

Comisión especial
para informar sobre
La red de feno-vaules
Caudes.

Esta Comisión se constituyó
ayer 14. del corriente con
Baudó presidente a' g.
Vicente Fortea y Bro al
que sucede. Lo que pon-
go en conocimiento de
la Junta según precepto
del Reg.º Dto. que a
V. S. Com.ª a Valencia 15
de Setiembre 1866

El Sr. Sr.
Francisco Clavero

S. Secretario General de la Junta Econó-
mica de Arroyo del País de Valencia

Comisión Especial
para informar sobre
la red de fono-caables
de España.

Adjunto Vnito a V. S. el
proyecto de informe que
ha formulado esta Comisión
en cumplimiento de su cometido
e igualmente los antecedentes
que ha de servir Mu-
ter para mayor ilustración
del Trabajo. S. D. de V. S. de
de él y de esta comunica-
ción cuenta a la Sociedad en
la forma de sus Munio-
nes y no pudiendo ser por
Vallero la cooperación en
Vocaciones pasando todo a di-
retorado para que resuelva
lo mas oportuno. Dios
que a V. S. me. ad
V. S. D. de V. S.

28 de Setiembre 1864.

A los
Señores
Gaceta de Madrid



D. Secretario General de la Sociedad Económica
de Amigos del País de Valencia

La ley de 13 de Abril del corriente año, relativa á la formacion de un plan general de ferrocarriles en la península española, estableció en su artículo primero, que el gobierno de S. M. completara con toda urgencia las informaciones y estudios que fuesen necesarios para la clasificacion de los que, con los ya construidos, debian formar por ahora nuestra red de caminos de hierro. El Sr. Ministro de fomento, para la mejor ejecucion de lo prevenido en aquella ley, dictó una Real Orden fecha 1.º de Agosto proximo pasado que el M. J. Sr. Gobernador de esta Provincia, ha comunicado á la Sociedad Económica de amigos del país, para que informe sobre el mencionado particular, teniendo á la vista los anteproyectos estudiados por la comision y la Junta consultiva de caminos canales y puertos, circundose á un interrogatorio que acompaña dicha Real Orden, y fijándole para desempeñar tan importante comision el angustioso termino de un mes.

La Sociedad Económica desea en cumplimiento de aquella orden superior, y del objeto de su instituto, exponer su juicio en materias tan graves de sí y tan entera con los intereses materiales,

de esta Provincia, pero hallándose en suspenso sus tareas e interrumpidas sus sesiones de conformidad con lo que dispone el Reglamento, teme no poder formular un trabajo mas digno del objeto que lo produce. Además para ilustrarle con las noticias y datos que exige el interrogatorio del gobierno de S. M., seria necesario muchísimo mas tiempo que el asignado y el completo aneje de una acabada estadística, que desgraciadamente no existe aun en nuestra España.

Por tanto, esta Corporación, siguiendo las huellas de la comisión y Junta consultiva de caminos canales y puentes, marcadas en sus sub-proyectos y no separándose de la línea que le señala el interrogatorio ya citado, expondrá brevemente la opinion que ha formado sobre aquellos escritos oficiales en la parte relativa a nuestro país y las variaciones que a su parecer deben introducirse en las propuestas.

No cumple al caracter de la Sociedad, ni a la naturaleza del caso, entrar en largas consideraciones sobre la mayor o menor oportunidad de la ley de 13 de Abril próximo pasado, pero si debe dejar consignar que, a su juicio, con la estricta observacion de las leyes anteriores sobre ferro-carriles, se hubiera alcanzado tambien el objeto del gobierno de S. M., ya que, segun manifiesta la comisión referida, las líneas actuales

aunque no exentas de algunos graves defectos en la determinacion de sus direcciones generales, se han ido ajustando por la naturaleza de las cosas, al plan que el mas detenido estudio de las necesidades, pudiera haber apriori señalado. En efecto, la actividad individual hubiera estudiado con detenimiento el mejor trazado de la via, conforme con el interes del capitulista y con el del país, y el gobierno de S. M. solo hubiera tenido que sobvenacionar aquellas que a notorio lo necesitara en su favor de ello, y aunque los amigos del país de Valencia, conseqüentes con sus ideas economicas opinen de aquella manera, acatando la ley, por ser tal y viniendo al objeto de su informe, examinarán someramente los ante-proyectos de la comisión y de la Junta consultiva de caminos canales y puentes.

Para hacerlo y protestando que reconoce la competencia del cuerpo consultado y el laudable deseo que le ha dirigido en su trabajo, se ven en la forzosa estrechez de combatir los ante-proyectos en la parte que se refiere a la red del Este y su enlace con la del Noroeste. El empeño era muy árduo, el tiempo reducido, la materia obligada de noticias y datos que o no se posehen en España, o ha de buscarse la ciencia sobre el terreno, por cuyas razones y otras muchas de gran peso, la comisión y la Junta han podido equivocarse, como esta Sociedad economica cree y tratará de demostrar.

tran, que ha sucedido.

La comision y Junta consultiva de caminos canales y Puertos, si bien que la red del Est. tiene su principal interes y su objeto en la comunicacion directa de Madrid con el mediterraneo, y aun añade la primera, por la parte en que la distancia sea mas corta, y para satisfacer dicho interes y cumplir ~~este~~ ^{aquel} objeto, ambas admiten como tronco principal el ferro-carril de Madrid a Alicante por Albacete, que halla en explotacion a la fecha de los auto-proyectos. En la comision ni a la Junta, se les ocurre significar, que puede y debe existir una linea directa, que acortando la distancia que separa a Valencia del centro de la península, abra comunicacion a paises importantes que hoy viven como separados del resto de España. El ferro-carril de Madrid a Alicante, o al llamado hoy de Mediterraneo, mide 434 kilometros y siguiendo la traza del proyectado (y en estudio) de esta ciudad a la corte, por Buñolas y Alcala de Henares, nos hallaríamos con 330 a 350 kilometros de camino, o sean de 104 a 124 kilometros menos de recorrido y coste. La naturaleza ha colocado a Valencia en situacion de ser el puerto de mar de las castillas, pues su costa es la menos distante de Madrid, pero como ^{quepa} se ha visto los hombres se han empeñado en aumentar la distancia siete y tantos kilometros mas de lo necesario.

La via de Alicante a Madrid, cruza la provincia de aquel nombre, la manchuela baja, y una parte de castilla, cuando la otra relacionaria la provincia de Valencia con las de buena que incluye la Manchuela alta, y la de castilla pasando por los limites de la de comuel. La riqueza de ambas lineas, su trafico y movimiento de viajeros, suplen muy bien la comparacion que se hace de la importancia que prestan a la de Alicante a Madrid los ramales de castillijo a Toledo, de Almansa a Valencia y de Albacete a Murcia. La comision pudo por lo mismo señalar aquella linea, como el tronco principal actualmente de la red ~~del Est.~~, sin concederle en definitiva tal derecho, por la espiciosa razon de hallarse construido. Quanto mas cuanto que la Junta consultiva de caminos canales y puertos, en las bases que sirven de fundamento al auto-proyecto, indica que no es cuando ni acertado someterse sin necesidad y de una manera violenta y casi absoluta, a la teoria de los hechos consumados, y que la existencia de una linea de ferro-carril, por importante que sea, ni el perjuicio que podran ocasionarle obras nuevas, no puede ni debe ser obstaculo serio, para que los poderes publicos vayan concediendo cuantos ahora o en lo sucesivo fueren reclamando los intereses legitimos de una o mas provincias, asi que presentando la via directa de Valencia a Madrid, mayores ventajas para esta provincia, y las

con ella enlazadas, que la de Alicante, debieron la
comision y la Junta, consecuentes con aquellas sus
ideas, proponer la inmediata construccion de la ~~una~~
~~enunciada~~ linea directa, verdadero tronco principal de la
red del lito.

En vez de ello, la comision y la Junta no podien
do desconocer la necesidad de relacionar las provin
cias de Guenca y Geruel con el interior y el este
rion, proponen cada una a su vez dos lineas ferreas,
que presentan distinta direcciones, y diversa utilidad.
La Sociedad tratara separadamente de ellas.

La linea que presenta la comision como de
primera categoria, parte de Madrid, o de un puen
to proximo, y pasando por Geruel y Guenca, termina
en Castellon de la Plana, midiendo una estension
de 400 kilometros y presentando un coste de 340
millones de rea. Tambien indica la comision,
lo natural que es construir un ramal a Valencia
desde Landete, si se adopta un trazado entre Guen
ca y Geruel en direccion a Henarjos. Esta linea
que se incluye como de segunda categoria, acortaria
la distancia de Madrid a Valencia, en cerca de
100 kilometros, respecto a las de Madrid a Mhuansa
y de Mhuansa a Valencia.

El pensamiento de la comision, le parece
a la Sociedad bastante desgraciado, pues no com
prende porque varon una linea de primer or
den en lugar de confluir al puerto de Valencia,

uno de los mas importantes del Mediterraneo y
que se halla en vias de serlo mucho mas, va
a morir en Castellon de la Plana, que ni puede
consumir los productos del interior, ni darles ven
tajosa salida. Tampoco entiendo la Sociedad que
convenza a una via tan importante, quedar tribu
tarias de otra si otras que pueden manana dispo
ner de su porvenir, como sucede hoy al ramal de
Valencia a Mhuansa, merced a las tarifas diferen
ciales de recibo. Por otro lado esta linea supone 400
kilometros de Madrid a Castellon, que con los 69 de
Castellon a esta ciudad, forman 469 o sean 119.
a 139 k. de mayor distancia que por la linea direc
ta antes enunciada.

La comision ha previsto sin duda este calculo,
y a seguida de aquella indicacion, propone un
ramal a Valencia que engrane en Landete, y
el cual acortaria el trayecto de Valencia a Madrid,
pero entonces que intereses puede presentar el trozo
de via de Landete a Castellon, puesto que todo el
práctico ~~trayecto~~ y viajeros derivaria a Valencia, buscando
su natural salida. ¿? No puede quedar desierta
aquella linea e inutil por lo mismo el sacrificio
de parte de los 340 millones en que se halla
presupuestada? Para que entonces el ramal de
Landete a Castellon, cuando por la linea de
Landete a Valencia y de esta a Castellon se podria
obtener una notable economia de tiempo y de di
nero?

Pero si la comision ha meditado poco su idea, la Junta consultiva de caminos caudales y Puertos, aun parece haber aceptado la suya con mayor firmeza. Aquella al fin penso en el empalme de San delte, ^{pero} finis esta creyendo que Buena y Bemel tienen gran necesidad de relacionarse con Cataluña, y por Cataluña con el esterior, propone una via que partiendo de Quintanar de la Orden y pasando por dichas dos provincias, termine en Murviostro.

Que Bemel y Buena tienen necesidad de exportar sus productos, no ha de negarlo esta Sociedad que lo ha sostenido asi en varias ocasiones, pero que esta necesidad haya de satisfacerse en direccion a Cataluña, es lo que de ningun modo puede comprender. Bemel y Buena desearian como cualquier otro punto de la Monarquia, efectuar su exportacion con la mayor facilidad y ventajas posibles, y para esto nada mas logico q^{ue} buscar la salida por el puerto de Valencia o hacia el centro de España, finis esto por vias directas q^{ue} produciran la doble economia de tiempo y de capital. Tambien sorprende a la Sociedad el pensamiento de terminar una linea de aquella naturaleza con Murviostro a 29 kilometros de Valencia, donde el trasbordo aumentaria el coste del viage y haciendo a la Sociedad dependiente de otros dos, una de ellas su rival en la linea de Valencia a Almu-

sa. Ademas si el objeto es aproximarse a Cataluña, tanto valia empalmarse con Castellon huyendo de nuestro puerto que es el punto de ~~abandon~~ ^{terminacion} de aquella via, y el que le satisfacen la verdadera necesidad de las provincias del interior. Jamas este contrasentido pareceria disculpable, pero lo que no puede explicarse ^{la Sociedad} es el empeño de la Junta en señalar una via transversal que ha de medir 500 kilometros de Quintanar de la Orden a Murviostro solamente, y presupuestada en trescientos cincuenta millones con preferencias a la linea directa mucho mas corta y ventajosa.

Fundada tambien la Sociedad su dictamen en varias razones a mas de las ya expuestas, principalmente en la anulacion de las tarifas diferenciales de recorrido que rigen en las lineas de Madrid a Alicante y de Almansa a Valencia, en la menor distancia que por este medio se hara a la corte con Cataluña, en la completa explotacion de las minas de carbon de piedras de Benarejos y en la atencion de exportacion e importacion que ha de obtener la expresada linea directa.

Las tarifas diferenciales de recorrido hacia los caudales llamo la Sociedad economicas la atencion del gobierno de S. M. en época no muy lejana, desviando el trafico comercial de Valencia hacia el puerto de Alicante, causando esta provincia un daño de grandisimas importancias. El mecanismo de

las indicadas tarifas consiste en imponer un precio mayor de transporte á las mercancías que recorren el trayecto de Madrid á Almansa, cuando están destinadas á la línea de Valencia y no á la de Alicante. Este resultado se obtiene por medio de una nota impuesta al fin de la clasificación de las tarifas combinadas que dice así: Los recorridos indicados en la clasificación de mercancías, para ser facturados en una clase inferior son obligatorios en su totalidad en la línea de Madrid á Alicante. = (a) =

(a) Para dejar probada la solidez de este asunto, la Sociedad Económica recordará solamente dos ejemplos prácticos insertos en una de sus exposiciones al gobierno de S. M. Son estos: "Madrid se halla separado de Almansa 358 Kilómetros y tarifadas las mercancías en ocho clases se dice: el plomo en 1ª clase, pero recorriendo trescientos Kilómetros 7ª clase; de modo que 1000 Kilogramos de Alcarar de S. Juan á Valencia, facturándose en tercera á 27 cent. cada diez Kilogramos, se transportan por 222 cent. y los mismos 1000 Kilogramos transportados de Madrid á Alicante en 7ª clase, á 1.ª 23 cent. 123 cent. Transportados de Alcarar á Almansa, cuando se consiguen de Alicante en 7ª 0.84 cent. 81 cent. y cuando se consiguen á Valencia en 3ª á 1.ª 33 cent. 133 cent. Es decir que una tonelada métrica transportada de Alcarar á Alicante, (307 Kilómetros) cuesta 123 cent. y distando Alcarar de Valencia 345 Kilómetros, sería

„ valer el transporte 138 cent. y sin embargo asciende á
„ 222 cent. ó sea el 60 por ciento de mas precio, atendi-
„ da la mayor distancia que recorre. Las harinas
„ obtienen un 13 por % de ventaja recorriendo 150
„ Kilómetros y la cal hidráulica 4 por % recorriendo 400,
„ porque las harinas proceden de la Roda, que dista
„ de Almansa 116 Kilómetros y la cal hidráulica de
„ Roda que dista de Madrid 425 y habiendo de
„ recorrer aquellas para obtener rebaja 150 Kilómetros
„ de la vía de Alicante y 400 la cal, ni unas ni
„ otras pueden venir convenientemente á Valencia.

Lo mismo exactamente sucede con las made-
ras del corte, los metales y minerales, los sulfu-
ros, carbonatos y sales, el trépano, el espíritu, la rubia,
las lanas, las ceras y sebos, el aceite, los cueros y
curtidos, la tuberías de hierro colado y en fin otros
muchísimos que no es necesario recordar.

Este abuso ciertamente no sucedería si circulara
rápida Valencia con el interior por una vía directa
como la de Buena, pudiera libertarse de la perjudi-
cial dependencia en que la tiene hoy el ferrocarril
de Madrid á Alicante. La Sociedad Económica insiste
sobre este punto de vista que ofrece la cuestión
de la línea directa, por ser uno de los motivos mas
robustos que apoyan el pensamiento de la nueva
vía, convencida como lo está de los inmensos perjui-
cios que causan al comercio Valenciano, las tarifas
diferenciales de recorrido que se combaten.

Cuando es de menos importancia pensar que la vía proyectada por Buena y Alcalá de Henares, llama una parte del inmenso tráfico que se efectúa hoy de Madrid a Barcelona por Zaragoza, pues de la capital del principado a esta ciudad, se cuentan 380 kilómetros, y de Valencia a Madrid se miden 330, que forman un total de 680, mientras de Barcelona a Zaragoza hay 366, y de esta última capital a la corte 344, que arrojan otro total de 710 kilómetros o sea una diferencia de 30 kilómetros en pro de Valencia.

Seguida de este particular, se presenta el de la completa explotación de los criaderos de carbón de piedra de Henarejos que se hallan a 100 kilómetros de esta capital, y en el marquesado de Moya, que radica en la serranía de Buena. Los criaderos contienen bastante ^{mucho} buena calidad, para poder calcular la exportación anual en 300,000 toneladas. Esto sin tomar en cuenta, la cantidad que ^{tal} circunstancias puede introducirse en los gastos de explotación del ferro-carril, facilitando por otro lado a precio económico en el puerto de Valencia aquel combustible, primer elemento del progreso industrial y mercantil.

Cuando se manifiesta con mayor claridad las ventajas de la línea directa que la Sociedad no duda en patrocinar, es en el cuadro que ofrece la exportación e importación de los terrenos que debe

cruzar el ferro-carril en cuestión y el movimiento de viajeros ocasionado en todo su trayecto. Buena, Alcañis, Aldaya y Curis que unas de sus vinos y aceite, pueden llamar a sí los del llano de Buena, unidos a los de Requena y Utiel y a los de numerosas poblaciones que se hallarian a entrambos lados de la vía en un radio de dos horas, deben suministrar un movimiento de 26,000,000 de arrobas.

El transporte de los minerales de hierro, plomo, manganeso, cales ordinarias e hidráulicas, mármoles, atabastro, yeso y la gran cantidad de carbones vegetales que produce la serranía de Buena, a más de la ^{mucho} buena ya mencionada, puede figurar por 4,000,000 arrobas. También es un producto muy reparable las 30,000 toneladas de madera de pino aserrada que hoy destruyendo los canales, cegando manantiales, perjudicando las presas y robando agua a la agricultura bajan de los montes de aquella serranía por las corrientes de los ríos Guirra, Gabriel y Júcar y los doce millones de arrobas que pueden ofrecer al transporte las afluencias de los pueblos de la Mancha, Segorbe y Buena a los mercados de Requena y Utiel y a Buena los de la Sierra y de Alarcón. El movimiento mercantil de nuestro puerto con el interior por esta línea, puede muy bien calcularse en 50,000 toneladas. Los viajeros pueden figurar en esta cuenta por un cálculo prudente

anual en suma de 8000000 de rs. teniendo presen-
te el cambio que ha de producir la apertura del
ferro-carril de Valencia á Saragosa.

De todo lo espuesto es facil concluir que esta
corporacion, opine en contra de lo proyectado por la
Comision y Junta consultiva de caminos canales y
puertos, calificando en definitiva el ferro-carril
de Madrid á Alicante como el tronco principal
de la red de caminos de hierro del Este y que re-
chaza señalar como medios de unir las provin-
cias de Guenca y Bernel con Madrid y el Medi-
terraneo, las lineas transversales que naciendo ya
en Braujeros y á ¹⁰⁰⁰ ~~huitanar~~ de la Orden vienen
á concluir en Murviedro á Castellon de la Plana,
con ó sin ramal para Valencia. La Sociedad Leonis
unica, sustenta la construccion de una linea direc-
ta que enlazando la capital de la monarquia
con la nuestra, estreche en el mismo bazo á
la de Guenca. Lo contrario es desconocer las ver-
daderas necesidades de nuestro pais y proyectar
lineas ferricas que nunca ha de acometer, la
preciosa actividad de los particulares.

Hasta aqui ha combatido la Sociedad los
ante-proyectos ya citados, pero ahora debe ocupar
se ya de una importante omision que se nota
en aquel trabajo respecto á nuestra Provincia.
Tal es el enlace de Valencia con Saragosa por
Siria y Bernel. Verdad es que la Comision y la

Junta opinan que para unir la Red del Este con
la ^{del} ~~este~~ por otro punto interior, á mas del
de la este, es conveniente el trazado de una via
entre Bernel y Calatayud en la linea de Madrid
á Saragosa, pero como este pensamiento se rela-
ciona con los dos empalmes de Bernel á Castellon
ó Murviedro que la Sociedad ha combatido, acep-
tando el trozo señalado de Calatayud á Bernel,
se ocupará del medio que á su modo de ver debe
adoptarse, para unir á esta ultima provincia con
la de Valencia. Este no puede ser otro que el fer-
ro-carril proyectado entre nuestra ciudad y Calata-
yud, y en cuya primera seccion de Valencia á Siria
se hallan concluidos los estudios.

Por lo mismo que la Comision y Junta consul-
tiva de caminos canales y Puertos, han hecho caso
omiso de esta importante via de comunicaciones,
para la provincia de Valencia, la Sociedad Leonis
esforzará las razones que sostiene ^{en} ~~en~~ oportunidad y
importancia.

El trazado partiendo del puente de Valencia,
seguirá por la vega y márgenes del rio Siria hasta
su confluencia con el Alfambra en Bernel, desde
cuyo punto despues de salvar la diversion que parte
las aguas de estos rios y del Xiloca, continuará
por el valle de este ultimo hasta Calatayud, don-
de se verificará el empalme de la via proyectada
con el ferro-carril que desde Madrid dirige á Sa-

ragoza. En su tránsito, el traxado tocará en las pobla-
ciones del Grao de Valencia, Manises, Rivaraja,
Benalján, Liria, Chelva, Ademuz, Liria, Ber-
nuel, Cella, Monreal, Calamocha, Daroca, Villafra-
nque, Calatayud y otras intermedias, entre las refe-
ridas en número de cincuenta, de mas ó menos im-
portancia, situadas en la carrera descrita y en sus
inmediaciones. La longitud de este camino se fija
en 280 Kilómetros y su coste en 146 millones rs.
Este es el ferro-carril de Valencia á Calata-
yud, y basta leer los nombres de los pueblos que
atraviesa para conocer su importancia; no obsta-
nte la Sociedad detallará algunas de las ventajas
que ha de reportar á los países que pone en co-
municación. Desde luego se comprende que el
entlace de la red del Este con la ^{del} ~~por~~ la
línea indicada, relacionará á nuestra provincia
no solo con las de Bernel y Zaragoza, si que
tambien con las de Toria, Huesca, Pamplona y
demas del norte, sirviendo ademas de entlace
entre ellas y los ferro-carriles de aquella region
con los que unen á los del Este á los del Medio.
El cambio de productos de estas grandes líneas
ha de ser inmenso y la comunicación con el cen-
tro de las líneas francesas del Pirineo inmedia-
to, si el gobierno de S. M. atendiendo á la solicitud
de los zaragozanos les concede su union con
el vecino Imperio, sea por Campane ó por Cava-

riue. Para creerlo es suficiente pensar que los
países interesados en el dicho ferro-carril de
Valencia á Calatayud arrojan una poblacion de
4,167,115 habitantes.

El movimiento del tráfico ofrece tambien, cifras
muy notables en la actualidad y que naturalmente
han de multiplicarse en gran escala. Segun un cál-
culo muy prudente, el tránsito de mercancías que
se realiza entre las provincias intermedias y extremas
del ferro-carril en cuestion, suma en 55,000 toneladas,
el que se efectua entre Valencia, Paris y Londres
y cruzaría aquella línea en 15,000 y el minimum
del tráfico intermedio en 4,000, todo lo cual arroja
un total de 73,000 toneladas.

Ha dicho la Sociedad que esta cifra ^{origena} ~~se eleva~~
en gran escala con el natural aumento del tráfico,
y aunque esta asercion es una verdad incontroverti-
ble para robustecerla mas, recordará lo que á nues-
tra vista ha sucedido con los ferro-carriles de Valencia
á Almansa y de Madrid á Alicante. Especialmente
en este último, el desarrollo del cambio es mucho
mas notable, porque uno de sus extremos afluye á
Madrid, que no es un centro productor, y dá
mayor valor á la firme creencia de la Sociedad,
pues la línea de Valencia á Calatayud, cuenta
por ambos extremos con el concurso de regiones en-
nientemente productoras.

Tambien en el centro de aquella via se en-

encuentran parte de la provincia de Buena y de la de Beniel, que habitan más de un millón de almas y cuya riqueza constituida en ganados, lanas, cereales, cáñamos, aceites, vinos, etc. maderas de construcción, combustibles y resinas, productos industriales y mineralógicos, es casi imposible de apreciar. Tanto más, cuanto que en este concepto debemos incluir las celebres minas de carbón de piedra de Brillas-Gargallo, cuyo fácil arranque puede subir a 2,100 millones de metros cúbicos ó sean 2,000 millones de toneladas inglesas de carbón de piedra, que podrá ofrecerse al comercio en el muelle del Grao. a 100 rs. toneladas ó 4, 50 quintales.

Por último la primera y segunda secciones ofrecen grandes elementos de prosperidad a esta línea. El partido de Sina cuenta 25,000 almas de población, el de Chelva, cuya ^{única} ~~sección~~ salida para la capital, es por el mismo punto 26,000 y el del Villar que se halla en idéntico caso 14,000, y si se suman las de los pueblos adyacentes, asciende el cómputo en dichas 1.ª y 2.ª secciones a unos 147,000 habitantes. Tales cifras explican naturalmente el movimiento de viajeros que se efectúa y del cual es anuncio la multitud de coches, carros, tantanas y animales de arriería que entran y salen diariamente en Sina, punto de enlace entre ambas secciones.

Estos son los fundamentos que apoyan la idea de realizar el ferro-carril de Valencia a Catatayud, y la Sociedad Económica no cumpliría con lo que debe a la confianza del gobierno de S. M. y al patriótico objeto de su institución, sino aconsejara al mismo la inclusión de la mencionada línea en el trazado de la red del este, y como punto de unión con la del noroeste. Las razones que ha expuesto son importantes y de interés común, y la corporación abriga el convencimiento de ser atendida en este punto como en los demás expuestos.

Señaladas las anteriores vías como de primera importancia, falta indicar la conveniencia de otras secundarias, de las cuales ó no se hace mención ó apenas se indican en los auto-proyectos, una de ellas, es el ramal (sobre el que hay practicados algunos estudios) de Benifayó ó Algemesi; estacion del ferro-carril de Valencia a Almansa, á Hellmunsafes, Sollana, Sueca y Bullera. Su coste es reducido y fácil su construcción; el trayecto mediaría unos 22 Kilómetros. Por este medio quedarían más íntimamente unidas a la capital aquellas importantes poblaciones de la Ribera, centros de producción y exportación agrícola, cuyos habitantes ascienden a 32,000. Otra de las vías anotadas es también un ramal de la de Valencia a Almansa empalmado en Tátiva y dirigiéndose por Benifayó, Alárida y Boucantaña a Alcoy. Estas poblaciones

Las mas de sus productos agrícolas que son de mucha importancia pueden suministrar los fabriles de gran suma, especialmente Alcoy, cuyo movimiento mercantil ha merecido el establecimiento de una sucursal de la Sociedad de Crédito Valenciano que funciona con prospero resultado. No sabe la Sociedad que tal via se halla estudiada, pero bien merece serlo pues á mas de la riqueza del pais cuenta 30,000 habitantes, en los distritos á que puede alcanzar la influencia del ferro-carril. La idea que apunta la comision de unir Alcoy con Sobreda ó Villenas, solo podría haberse admitido por Villenas como linea de union entre los ferro-carriles de Alicante y Valencia, pero nunca como medio de enlace con aquel centro agrícola y manufacturero, pues con ello se dejaban privados de los beneficios del tráfico inmensas comarcas cuyos productos igualmente escuden en valor á los de Alcoy.

Respecto á la transformacion del Gramonay de Carcagente á Gandia en linea de ferro-carril explotada por locomotoras, que la comision aconseja, la Sociedad conforme con ella opina acertado de dejar en su resolucion á ^{la} conveniencia especial de la empresa.

Y con esto La Sociedad economica cree haber alcanzado el término de su cometido. La comision y la Junta consultiva de caminos canales y puentes, no tratan de otras lineas que imponen á la Provincia de Valencia á mas de las

indicadas, y esta Corporacion nada puede añadir al punto de vista general que lleva extendido sobre la conveniencia de los trazados de que se ocupa. Si suprimiese algunas indicaciones secundarias es por creer que el interés particular acudirá á completar la red de comunicaciones férreas que han de cruzar el pais una vez establecidas las que se proponen.

Por otra parte el gobierno de S. M. que posee á no dudar estudios y datos mas determinados y estensos sobre los puntos en cuestion, acordará el plan definitivo de los ferros-carriles españoles en aquella forma que mas convenga á los intereses del pais. La Sociedad así lo espera, y por ello desahucando la justificacion del poder supremo, cierra el presente informe segura de que su parecer será aceptado como la expresion fiel del sentimiento de pais al que consagra sus patrióticos desvelos.

Val. 28 de Setre de 1864

C. A. D. L. G.

J. Ormaiztegui