

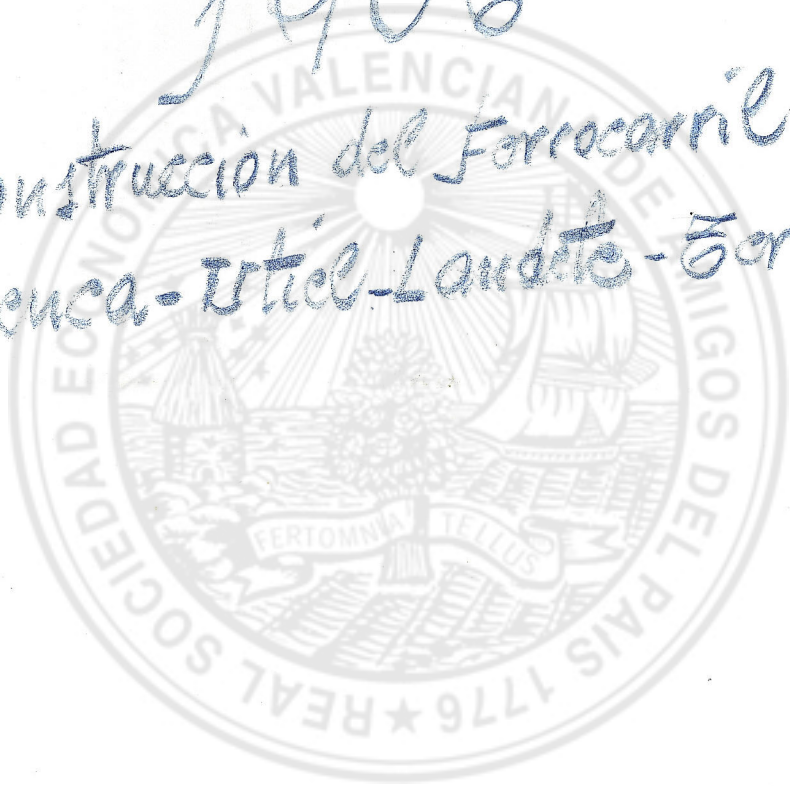
XXII-3

C-287

AÑO

1906

CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL
Cuenca - Utiel - Landete - Boruel



XXII-3

C-287

FOLLETO

DEL FERROCARRIL

CUENCA Á UTIEL POR LANDETE

Y DE ESTE PUNTO Á TERUEL.



CUENCA:

IMPRESA PROVINCIAL.

1906.

FOLLETO

DEL FERROCARRIL

CUENCA Á UTIEL POR LANDETE

Y DE ESTE PUNTO Á TERUEL.



CUENCA:
IMPRESA PROVINCIAL.

1906.

Dedicatoria.

Á mis dignos é ilustrados compañeros en la prensa Valentinios, Turoleses y Conguenses:

En la reunión celebrada por los periodistas de esta ciudad el día 3 del presente mes; entre otros extremos, encaminados á propagar la valiente y simpática campaña, sostenida por todos, en pró de la realización del FERROCARRIL DE CUENCA Á UTIEL (VALENCIA) POR LANDETE Y DE ESTE PUNTO Á TERUEL, se acordó la publicación de un folleto; que repartido profusamente en las provincias interesadas, sirva para ilustrar la opinión, sobre cuanto afecta á dicha vía: y á la vez, sirva también de cuestionario en el acto de la Asamblea que ha de tener efecto, á fin de proponer los medios más adecuados para conseguirlo.

Y habiendo sido designado para su redacción el más modesto é incompetente de los reunidos; cumplo gustoso vuestro encargo; pero con la condición de obtener indulgencia, si no lleno mi cometido, cual serían mis deseos; suplicando á todos la honra de admitirlo, en concepto de dedicatoria, y en testimonio del cariño y aprecio que os profesa

Ramón Domínguez.

I

Consideraciones generales.

El ferrocarril normal de *Cuenca á Utiel, Landete á Teruel*, no precisa esforzarse para demostrar su grandísima importancia, por ser de todos conocida; queda pues descartado todo elogio, empleado solamente en las líneas férreas de dudoso porvenir, asegurado en el que nos ocupa; y por tanto, de positivos y crecidos rendimientos al capital que se invierta en su construcción y explotación.

Debemos fijar la vista sobre un mapa de España, en el que figuren representados los ferrocarriles; y veremos en Cuenca y Utiel, un corte inverosímil é increíble, con paciencia tolerado (mejor dicho con cobardía); cuyo vergonzoso estado nos sonroja el rostro, y no estamos dispuestos á que se prolongue por más tiempo; causando graves perjuicios á los intereses generales del país, y especialmente á las provincias interesadas Madrid, Valencia Teruel y Cuenca; esta última, privada de comunicación con el litoral, y única en España, que se encuentra en este caso en pleno siglo XX, causa de su retraso y empobrecimiento, que sigue apurando el *caliz* de la amargura que ostenta su escudo; y es llegada la hora, de que brille la *estrella* que lo complementa.

La provincia de Cuenca y especialmente la *Sierra*, que debe cruzar el ferrocarril, vive anémica y pobre, siendo rica. Llegando á tal extremo su penuria, que todos los años, incluso el presente, emigran á la provincia de Andalucía centenares de *Serranos*, en donde encuentran trabajo durante varios meses, á pesar del hambre que en dicha región se siente, según diariamente publican los periódicos de la *Córte*.—Millones y más millones, se mandan por los Poderes públicos, para invertirlos en vías de comunicación, á fin de dar tra-

bajo á la clase jornalera: lo aplaudimos y no lo censuramos.

¿Pero cuántas vías de comunicación merecemos los de Cuenca, que vamos á buscar las migajas de Andalucía?

Esto es tan sumamente elocuente, que no necesita de grandes comentarios, ello sólo se comenta.

Y hemos manifestado que la zona de la *Sierra*, que tambien comprende algo del territorio de Valencia y Teruel, su miseria y privaciones llegan al límite de lo inconcebible, no obstante de reunir condiciones para poder ser rica, y vamos á demostrarlo.

La Naturaleza más pródiga que el hombre, ha concedido precisamente á este rincón olvidado, que puede redimir el ferrocarril con justicia reclamado, abundantes criaderos de minerales: cobre, cobre argentífero, plomo, hierro, antimonio, zinc, aluminio, manganeso, azufre, azabache, muchas manifestaciones de lignitos, las hullas de Henarejos, que próximas á la vía férrea, pueden surtirla de este combustible á bajo precio, y proporcionar rendimientos con el transporte de este mineral, llevado á Madrid y el litoral; puntos en donde podrá adquirirse á la mitad de precio que hoy cuesta tomado del extranjero. También existen abundantes salobres, canteras de pizarras, de areniscas, de piedra para construcciones, de mármoles, jaspes, piedra litográfica, cales ordinarias é hidráulicas, cementos, alabastros de diversos colores y arcillas refractarias.

LA RIQUEZA HIDROGRÁFICA: es muy importante, por los ríos principales que bañan á la *Sierra*, que con los tributarios forman el conjunto de una ramificación de aguas, que bien estudiada y aplicada, serán suficiente para producir inmensos rendimientos. Sin olvidar las aguas minerales que brotan en varios manantiales, sulfurosas templadas y frías, acídulo carbónicas y ferruginosas; que es una

industria más para la ciencia y remedio útil para el hombre.

LA RIQUEZA FORESTAL: que en alto grado poseen Cuenca y Teruel en sus extensos y apreciables pinares, de pino carrasco, pino negral, pino rodeno, pino piñonero y pino albar; cuyas maderas, aparte de sus muchas industrias derivadas, han de producir á esta vía rendimientos muy crecidos y continuados.

LA RIQUEZA PECUARIA: es muy importante, que con sus derivadas, especialmente las lanas, y éstas, con los saltos de aguas, son los factores principales para la fabricación de tejidos.

FINALMENTE LA AGRICULTURA: se halla medianamente desarrollada en la *Serranía*, por razón del clima y su accidentada topografía: rápidas pendientes, valles estrechos y profundos que se ramifican al infinito y se pierden en contornos sinuosos, estando completamente ocupados por las corrientes de agua; numerosos barrancos y cortes atrevidos en el terreno. Su producción, trigo de buena calidad, centeno con mezcla de trigo ó sea tranquillón, cebada, garbanzos, algo de cáñamo y lino, patatas, judías, azafrán y ricas mieles. Sin olvidar las hortalizas y excelentes frutas que produce el Rincón de Ademuz.

¿Podemos tolerar seguir viviendo, si vivir se llama en la forma en que lo hacemos, poseyendo tantas y tan grandes riquezas, hoy paralizadas por la carencia de la vía férrea que esperamos?

¿Podrán acaso nuestros queridos hermanos y vecinos valentinos y turolenses, muy pocos por fortuna, distraer y dividir la opinión á fin de cambiar este trazado, por sitio distinto que el bosquejado, y que ya tenemos concedido en el plan de ferrocarriles vigente: prestando líneas más cortas, desamparando á Cuenca, que con los brazos abiertos los espera gustosa y brinda á compartir sus riquezas naturales?

No lo esperamos: pues estamos seguros de que Valencia y Teruel se han de unir á Cuenca, para

emprender con valentía, entusiasmo y rapidez la construcción de un ferrocarril, tan grande y tan pequeño, tan importante y tan deseado. Y una vez que el territorio que hoy nos separa quede unido con el lazo de esta vía de comunicación, será un motivo más para estrechar nuestras relaciones individuales, para facilitar el cambio de nuestros productos, para el desarrollo de tanta riqueza y para abrir los campos á las pacíficas actividades agrícolas, industriales y comerciales.

II

Historia legal del ferrocarril de Cuenca á Utiel (Valencia) por Landete y de este punto á Teruel.

En la vigente ley de ferrocarriles normales de 23 de Noviembre de 1877, art. 4.º y grupo titulado "Red del Este y su enlace con la del Nordeste.," figura la vía que nos interesa con la denominación siguiente: "Cuenca á Valencia por Landete y de este punto á Teruel.," No precisando en su consecuencia, la petición á los Poderes públicos, de un ferrocarril que ya tenemos concedido.

Al poco tiempo de promulgada la ley surgieron dos proyectos: uno, de D. Gil Roger y Duval; y otro, del Sr. Ortega del Río. Pero como el primero se solicitó con una subvención de sesenta mil pesetas por kilómetro, y el segundo sin ella: se concedió la autorización para construirlo al Sr. Ortega, como era lógico y natural; pues si el Sr. Roger no pide la subvención para su proyecto, éste y no aquél, la hubiera obtenido. Pero conste, que presentado en las esferas oficiales el proyecto del Sr. Roger, fué aprobado, previa la confrontación que se hizo en el terreno, y que llegó á constituirse el depósito que la ley previene, de cuya tramitación está exento; pues de todos es sabido que las leyes no tienen efectos retroactivos.

Los derechos del Sr. Ortega del Río fueron

transferidos al Banco Regional de Valencia, que empezó las obras y continuaron, según rumor público, con una muy desacertada administración, y bajo la presión de un pleito, originado por haber plagiado el proyecto del Sr. Roger; y ésto, no obstante probado, se falló á fuerza de cuantiosos gastos á favor del Banco Regional. Dando la resultante de un fracaso para los accionistas, llegando á ser para muchos su ruina. Y como la mayor parte aun viven, y los que no, lo recuerdan sus familias; es á nuestro juicio, la razón poderosa que explica, el por qué, no se construyó entonces la parte que falta. Que de no haber ocurrido los hechos apuntados, ya estaría construída esta vía con capitales de la región Valenciana; que por sí sóla, cuenta con sobrados medios de riqueza para acometer esta empresa, persuadidos como están de su importancia, que omitimos su explicación por ser de todos conocida.

Sirva esta lección para enseñanza práctica, y en evitación de que se repita al presente; precisa, si como es de esperar, la *Asamblea* acuerda su construcción, haciendo un llamamiento al país, llevar la confianza á todos. Empezando por una acertada elección de banqueros, de consejeros, de personal técnico y administrativo; y esto logrado, todas las provincias interesadas, Valencia la primera, acudirán solícitas y gustosas á suscribir la emisión de acciones necesarias, que seguros estamos se cubrirá varias veces.

Para ello debemos contar con las plazas de Madrid (á la que también interesa), Valencia, Teruel, Cuenca, Utiel, Requena, Chiva, Rincón de Ademuz y Landete. No olvidando los ofrecimientos y subvenciones oficiales que, llevado á efecto por suscripción popular, han de prestar las Corporaciones provinciales, municipales y sociedades legalmente constituidas.

Precisa aclarar, por ser de suma importancia, que como el título de concesión lo obtuvo, y según antes se ha manifestado el proyecto del Sr. Ortega

del Río, cedido después al Banco Regional y posteriormente á la Empresa del Norte, que actualmente explota la parte de Valencia á Utiel, existe el error que algunos creen, y conviene desvanecer, de que en este caso estamos á merced de dicha concesión. Efectivamente, y durante algún tiempo estuvimos bajo esta anormal situación hasta el día en que, elegido diputado por el distrito de Cañete (Sierra), nuestro particular amigo D. José Ortega Saenz Diente, valientemente interpeló en el Congreso al Sr. Ministro de Fomento, presentando á la consideración del parlamento la necesidad de resolver el siguiente dilema:

“O de que se obligaba á la Empresa del Norte á continuar la construcción de la línea hasta Cuenca, según los términos de la concesión del Sr. Ortega del Río, ó de que precisaba caducarla, á fin de dejarla libre para que pudiera construirse por quien lo solicitara.”

Y el Sr. Ministro de Fomento, tomando en consideración las justas y atendibles razones expuestas por nuestro diputado, acordó la nulidad, dictando una Real orden de las que se archivan en los Ministerios y no se publican, pero que puede comprobarse; quedando en esta forma libre este ferrocarril y expedita sigue la parte que falta de *Cuenca á Utiel por Landete y de este punto á Teruel.*

Para mayor abundamiento y seguridad, tenemos la prescripción, que por el lapso de tiempo transcurrido, legalmente ha caducado; pues en toda concesión se fija un plazo para la construcción, y éste pasado, tácitamente procede la caducidad. Pues de lo contrario sería suficiente la petición de una perversa é intencionada concesión, á fin de impedir, con tan extrañas artes, que nunca tuviera efecto la realización de cualquiera línea férrea. Lo cual rechaza el sentido común y las leyes vigentes, que no pueden tolerar semejante arbitrariedad.

Y finalmente ¿Es que carecen las provincias de Valencia, Teruel y Cuenca, de Senadores y Di-

putados para, en caso necesario, protestar ante los Poderes públicos y conseguir lo que en justicia reclama la opinión?

Seguros estamos de contar con todos nuestros dignos representantes; pues así lo tienen ofrecido y probado en diferentes ocasiones.

Queda plenamente demostrado, estamos libres, pese á quien pese, para solicitar la construcción del ferrocarril en los términos que se halla incluido en el plan general vigente de la ley de 23 de Noviembre de 1877. Del propio modo y por las mismas causas y razones expuestas, se puede utilizar el proyecto primitivo del Sr. Roger, y con el que contamos.

Con dicho proyecto ganamos el tiempo que precisaría invertir en trabajos de campo y de gabinete al hacer otro nuevo; y además, tiene ya la sanción oficial de su aprobación, previa la confrontación que del mismo se hizo sobre el terreno; sin cuyos trámites no se hubiera llegado al estado de constituir el depósito prevenido por la ley, que es precisamente lo primero que debemos hacer, á fin de obtener el título de concesión que se necesita para su construcción.

Al propio tiempo, debe pedirse la autorización para el estudio y proyecto del ramal *Landete á Teruel*, al objeto de que las obras puedan construirse simultáneamente.

III

Coste del ferrocarril

Según los datos tomados del proyecto de referencia, y que tenemos á la vista, los gastos generales de ejecución del ferrocarril de *Cuenca á Utiel*, con material móvil, accesorios, etc., ascienden á diez y seis millones setecientas setenta y siete mil cuarenta y tres pesetas veinticinco céntimos.

Pero como todo proyecto antiguo, comparado

con los de época reciente; todas las unidades de obra se calculaban y costaban un 15 por 100 más que los modernos. Y si además tenemos presente que los pueblos interesados están dispuestos á ofrecer, por lo menos la expropiación, siguiendo el ejemplo del Ayuntamiento de Cuenca, que ya tiene acordado:

“Ceder los terrenos, las traviesas necesarias para su término, la piedra y cien jornales diarios por espacio de un mes.,”

Aparte de los auxilios que estimen hacer las Diputaciones provinciales, no consideramos exagerado que por todo lo expuesto, pueda rebajarse por lo menos un 20 por 100; obteniendo una economía con relación al proyecto de *tres millones trescientas cincuenta y cinco mil cuatrocientas ocho pesetas sesenta y cinco céntimos*. Con esta baja, queda reducido su coste á la suma de *13.421,634'60 pesetas*.

Si esta cantidad se divide por la longitud que acusa el proyecto de *Cuenca á Utiel* 147 kilómetros, nos dará el término medio de lo que resulta un kilómetro con material móvil, accesorios etc., de *91.303'63 pesetas*.

Ramal de Landete á Teruel.

No obstante de no tener proyecto para este ramal, como sus accidentes orográficos son idénticos á la parte ya estudiada, y calculando una longitud aproximada de 60 kilómetros, multiplicada esta distancia por el precio medio por kilómetro antes expresado, nos da la cantidad total de lo que probablemente *costará el ramal Landete á Teruel de 5.478.217'80 pesetas*.

IV

Conclusiones.

Con los precedentes datos y como avance del proyecto económico ó financiero pueden establecerse las conclusiones siguientes:

PESETAS.

Coste fijo del ferrocarril de <i>Cuenca á Utiel</i> , deducido del proyecto. . .	13.421.634'60
Idem aproximado de <i>Landete á Teruel</i> , según el mismo proyecto. . .	5.478.217'80
SUMA.	18.899.852'40

Al precedente coste de ejecución material de las obras del ferrocarril de *Cuenca á Utiel* y el ramal *Landete á Teruel*, precisa aumentar los gastos generales siguientes:

Indemnización del proyecto ya estudiado; los gastos del ramal que hay que estudiar; los depósitos correspondientes del 3 por 100, que según los artículos 15 y 16 de la ley, deben constituirse para obtener la expedición de los títulos de concesión, para los dos proyectos; interés que devengarán dichos depósitos durante el tiempo que estén constituidos; replanteos, confrontación oficial del ramal *Landete á Teruel*; gastos generales de la tramitación oficial; impuesto de derechos reales al constituirse la Sociedad; escrituras, anuncios, tiraje de títulos, y finalmente, una comisión, bien al Banco de España para que se encargue de la emisión del capital necesario, ó bien á un grupo de banqueros que asegure y garantice la emisión etc., etcétera, cuyo total de gastos expresado se calculan en alzado en *dos millones cien mil ciento cuarenta y siete pesetas sesenta céntimos*.

RESUMEN

PESETAS.

Ejecución material de las obras. . .	18.899.852'40
Los gastos generales anteriormente calculados se estiman en. . . .	2.100.147'60
TOTAL CAPITAL.	21.000.000'00

Según el total capital necesario, entendemos puede emitirse una serie de acciones á liberar á

500 pesetas una y en número de 42.000, emitidas á la par y pagadas en la forma siguiente:

Diez por ciento al suscribir y el noventa restante en cinco plazos iguales y semestrales (18 por 100 cada uno), ó sea el total pago suscrito durante el período de treinta meses.

Este es á grandes rasgos el bosquejo del proyecto económico que se considera necesario para construir el ferrocarril de "Cuenca á Utiel por Landete y de este punto á Teruel;" y cuyo estudio de detalles debe confiarse á entidades financieras, que se nombren al efecto en la *Asamblea*, esperando de las personas competentes, á las que excitamos y esperamos de su celo é interés, presenten en dicho acto las soluciones más acertadas, sin perjuicio de las que se propone estudiar la Comisión organizadora, que actúa con el carácter de provisional, hasta que se constituya la definitiva que deberá componerse de elementos de las tres provincias interesadas.

¡¡¡Valentinos, Turolenses y Conquenses, unión es fuerza, querer es poder!!!

Cuenca 10 de Mayo de 1906.

Ramón Domínguez Alonso.

EL COMITÉ DE LA PRENSA LOCAL POR UNANIMIDAD ACUERDA

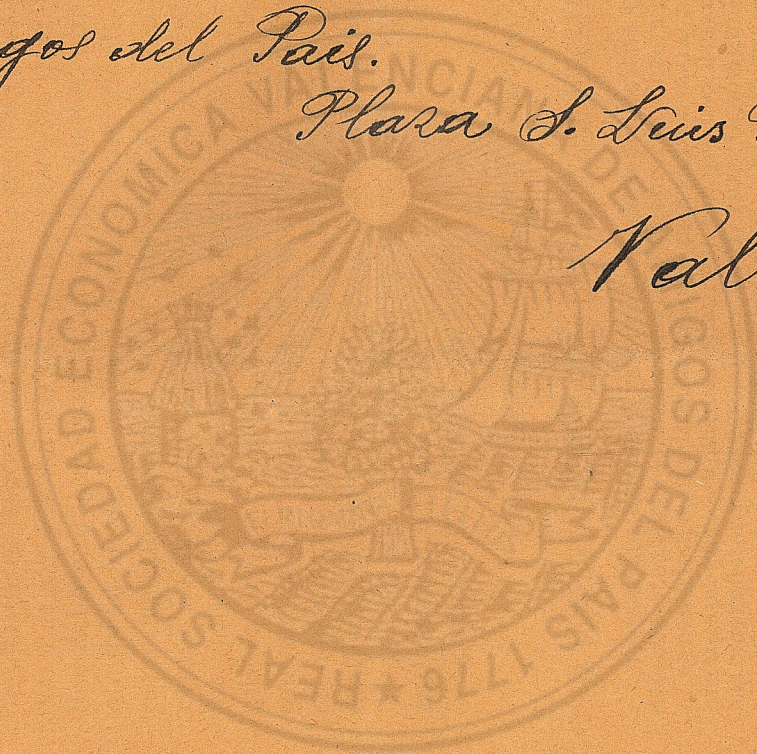
Aceptar con agrado y reconocimiento la dedicatoria que del presente folleto se digna hacernos su autor D. Ramón Domínguez Alonso, dándole las gracias más expresivas, al propio tiempo que significamos el aprecio con que le distinguen sus compañeros y amigos.—Eusebio H. Zazo, Canónigo Magistral y director del *Boletín eclesiástico*.—Diego Márquez y Meler, Dignidad de Arcipreste y director de *El Catequista*.—José Ballesteros, director del *Boletín del Colegio de Médicos*.—Lopez Martín (D. Luis), de *El Correo Católico*.—Pedreira (D. Leopoldo), catedrático del Instituto y colaborador de la prensa local.—Gonzalez (D. Francisco), administrador de *El Progreso Conquense*.—Niño (D. Nicolás), redactor del mismo.—Chust (D. Eusebio), corresponsal de *El Diario Universal*.—Medina Pinilla (D. Segismundo), colaborador de *Las Noticias* y Secretario del Comité, y los Sres. Cano y Lacambra García, iniciadores de la campaña ferroviaria.

Se suplica la propaganda y se autoriza á dicho objeto la impresión de este folleto.

Se. Presidente de la Sociedad Valenciana
de amigos del País.

Para S. Luis Beltrán I

Valencia



XXII-3
C-287

La Comisión

Organizadora de la Asamblea

para tratar de los medios más adecuados á fin de que sea un hecho la
construcción del ferrocarril Cuenca-Otiel-Landete-Teruel

B. L. M.

Al Sr. Presidente y demás socios
y tiene la complacencia de invitarle para dicha Asamblea que con su-
jeción al Programa del dorso se ha de verificar en esta Capital, para
adoptar acuerdos prácticos relativos á la construcción de la expresada
oía-férrea; rogándole encarecidamente su representación en dicho acto.

Don Fernando Muñoz Balsalobre, Presidente de la
Diputación Provincial, D. José Gomez Medina, Al-
calde-Presidente del Ayuntamiento y D. Eusebio Hernan-
dez Kaxo, Canónigo Magistral y Presidente del Comité
de la prensa local, aprovechan esta ocasión para ofrecerle el tes-
timonio de su consideración más distinguida

Cuenca 20 de Mayo de 1906.

Programa para la Asamblea.




DÍA 10 DE JUNIO, á las cuatro de la tarde, entrega de credenciales por parte de las Comisiones que hubieran obtenido representación para la Asamblea.

DÍA 11, á las diez de la mañana, sesión preparatoria para los invitados á la Asamblea.

A las cuatro de la tarde, elección de la Junta definitiva y primera sesión pública.


DÍA 12, á las cuatro de la tarde, segunda sesión pública y clausura de la Asamblea.



Todos los actos que preceden habrán de verificarse en uno de los salones de la Diputación Provincial.

Los Assembleistas deberán proveerse de la tarjeta que les acredite como tales, y que les será entregada el día 10 por la Comisión nombrada al efecto.

Las personas que quieran hacer uso de la palabra, previa la venia presidencial, procurarán ser concisos, concretándose únicamente á proponer cuestiones prácticas para los fines que persigue la Asamblea.



Sr. Presidente de la Sociedad Valenciana
de amigos del País

Plaza San Luis Beltrán 1.
Valencia