

A la Sociedad Económica de Amigos del País

El cual que merece tener el honor de someter a la aprobación de la Corporación la siguiente proposición:

El Boletín Oficial de esta provincia, correspondiente al día seis del que rige, inserta el anuncio oficial de la Dirección general de Obras públicas, abriendo una información por término de diez días, si fue de que los particulares interesados, los funcionarios, las Corporaciones a que se refiere, quedaran presentadas reclamaciones u observaciones dentro del citado plazo, acerca de la bondad de lo tratado propuesto para la construcción de una línea directa de Madrid a Utiel.

La Sociedad Económica de Amigos del País, respondiendo a lo que constituye su honrosa historia, <sup>tiene el deber de</sup> considera de su deber acudir a la información abierta, por ser de notoria importancia para esta región la realización de tan magna obra.

Resultados del concurso abierto por R. O. de 12 de Abril de 1909, ha sido la presentación de dos proyectos, que susciben los señores D. José Carbouell y D. Juan Isla Doumech.

Los documentos expuestos para la práctica de dicha información, y la decisión que se archiva en el Ministerio de Fomento, Reparto de Concesión de fero-cariles, permiten formar concepto, acerca de la bondad respectiva de los tratados propuestos.

Claro es, que la Sociedad no ha de invadir el terreno técnico, pretendiendo estudiar las condiciones de dicho tratado, por que ello es misión exclusiva del Consejo de Obras públicas.

Mas aun prescindiendo de tales apreciaciones, si que considera posible formar juicio de dicho tratado, por los datos y hechos que se consignaran en los proyectos respectivos.



De ello resulta, que el traxado proyectado por el Sr. Carbouell, partiendo de Madrid, y recorriendo 29 kilometros por la provincia de Toledo, lleve a Utiel con un recorrido que al todo suma 283 kilometros.

Y despues de este desarrollo, se proyecta el enlace de dicha linea, con la que tiene en explotacion actualmente, la "Sociedad de los Caminos de Hierro del Norte de España".

Por tanto, a los 283 kilometros, habria que sumar los 88 de Utiel a Valencia, y los restantes, hasta llegar al puerto del Gas, final obligado de dicha linea.

El traxado proyectado por el Sr. Jela, comprende tan solo 250 kilometros de Madrid a Utiel, y aun cuando en cumplimiento de otra de las condiciones del concurso, se proyectan enlaces con la otra linea de servicio general en Madrid, Tarancon y Utiel, se ha adicionado a dicho traxado, el proyecto complementario, para venir por Turis, Fontaines a Valencia y su puerto, comprendiendo un desarrollo total de 355 kilometros.

La confrontacion efectuada de ambos proyectos sobre el terreno, ha dado lugar a la solucion propuesta por la tercera Division de fero-carriles, que en el plano existente en el Gobierno Civil, aparece marcada con una linea amarilla.

Acauso se deba esta solucion, al proposito de modificar las rasantes para mejorar la pendiente proyectada por el Sr. Jela. Pero lo indudable es, que dicha linea amarilla, separandose en un punto del traxado proyectado por el Sr. Carbouell, aparece unida y en algun punto confun-



dida a la linea del trazo del señor Isla.

Es facil por tanto formar concepto, acerca de cual de ambos proyectos reúne la ventaja de un corto trazo.

En cuanto a velocidad, en la Memoria presentada por el Sr. Isla, se proyectan velocidades mayores de las desarrolladas hasta el dia, llegando a fijar para los trenes expresos, la de 90 kilometros por hora.

En la Memoria presentada por el Sr. Carbonell, se dice, que la velocidad ordinaria, se calcula a varon de 42 a 45 kilometros por hora; lo cual permite formar concepto, acerca de la ventaja relativa a la marcha mas rápida.

En cuanto a tarifas, parece que existen diferencias entre ambos proyectos, respecto de la propuesta para viajeros y mercancías.

Elemento importantísimo para esta region ha de ser el establecimiento de trenes fruteros rápidos, que el Sr. Isla consigna en su proyecto.

Pero como la fijacion de dichas tarifas, no es atribucion de quienes acudieron al concurso, sino del Consejo de Obras públicas, que es quien ha de aprobarlas en definitiva, esta Sociedad, inspirada tan solo en los intereses generales de la region, confia en que, conservando la obligacion de establecer trenes fruteros, el Consejo graduara las tarifas en la forma mas conveniente a los intereses del publico.

Manteniendo el criterio expuesto en las apreciaciones que preceden, acerca de la bondad de los trazos, como no es atribucion de esta Sociedad resolver cual de los dos ha de obtener la preferencia, la Económica del

Comité del Pais, de Valencia puede implorar al Sr. Gobernador (Replica a V. E.) se sirva tener por hecha la manifestacion



de que entre los dos trarados proyectados, opta  
por el que ofrece una corto trarado, marcha  
mas rapida, y mayores ventajas para el  
transporte de viages y mercancías, cuya  
tarifa, al ser definitivamente aprobada,  
deben graduarse en la forma que mas  
favorezca los intereses del público. Tal es la  
proposición que somete al estudio de la Sociedad, el socio que  
inscribió

Valencia 12 de Octubre de 1910

Jose Ferrer