

PROYECTO DE FERROCARRIL ECONÓMICO DE EL GRAO DE VALENCIA A BÉTERA POR MONCADA CON RAMAL A RAFELBUÑOL. 1889

MEMORIA.

1º Objeto del ferrocarril.- Pocas necesidades más sentidas en la provincia de Valencia que la que está llamada a satisfacer la construcción de una vía férrea que enlace la capital y su puerto del Grao con Bétera y Rafelbuñol. Trátase de una zona feraz, populosa y floreciente, con una producción tan extensa como variada, con un núcleo de población que alcanza cifra importante y un tráfico relativamente considerable al cual no bastan los insuficientes medios de transporte de que se dispone en la actualidad. En esta época en que el progreso material, en punto a vías de comunicación, llega a todas partes, aún las más escondidas y menos accesibles, y en que las obras públicas de esta clase se multiplican notablemente facilitando el trato social y mercantil de los pueblos con pasmosa prontitud, abaratando la locomoción, suprimiendo las distancias, fomentando los intereses locales, regionales y generales, abriendo nuevos horizontes al comercio y desarrollando la riqueza pública, es grave falta la de un camino de hierro que ponga en fácil, pronta y económica comunicación los pueblos situados en la vega de Valencia con la capital de la provincia, valioso centro de la región y su puerto del Grao, importantísimo punto de salida y entrada para infinidad de productos así agrícolas como industriales, cotidiano alimento de un tráfico y una navegación que envidian ya otros renombrados puertos del Mediterráneo.

Y esta falta de vía férrea en el país que nos ocupa, es un mal evidente, porque la carestía y lentitud de los actuales medios de transporte es mucha parte de las dificultades con que tropiezan en esta comarca las transacciones mercantiles, hoy día que el comercio, efecto de las portentosas facilidades de toda clase que el adelanto moderno pone a su disposición, opera con tan vertiginosa celeridad. Aparte de esta consideración hay que tener en cuenta también la extraordinaria fertilidad del suelo y el carácter eminentemente laborioso de los habitantes del territorio que ha de atravesar nuestra proyectada vía férrea, y así se colegirá el grande, eficaz y positivo servicio que la realización de nuestro propósito ha de prestar a un país privilegiado por la naturaleza y al que tan brillantes destinos ofrece ciertamente el trabajo y la industria del hombre, una vez conseguida la anhelada mejora objeto de nuestras miras.

A remediar, pues, este mal, a satisfacer tales necesidades, aspira nuestro ferrocarril del Grao de Valencia a Bétera y de Valencia a Rafelbuñol.

Utilidad del proyecto o ventajas que proporcionaría su construcción.- Los párrafos anteriores, aunque en muy general sentido, dicen algo ya respecto a este punto, porque en su carácter, como de introducción a esta Memoria, nos ha parecido pertinente relacionar nuestros razonamientos respecto del objeto del ferrocarril en proyecto, con los que tienden a demostrar la utilidad y las ventajas que de su realización han de reportarse. Ahora empero, para concretarnos más a nuestro punto y justificar las laudables miras en que nos inspiramos, hemos de manifestar que entre Valencia, su puerto del Grao, Bétera y los pueblos situados en la vega de Valencia y sus contornos, así como los que más próximos a la capital figuran en el recorrido de los trozos 1º y 2º de la primera sección de nuestra línea férrea, los servicios de transporte están actualmente desempeñados por coches-diligencias, tartanas y carros ordinarios, que ponen diariamente en movimiento gran número de viajeros y mercancías. Los pueblos

próximos a la capital, lo propio que los que existen en los llanos de Bétera y sus serranías fronterizas, con más el gran número de masadas y caseríos aislados que se encuentran en esta zona, todo el país, en fin, en que nuestro camino de hierro ha de prestar el servicio de transportes, es una región, como hemos dicho, privilegiada, rica en productos diversos y de innegable valía, porque sus vinos, sus aceites, sus cereales, sus hortalizas, sus yesos y demás producciones, así vegetales como minerales, de su generoso suelo, nada tienen que envidiar a las más afamadas de otras provincias. El comercio busca estas riquezas de la tierra allá donde se encuentran, pero, aunque las condiciones de bondad de las cosas sean siempre las mismas, sin embargo, bajo el punto de vista del tráfico mercantil y de las facilidades siempre apetecibles, y bajo el punto de vista también del bienestar social y particular, ¿quién negará racionalmente la inmensa y eficacísima influencia que una vía férrea, en las circunstancias en que ésta se proyecta, ha de ejercer en el fomento de las transacciones, en el desarrollo de la riqueza del país y en su mejora general, proporcionando en los servicios en cuestión una prontitud y una economía ahora desconocidas allí? Los frutos de aquel suelo podrán ofrecerse a los mercados de consumo con nuevas y grandes ventajas en punto a ahorro de gastos, con lo que se ha de animar más y más la especulación, desvaneciendo, a la vez, todo temor a determinadas competencias. Los vinos tan estimados de Bétera, los aceites y las algarrobas de la sierra de Porta-Coeli, los cereales de las montañas, los mármoles de las Alcublas, los yesos de Porta-Coeli, las nieves de Canales, los cáñamos y la infinidad de frutas y hortalizas de las huertas de Alboraya, Meliana, Foyos, Museros, Burjasot y demás pueblos de la vega de Valencia; todos estos productos, unos viniendo diariamente al concurrido mercado de la capital, otros acumulándose en los muelles de las estaciones para ser reexpedidos a Madrid, Barcelona y varias otras ciudades de nuestra península, otros descargándose en los embarcaderos del puerto para llevar el nombre y la fama agrícola de esta provincia a lejanos mercados, no sólo de Europa sino también de Ultramar, todos estos productos, repetimos, el animado comercio que con ellos se hace, ha de reportar innegables ventajas y utilidad indiscutible. Y si tal ha de acontecer bajo el punto de vista comercial, y si el comercio es el importante factor del progreso material y, a su vez, este progreso material es, como dicen, el más firme aliado del progreso moral, dicho se está ya todo cuanto se pudiera decir en demostración de la grande y positiva utilidad que ha de resultar de la realización de nuestro proyecto de ferrocarril del Grao de Valencia a Bétera, primera etapa, por decirlo así, de la gran vía transversal que en día más o menos lejano ha de unir el puerto de Valencia por Segorbe y Aragón a las vías férreas de allende el Pirineo.

Diversos trazados que pueden presentarse.- Nuestra elección de rumbo ha tenido en cuenta: 1º los intereses de los pueblos, 2º los intereses del ferrocarril en proyecto y, 3º la topografía del terreno. Luego diremos de qué manera nos hemos esforzado en conseguirlo todo.

Los accidentes del terreno, lo mismo en los términos municipales próximos a Valencia que en los llanos de Bétera, no ofrecen esas insuperables dificultades con que tan frecuentemente tropiezan, en un país tan surcado de cordilleras como España, muchos proyectos de ferrocarril. En los límites en que el nuestro ha de moverse, la orografía del terreno presenta impedimentos que aunque en algunas partes han tenido que mirarse con respeto, en general nada son comparativamente con las condiciones del suelo de otras provincias. Aquí nos hemos encontrado, sí, con un país muy cruzado, en varias direcciones, por carreteras provinciales, caminos vecinales y sendas transitadas, barrancos, acequias y riachuelos y ha habido por lo tanto necesidad, sobre todo en nuestra marcha por la vega de Valencia, de no lastimar en nada el caserío de que tan

poblada está, ni los intereses de los riegos sobre que se basa toda la riqueza agrícola de la comarca.

Trazados entre Valencia y Bétera pueden presentarse bien pocos en razón a que entre Bétera y Montcada el terreno, muy accidentado en unas partes como relativamente levantado en otras, no permite un rumbo cómodo ni tampoco el suficiente desarrollo para las curvas que requeriría cualquier trazado distinto del nuestro, así como tampoco permitiría establecer alineaciones rectas de gran longitud, lo cual no hace tan económico el trazado, tanto por el ahorro en la construcción como por los gastos de explotación y conservación, teniendo además necesidad de grandes rodeos para llegar al punto cabeza de la línea. En este último concepto nuestro trazado es el único que se presenta en condiciones aceptables para el mejor servicio de la población y más fácil salida, en su caso, para la continuación de esta vía.

Comparación de los diversos trazados.- De modo que cualquier otro trazado que se proyectase no sería, técnica y económicamente hablando, tan ventajoso y se habrían de vencer muchos más obstáculos por parte del terreno en la región baja o sea la vega, por los muchos poblados, riegos y caminos; y en la región alta también por las muchas colinas, barrancos y vertientes de agua, con lo cual la construcción resultaría mucho más cara habiendo más necesidad de multiplicar las obras de fábrica. Y claro está que en razón directa de este aumento de gastos de construcción, están los de conservación y reparación, porque otros trazados no revestirían las condiciones que toda obra de esta naturaleza exige en punto a seguridad y solidez de la vía y resistencia a la fuerza mayor. Y en razón directa también estarían los gastos de explotación, efecto del aumento de recorrido, del corto desarrollo de las curvas y las pendientes que habría que salvar; todo lo cual requeriría una tracción mucho más dispendiosa. Y en cuanto a los productos de la línea, la simple inspección de nuestro trazado hace ver que las poblaciones de más importancia en el país figuran como estaciones de nuestra vía.

Resumen de la anterior comparación y adopción definitiva del proyecto que se propone.- El formulario oficial indica este resumen y lo vamos a hacer en muy pocas palabras, naturalmente bajo el punto de vista de nuestro sentir basado en la experiencia propia. Todo trazado que no sea el nuestro lucharía con obstáculos del terreno, lastimaría respetables intereses de los pueblos, constituiría innecesarias servidumbres, daría lugar a rodeos defectuosos, resultaría menos ventajoso para los servicios que la línea está llamada a prestar; en punto a estaciones lo menos se sobrepondrá a lo más, la multiplicación de obras de fábrica y la mayor longitud del recorrido haría mucho más alzados los presupuestos de construcción, conservación, reparación y explotación, y no conciliándose armónicamente tantos y tan diversos intereses, es fácil deducir que la empresa sería mucho menos lucrativa y no se sacaría tan buen partido de los muchos productos de la zona que han de ser importante materia de su tráfico.

En consecuencia de estas consideraciones hemos adoptado, entre Valencia y su puerto de una parte, y Rafelbuñol y Bétera por otra, el trazado que proponemos y cuya descripción, con arreglo al formulario oficial, se indica en los párrafos que siguen.

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

Descripción topográfica y geológica del terreno.- En punto a topografía hemos de decir que desde la costa mediterránea hasta Burjasot, Masarrochos y dos kilómetros más al NO de Rafelbuñol se extiende una llanura sin ningún accidente orográfico, formando productiva vega surcada por varias acequias y por el barranco de Carraixet que desde

Olocau y Manises desciende por el N de Bétera, Montcada y Alfara lamiendo los muros de Vinalesa (Vilanesa en el original), Mirambell, Bonrepós, Tabernas Blancas y Alboraya hasta desembocar en el mar junto a la llamada Alquería del Machistre. Este barranco, con tener alguna latitud de álveo, no presta sin embargo, efecto de su escaso caudal ordinario de agua, los servicios que a la agricultura, principal riqueza de estos términos, viene prestando la Real acequia de Montcada, veneranda obra del tiempo de la Conquista, y las de Tormos, Rascaña y otras varias de menos importancia, que ramificándose en multitud de riegos, fertilizan el suelo hasta tal punto, que las cosechas, sin tregua ninguna, se suceden unas a otras rindiendo gran abundancia y diversidad de útiles productos. La población está muy compacta, los pueblos se tocan unos a otros, los caseríos son muchísimos formando hasta aldeas llamadas "poblados" con un regular número de habitantes como sucede en Beniferri, Benicalap, Casas de Bárcena, Venta del Emperador, Mahuella, Tauladella y otros. Cruzan esta vega en primer lugar la carretera de 1er orden de Madrid a Castellón entre Valencia y Sagunto; toda la carretera provincial de Valencia a Montcada, la de 2º orden de Ademuz a Valencia por Liria, entre Valencia y Burjasot, y son también muy transitados los muchos caminos vecinales que sirviendo de travesías y pasando por todos los pueblos van a empalmar con las carreteras anteriormente citadas.

Menos poblado pero mayores desniveles presenta la parte alta de nuestro recorrido. Desde Montcada a Bétera, en que se deja la huerta por los secanos, estos desniveles se reducen a lomas con grandes anfractuosidades; el pueblo de Bétera está asentado sobre la falda septentrional de un pequeño cerro y desde allí hasta Liria por una parte, y desde las primeras estribaciones de las sierras de Náquera, Porta-Coeli, Montemayor y Olocau hasta cerca de las riberas del Guadalaviar por otra, la corteza terrestre ofrece varias depresiones y levantamientos formando en general pequeñas colinas, con la sola excepción de la montaña de Benaguacil y además varias planicies como el llamado "Pla del Pou", las Ventas de la Puebla y el llano de los "Frailes" que desde Bétera se extiende hasta dos kilómetros antes de Liria en prolongada meseta al pie de las mencionadas sierras, la más alta en la serie de ondulaciones del terreno que acaban a las orillas del Guadalaviar.

En punto a hidrografía se ofrecen en esta parte el citado río con acequias que fertilizan extraordinariamente los prósperos términos de la Puebla y Benaguacil; el también citado barranco de Carraixet que desde la sierra baja a Bétera, el barranco de Porta-Coeli, el de Náquera y el de San Vicente, afluyentes del anterior y otras vertientes de los mismos montes de menos importancia.. En punto a caminos se presentan la carretera de Ademuz a Valencia, la carretera de 3er orden de Burjasot a Torres-Torres construida ya hasta Náquera y varios caminos contiguos entre Montcada y Bétera, Bétera y la Masía del Boticario, Bétera a Porta-Coeli, Bétera a las Ventas de la Puebla y Bétera a Liria por la Casa Blanca.

En cuanto a la constitución geológica de los terrenos sobre que se ha de asentar nuestra vía férrea diremos: que el trozo único de la segunda sección, o sea desde el Puerto de Valencia hasta Rafelbuñol, está constituido el suelo por una faja de terreno diluvión cuyo borde occidental viene ya paralelamente a la costa desde cerca de Denia en la provincia de Alicante. Sobre el propio terreno se asienta nuestro ramal de Valencia al Grao y lo mismo puede decirse del trayecto de Valencia a Bétera por Burjasot, pues esta formación neozoica se prolonga hasta más allá de Montcada. La cordillera que desde Sagunto va hasta las Alcublas tiene todos los caracteres del Trías y sus faldas están especialmente compuestas por areniscas, arcillas y calizas dolomíticas. En la sierra de Porta-Coeli, gran depósito de arenisca abigarrada, existe riquísimo yacimiento de yeso, importante roca protógena ésta, de excelente calidad, constituida por grandes

masas terrosas y compactas de colores blanquecino y gris principalmente, con poco peso específico y mucha parte de alabastro, de grano muy fino y brillo sedoso y trasluciente. Este mineral que hace fuerte competencia a otros de la misma provincia (como los de Picasent, Real y Montroy), abastece en grandes cantidades la capital de la provincia donde, por efecto de los ensanches y mejoras de la urbanización, está alimentando la extensa edificación moderna y ha de ser, en consecuencia, un importante contingente de tráfico, para nuestra vía férrea constante y valioso rendimiento. En las mismas montañas, y cerca de los indicados criaderos de yeso, se encuentran muchas impregnaciones metalíferas especialmente cobre, manganeso y galena de plomo, con varias minas ya de antiguo trabajadas. Por último, una vez entra nuestro camino de hierro más allá de Bétera, en los llanos de Liria, empieza a recorrer una extensa zona miocena con la fisonomía y caracteres normales de esta clase de terrenos, prolongándose hasta las laderas de las Alcublas, pues hasta las altas planicies de Dueñas, Oset y Cucalón, no principia la formación cretácea. Creemos, pues, haber dicho lo bastante para reseñar en términos generales la constitución topográfica y geológica del terreno que ha de atravesar, en parte, nuestro proyectado ferrocarril.

Descripción general del trazado.- El trazado del proyecto que nos ocupa da principio en el Pueblo Nuevo del Mar, junto a la vía férrea de Valencia a Tarragona y frente a la calle de Atarazanas. Desde este punto de partida se dirige a la calle de Sagunto junto a la cual emplazamos la estación de Valencia Central y de primera clase y punto de intersección de las secciones primera y segunda del proyecto. A partir de esta estación toma el trazado dos direcciones distintas: la primera, después de cruzar la nombrada calle de Sagunto, recorre los pueblos de Burjasot, Godella, Rocafort, Masarrochos y Montcada, por sus respectivas huertas, ingresando luego en los secanos hasta el collado de la Torre de Bofila en donde vuelve a ingresar en huerta, la de Bétera, y la cual atraviesa en toda su extensión al kilómetro 20 y se da fin a la sección primera.

Los accidentes del terreno que hay que vencer en este trayecto son: el cruce del camino de Girós y viejo del Cabañal, camino de Benimaclet y camino de Alboraya desde el puerto a Valencia. Desde la estación central a la de Rocafort, final del primer trozo de la sección primera, nuestra línea atraviesa la calle de Sagunto, la carretera de Madrid a Castellón por el arrabal de Marchalenes, caminos viejos de Burjasot, de Godella y las acequias de Rascaña en el barrio de Marchalenes, la de Mestalla, de San Vicente junto al molino y la de Tormos contigua al camino viejo de Burjasot, emplazándose las estaciones de Burjasot, Godella y Rocafort, sin ninguna obra importante en todo este trozo. En el segundo de la misma sección se atraviesa dos veces el camino viejo de Masarrochos a Montcada y la carretera de Burjasot a Torres-Torres, acequia de Montcada, brazal de la misma y barranco de Bétera, emplazándose las estaciones de Montcada y Bétera. En el trozo único de la sección segunda se atraviesa el camino de Alboraya, el de Benimaclet, otra vez el de Alboraya junto al pueblo, el de Meliana, el viejo de la fábrica de mosaicos de Nolla, otra vez el camino de Meliana, carretera de Madrid a Castellón, camino de Foyos, el de Museros, barranco del Carraixet, acequia de la "Fila" y otras varias, emplazándose las estaciones junto a los pueblos de Alboraya, Almacera, Meliana, Foyos, Albalat dels Sorells, Museros y Masamagrell, sin más obra importante en relación con las demás que un puente de cortas dimensiones sobre el citado barranco de Carraixet.

Número de secciones y trozos en que se ha dividido el proyecto.- La longitud total de nuestro trazado es de 33.393,69 metros, pero atendiendo a que no es una sola línea sino dos, se ha creído conveniente dividir el trazado en dos secciones, dando el nombre de

primera al trayecto recorrido del Grao de Valencia a Bétera, el de segunda al de Valencia a Rafelbuñol. La longitud de la primera sección es de 20,393,69 metros, la de la segunda de 13.000,00 metros. La primera sección se ha dividido en dos trozos: el primero, desde el origen del trazado hasta Rocafort, terminando en el cambio de rasante comprendido entre los números 22 y 23, abarcando una distancia de 10.567,39 metros; y el segundo, desde este punto a Bétera, terminando la sección con 9.826,30 metros. La segunda sección está dividida en un trozo de Valencia a Rafelbuñol terminando la sección con 13.000,00 metros.

Al hacer esta división y subdivisiones se ha tenido en cuenta la conveniencia de combinar longitudes con importancia de obras.

Pendientes.- Como el terreno por donde va el trazado y hasta alguna extensión de él de derecha a izquierda se ofrece, desde el origen hasta el final, como un largo plano inclinado, y es en sentido de descenso como principalmente se han de verificar los grandes transportes de la línea, no nos ha sido siempre posible combinar las pendientes con las rampas para que las locomotoras, en las subidas, puedan utilizar la velocidad adquirida en las bajadas; a todo esto se ha añadido la precisión en que nos hemos visto de ceñirnos bastante al terreno con el fin de cortar la falta de tierra que en otro caso tendríamos que tomar de préstamos, lastimando los intereses de la propiedad y encareciendo el presupuesto por el alzado precio del terreno de la vega de Valencia. A pesar de esto, siempre que nos ha sido posible, hemos armonizado pendientes y rampas, obteniendo nuestro trabajo 8.602,06 metros de vía horizontal, 23,719,11 metros entre este límite y el de 0,0102 por metro, y 1.072,52 metros entre el límite anterior y el de 0,0173 por metro, que comprende el máximo adoptado.

Curvas.- Del propio modo hemos calculado lo conducente a la adopción de los radios en las curvas cuyo límite inferior es de 400 metros, esforzando, siempre que ha habido lugar a ello, en poner grandes radios a las curvas en pendientes fuertes; así pues, el trazado tiene 26.917,83 metros en línea recta y 6.475,86 en curva, de los que 322,98 pertenecen a curvas de 400 metros de radio; 5.662,72 metros a las de 500; 332,77 a las de 650, y 167,39 a las de 1.000.

Sistema de vía.- Hemos adaptado el de Vignoles aplicado a la vía estrecha, o sea el ferrocarril económico. Poco hemos de decir en apoyo de nuestra elección porque es sistema éste, en los últimos tiempos, muy adoptado en España tanto como fuera de ella; ha sido ampliamente discutido y tan prolijamente pesadas sus ventajas o desventajas, que nada distinto podríamos decir ni añadir a lo dicho ya. La consideración a la economía, que no creemos reñida con otras miras también muy dignas de tenerse en cuenta en obras y negocios de esta índole, y un concienzudo estudio de las condiciones en que ha de moverse nuestro ferrocarril en proyecto, nos ha llevado al convencimiento de que la adopción del sistema económico de vía estrecha ha de influir mucho en la mayor utilidad de la Empresa. Sin proponernos una explotación codiciosa, sin regatear en lo más mínimo los medios necesarios para llevar al debido término la obra, hemos creído prudente concretarnos a las modestas proporciones de un ferrocarril económico sin aspiración al lujo, ni tendencia al despilfarro, imitando en lo posible el ejemplo que tenemos a nuestra vista del ferrocarril de Silla a Sueca y Cullera que, con ser de escaso recorrido y casi independiente de otra línea (al llegar a la cual se hace preciso efectuar transbordo de viajeros y mercancías), inconvenientes ambos de mucha monta en estos casos, está consiguiendo productos relativamente de importancia, pudiendo vanagloriarse, como dice la Memoria dada a luz por la Sociedad propietaria de esta

línea, de haber obtenido desde el primer día rendimientos bastantes para dar a los accionistas provecho en vez de lisonjeras esperanzas.

Distribución de las estaciones y su clasificación.- Esta distribución y su clasificación va expuesta en el siguiente cuadro:

	Poblaciones	Clases de Estación
Sección 1ª	Grao de Valencia	2ª
	Valencia	1ª
	Burjasot	3ª
	Godella	3ª
	Rocafort	3ª
	Montcada	3ª
	Bétera	2ª
Sección 2ª	Alboraya	3ª
	Almácer	3ª
	Meliana	3ª
	Foyos	3ª
	Albalat dels Sorells	3ª
	Museros	3ª
	Masamagrell	3ª
	Rafelbuñol	3ª

Descripción de la Sección 1ª

El origen del trazado se proyecta junto a la vía férrea de Valencia a Tarragona frente a la calle de Atarazanas a una altura de 5,00 metros sobre el nivel del mar y hemos partido de este punto en primer lugar, por la proximidad de la población del Grao, y en segundo lugar por la facilidad con que en su día podrán hacerse los transportes de mercancías por la citada calle de Atarazanas hasta los muelles del puerto. A partir de este punto sigue el trazado una recta de 250 metros paralela próximamente a la carretera o camino nuevo del Grao a Valencia, pasando a 20 metros de distancia de los almacenes de guano de los Sres. Trenor y Compañía, junto a los cuales se emplaza, con los edificios y accesorios necesarios, la estación de segunda clase del Grao de Valencia, primera de nuestra línea férrea.

Esta recta de unión con una curva de 500 metros de radio y 309,79 de desarrollo a la vez que otra recta de 756,84 metros recorren, una y otra, cambiando de dirección, el espacio que media entre los citados almacenes de guano y la Alquería del "Fino" cruzando el camino de Quirós. Esta recta se une a otra curva de 500 metros de radio y

152,79 de longitud y aquella a otra recta de 2.259,80 metros que nos pone junto a la curva de empalme de esta sección con la segunda, después de haber atravesado el camino viejo del Cabanyal, el de Benimaclet, acequia dels Taronchers y camino de Alboraya. La curva que va a unirse a la última recta descrita y que tiene un radio de 400 metros y 322,98 de desarrollo recorre el camino de Alboraya y el de las Alquerías de Almenar; ésta se une a una recta de 392,83 metros que atraviesa la calle de Sagunto, para lo cual hay necesidad de derribar dos casas, la primera, contigua al convento de monjas de San Julián, y la segunda, situada en el lado opuesto de la dicha calle, ambos edificios de escasa importancia.

En tal recta y antes de la calle de Sagunto, o sea entre ésta y la de Alboraya, se emplaza la Estación central de Valencia de primera clase, única de esta categoría en nuestra línea. Pudiera haberse elegido para emplazamiento de esta Estación central el espacio que media entre la calle de Sagunto y la carretera de Madrid a Castellón, pero además de ser excesivamente corta esta distancia, con lo cual estaría a cada momento interceptada la carretera por los trenes de maniobra, habría otro inconveniente o defecto: resultaría emplazada junto a una curva.

Esta Estación central se emplaza con los edificios y accesorios propios de una estación de su importancia. Respecto a situarla en otro punto, ninguno de los pertenecientes a esta parte de la capital, o sea la izquierda del río, ofrece tan ventajosas condiciones como éste, por su proximidad a importantes vías públicas y ser lo más cercano al centro de la población, permitiendo el desahogo necesario para una estación de primera clase con los varios anexos que exige. Además, para acercarse más a la población serían de necesidad mayores sacrificios, atendiendo a las obras que habría que ejecutar y a los obstáculos que habría que vencer.

A partir del final de la recta que, como hemos dicho atraviesa la calle de Sagunto, el trazado cambia de dirección uniéndose a una curva de 500 metros de radio y 479,96 de desarrollo que recorre la carretera de Madrid a Castellón, la acequia de Rascaña y el camino del molino de Serra. Dicha curva se une a una recta de 1.069,80 metros de longitud, y con esta otra de 1.498,80 y una curva intermedia de 69,81 y 1.000 metros de radio cruzamos el espacio que media entre el camino del molino de Serra y Burjasot, poniéndonos en comunicación con este pueblo después de atravesar la acequia de San Vicente, el camino de Benicalap y el viejo de Burjasot.

En este punto extremo de la última recta descrita, cambiando de rumbo el trazado, recorre éste una curva de 500 metros de radio y 319,98 de desarrollo, dentro de la cual se emplaza la estación de Burjasot, de tercera clase, a una distancia de 40 metros del pueblo. Esta curva de unión a una recta que mide 2.255,34 metros nos dirige a Godella y Rocafort después de atravesar infinidad de regueros y el camino viejo de Godella, cerca del cual se emplaza la estación de tercera clase para dicho pueblo, a 50 metros de él, así como también la de Rocafort, a 100 metros del final de la recta anteriormente descrita. Sigue cambiando de dirección el trazado y para llegar al vecino pueblo de Montcada recorre una curva de 500 metros de radio y 349,05 metros de desarrollo, de unión a una recta de 1.677,85 metros y, a 80 metros del origen de esta recta, da fin el trozo primero de la sección primera.

Todo este primer trozo, midiendo una longitud de 10.567,39 metros, se recorre sobre una extensa planicie de terreno diluviado, con una diferencia de nivel de 23,44 metros, lo que da una pendiente media de 0,0022 metros, siendo la máxima de 0,0173 por metro. El suelo, como hemos dicho, fértil y de mucha labor, poblado de alquerías y pequeños caseríos, muy surcado de caminos y corrientes de riego. Las obras de fábrica que se proyectan en este trayecto se reducen a simples tajeas, sifones, alcantarillas y pasos a nivel, amén de las mencionadas estaciones del Grao, Valencia, Burjasot, Godella, y

Rocafort, todas de tercera clase menos la segunda, que es de primera, y la primera, de segunda.

Principia el segundo trozo de la sección primera a 80 metros de distancia dentro de la alineación recta ya descrita últimamente y que figura con el número quince y dentro también de la misma, y a 100 metros antes de su terminación, se emplaza la estación de Montcada, de tercera clase, a 200 metros de la localidad, para que puedan también utilizarla los del inmediato Masarrochos, y después de cruzar el camino viejo de este pueblo, la acequia de Montcada y el camino de Montcada a Masarrochos, con el fin de no perder la pendiente, nos ceñimos al pueblo de Montcada uniendo la última recta a una curva de 300 metros de radio y 331,62 de desarrollo, la cual cruza el camino que desde Montcada conduce a las casas de Badía y ermita de Santa Bárbara.

Esta curva a su vez va unida a una pequeña recta de 346,05 metros y aquella a otra curva, también de 500 metros de radio, y 209,45 metros de desarrollo. En este punto ya, cambiando de dirección el trazado, con objeto de ganar el plano inclinado que nos ofrece el campo de Montcada, nos dirigimos en una alineación recta de 1.461,19 después de cruzar el camino que de dicho pueblo conduce a Bétera, hasta corta distancia de la masía denominada del Platero, donde enlazamos la alineación recta con una curva también de 500 metros de radio y 188,79 de desarrollo. Llegados allí cambiamos de dirección y con una sola alineación recta de 5.722,74 metros nos dirigimos al vecino pueblo de Bétera, después de atravesar por segunda vez el camino de Montcada a Bétera, el collado de Bofila, el barranco de Bétera, la carretera de Burjasot a Torres-Torres e infinidad de riegos que surcan la huerta de este pueblo, y la cual cruzamos en toda su extensión.

En esta alineación los desmontes y terraplenes se suceden hasta pasado el collado de Bofila, o sea hasta ingresar e la ya dicha huerta, pero habiendo compensación en este movimiento de tierras con el fin de aligerar la distancia, hemos creído conveniente elegir la alineación recta últimamente indicada. A 155 metros antes de finir esta alineación y a 220 metros del pueblo se emplaza la estación de Bétera de segunda clase con los agregados necesarios a un punto como éste.

Las obras de fábrica que se proyectan para salvar los accidentes que el terreno nos presenta en este trozo se reducen a ligeras tageas, sifones y alcantarillas.

La diferencia de nivel entre el origen y el fin de este segundo trozo es de 61,70 metros y la longitud del mismo de 9.286,30 metros, lo que da una pendiente media de 0,0627 por metro, siendo la máxima de 0,0157.

El terreno desde Rocafort hasta Bétera varía completamente de aspecto pues a partir de Montcada trocamos las huertas por los secanos, el poblado caserío de la vega de Valencia por las diseminadas masías de los campos de Montcada y Bétera y el llano por las colinas que se interponen al paso, hasta allí cómodo, de nuestra vía y en cuanto a la geología del suelo, termina un poco antes de Bétera el terreno diluvión y entramos en el mioceno.

La longitud total de esta primera sección es de 20.393,69 metros.

Descripción de la Sección 2ª

Aparte de la Estación central de Valencia, proyectada como se ha dicho en la calle de Sagunto, describe el trazado una curva de 650 metros de radio y 332,77 de desarrollo. Ésta va unida a una alineación recta de 1.502,10 metros que tomando el rumbo en dirección a Alboraya se une a otra curva de 500 metros de radio y 519,26 de longitud, dentro de la cual se emplaza la estación de 3ª clase para dicho pueblo. Las tres alineaciones recorren en este trayecto el camino de Alboraya, la acequia de Rascaña, el

camino de Benimaclet y junto a este pueblo cruza otra vez el propio camino de Alboraya cuya estación se emplaza a 80 metros de la localidad.

Cambiando de rumbo, con objeto de llegar al vecino pueblo de Almacera, se une a la última alineación curva una recta, su longitud 1.551,03 metros, que nos lleva a Almacera salvando el barranco de Carraixet, y esta recta jústase a una curva de 500 metros de radio y 191,99 de desarrollo donde también se emplaza la estación de tercera clase con destino a este pueblo de Almacera y a 20 metros de sus muros.

Hasta aquí sin obstáculo alguno se ha podido llegar con dos alineaciones rectas y dos curvas, en consecuencia de nuestro sistema en la elección del trazado que ha sido siempre el de acortar la distancia en lo posible estableciendo alineaciones rectas de un pueblo a otro siempre que lo ha permitido la posición de los caseríos, pero, llegados a este punto, nos ha sido forzoso para seguir de Almacera a Meliana, desviarnos un poco de la recta, proyectándose dos rectas: la primera de 543,78 metros de longitud y la segunda de 481,36, unidas a una curva de 1.000 metros de radio y 96,58 de desarrollo. Cambiando de dirección el trazado pasa tocando el pueblo de Meliana con rumbo a Foyos, donde a su vez cambia también de dirección para buscar el siguiente pueblo de Albalat dels Sorells. Desde la última curva empieza una recta de 843,73 a cuya cabeza y a 20 metros del pueblo se emplaza la estación de Meliana, y luego esta recta unida a otra curva también de 500 metros de radio y 493,07 de desarrollo, a su vez va junta a una recta de 1.065,34 metros, en cuyo punto de tangencia con la curva que acabamos de describir se establece la estación de Foyos, a 20 metros de su caserío.

En todo este trayecto, o sea desde la estación de Alboraya hasta la última alineación descrita, el trazado cruza el camino de Alboraya a Almacera, el barranco del Carraixet, dos veces el camino de Almacera a Meliana, la travesía de este camino a la fábrica de Nolla y luego la de la carretera de primer orden de Madrid a Castellón, esta carretera entre Meliana y Foyos, el camino viejo de Foyos y el de Vinalesa. Crúzase asimismo varios brazales de acequias e infinidad de pequeños riegos.

Ya en el extremo de la última recta descrita, cambiando algún tanto la dirección general, el trazado se prosigue por medio de una curva de 500 metros de radio y 205,08 de desarrollo, derribando dos pequeñas chozas y se emplaza la estación de Albalat dels Sorells, de tercera clase, a la distancia de 40 metros del pueblo. Esta curva que se une a una recta de 1.205,72 en cuyo extremo a su vez se sitúa la estación de Museros, a 200 metros de este otro pueblo, nos dirige al mismo y permite cambiar de rumbo para buscar el vecino Masamagrell. Para ello nos ha sido preciso proyectar dos curvas de 500 metros de radio, teniendo la primera 479,96 de desarrollo y la segunda 536,70, unidas a una pequeña recta de 448,25 metros; desde esta última curva se dirige el trazado, pasando por Masamagrell, a Rafelbuñol, teniendo para ello necesidad de una recta de 1.559,47 metros de longitud a cuya cabeza se emplaza la estación de Masamagrell a 50 metros de la localidad. Esta recta se une a una curva de 500 metros de radio y 483,83 metros de longitud. Esta curva, donde cambia de dirección el trazado dejando a la derecha el pueblo de Rafelbuñol, une también a otra recta de 353,58 metros en cuyo extremo se emplaza la estación para aquel pueblo, a 50 metros de su caserío y como cabeza de este ramal.

Desde el punto donde se dijo que se emplazaba la estación de Albalat dels Sorells hasta el fin del único trozo de esta sección, el trazado cruza dos veces el camino viejo de Museros, el que de Masamagrell conduce a Rafelbuñol, la acequia del Molino y la de Montcada y algunos brazales de acequias y riegos de menos importancia. Las obras de fábrica que se proyectan en este trayecto para salvar los accidentes del terreno, se reducen a sencillas tageas, sifones, alcantarillas, un puente de hierro de un tramo de 25

metros de luz sobre el barranco de Carraixet, entre Alboraya y Almacera y un paso a nivel sobre la carretera de Madrid a Castellón.

La diferencia de niveles entre el origen de este trozo y Albalat dels Sorells es de 6,72 metros, lo que da una pendiente media de 0,0008 por metro, siendo la máxima de 0,096, y la diferencia entre el citado Albalat y Masamagrell es de 3,61 metros, lo que da una pendiente media de 0,002 por metro, siendo la máxima de 0,0049. El terreno es todo vega y las estaciones que este trayecto comprende para los pueblos de Alboraya, Almacera, Meliana, Foyos, Albalat dels Sorells, Museros, Masamagrell y Rafelbuñol son todas de tercera clase.

La longitud total de nuestro proyecto en sus dos secciones es, en resumen, de 33.393.69 metros.

Descripción de las obras importantes en las dos secciones.- En la primera sección de este proyecto tan sólo se reducen a pequeñas tageas, sifones y alcantarillas de escasas dimensiones.

En la segunda sección, desde su origen hasta Rafelbuñol, solamente tenemos un puente de hierro de 25 metros de luz con celosías de vigas de palastro, estribos de 4,13 metros de altura construidos de mampostería y aristones y zócalos de sillería; las demás obras comprendidas en este trayecto consisten en tageas, sifones y alcantarillas de escasas luces y, por consiguiente, de poca importancia.

Materiales que han de emplearse en la construcción de las obras.- Los principales materiales que han de emplearse en la construcción de esta vía y los puntos de su procedencia y calidad se detallan en la adjunta tabla, en la cual las distancias marcadas no son las que hay desde los puntos de extracción hasta los diferentes puntos de la vía, sino a los en que dichos materiales deben emplearse.

Trozos	Materiales y su calidad	Puntos de su extracción	Distancia media a los diversos puntos de su empleo. Kilómetros	Sección 1ª
1º y 2º	Piedra caliza compacta para sillería	Canteras de Godella	5	
		Ídem de Masarrochos	4	
	Piedra caliza para mampostería	Canteras de Godella	5	
		Ídem de Masarrochos	4	
	Ladrillo de tierra bastante arcillosa, yeso y cal.	Valencia	2	
		Burjasot	1	
		Godella	1	
		Rocafort	1	
		Montcada	1	
		Bétera	1	

	Arena de rambla y grano limpio y mediano y grava rodada para balasto	Río Turia	2	
		Barranco del Carraixet	2	
		Ídem de Porta-Coeli	4	
		Ídem de Náquera	4	
	Cal hidráulica	Valencia	4	
	Maderas	Valencia	4	
	Hierro para la vía	Del extranjero por Valencia	4	
	Hierro para herramientas y otros usos	Grao de Valencia	4	
		Valencia	4	
		Burjasot	4	
		Godella	4	
		Rocafort	4	
		Montcada	4	
		Bétera	4	
Trozos	Materiales y su calidad	Puntos de su extracción	Distancia media a los diversos puntos de su empleo. Kilómetros	Sección 2ª
Único	Piedra caliza compacta para sillería	Canteras de Godella	6	
		Ídem de Masarrochos	6	
		Ídem de Montcada	6	
		Ídem de Náquera	6	
		Ídem de Rafelbuñol	6	
	Piedra caliza para mampostería	Canteras de Godella	6	
		Ídem de Masarrochos	6	
		Ídem de Montcada	6	

	Ídem de Náquera	6
	Ídem de Rafelbuñol	6
Ladrillo de tierra bastante arcillosa, yeso y cal	Valencia	2
	Burjasot	3
	Alboraya	1
	Meliana	1
	Albalat dels Sorells	1
	Rafelbuñol	6
Arena de rambla y grano limpio y mediano y grava rodada para balasto	Río Turia	3
	Barranco del Carraixet	6
	Ídem de Porta-Coeli	8
	Ídem de Náquera	6
Cal hidráulica	Valencia	6
Maderas	Valencia	6
Hierro para la vía	Del extranjero por Valencia	6
Hierro para herramientas y otros usos	Alboraya	6
	Meliana	6
	Albalat dels Sorells	6
	Museros	6
	Masamagrell	6
	Rafelbuñol	6

Marcha que debe seguirse en la construcción de las obras.- La ejecución de las obras de esta vía puede desarrollarse, en general, atendiendo principalmente a los pequeños desmontes que hay que hacer en las dos secciones y al puente sobre el barranco del Carraixet, y como quiera que es por el puerto del Grao por donde ha de tener lugar el suministro de hierro, convendrá comenzar por allí la construcción, dejando concluida lo antes posible la línea desde el Grao hasta Valencia, siguiéndose luego las tantas veces indicadas direcciones de Bétera y Rafelbuñol.

Consideraciones acerca de las tarifas y cálculo de rendimientos.- Nos resta que decir algo sobre determinación de tarifas fundadas en los gastos de explotación y movimiento

probable de la línea; asunto que presenta sus dificultades no sólo por los defectos de que suelen adolecer los datos estadísticos que sirven de base a esta clase de cálculos, sino también por lo poco fáciles que son, generalmente, tales cálculos, tratándose de empresas de esta naturaleza, cuyos gastos nunca pueden fijarse en cifras ciertas hasta después de establecida la línea y organizados, prácticamente, los servicios. Así es que, a pesar de que los antecedentes de que nos valemos revisten los caracteres posibles de exactitud, no podemos concederles más que un valor aproximativo porque ni podemos partir de premisas rigurosamente concretas en punto a gastos de explotación, etc, ni predecir cuales serán las necesidades del tráfico cuando, una vez construida la línea, se faciliten las comunicaciones de unos pueblos con otros y de ellos con la capital y su puerto, pues natural será que tales facilidades den margen a que el comercio de la comarca que ha de recorrer nuestra vía férrea tome un vuelo en estos momentos desconocido.

Ni existe propiamente en las carreteras comprendidas en la zona portazgos ni ningún otro medio análogo de fiscalización para colegir el movimiento de determinados tránsitos, pues los portazgos provinciales todavía subsistentes, después que el Estado suprimió los suyos, no son, puede decirse, más que de un carácter local en razón a que, todo el tránsito del de Marchalenes procede solamente de los escasos poblados afluyentes a la carretera de Montcada; el de Burjasot sirve meramente para Godella, Rocafort y Bétera, y por el de Tabernas no pasan, de ordinario, más que las procedencias de Aragón, pues el tráfico de Castellón y Cataluña utiliza el camino de hierro de Valencia a Tarragona. Ni aunque todos los portazgos subsistieran, deberíamos depositar gran confianza en los datos que nos suministrasen, por tratarse de un país que, como hemos visto en la descripción del terreno, se halla tan cruzado de caminos, travesías y veredas, que el tráfico general se disemina y ramifica en tantas direcciones, que en manera alguna es posible que un par de portazgos pudieran suministrar nos cifras exactas a que atenernos.

Marcha que debe seguirse en la construcción de las obras.- La ejecución de las obras de esta vía puede desarrollarse, en general, atendiendo principalmente a los pequeños desmontes que hay que hacer en las dos secciones y al puente sobre el barranco del Carraixet, y como quiera que es por el puerto del Grao por donde ha de tener lugar el suministro de hierro, convendrá comenzar por allí la construcción, dejando concluida lo antes posible la línea desde el Grao hasta Valencia, siguiéndose luego las tantas veces indicadas direcciones de Bétera y Rafelbuñol.

Consideraciones acerca de las tarifas y cálculo de rendimientos.- Nos resta que decir algo sobre determinación de tarifas fundadas en los gastos de explotación y movimiento probable de la línea; asunto que presenta sus dificultades no sólo por los defectos de que suelen adolecer los datos estadísticos que sirven de base a esta clase de cálculos, sino también por lo poco fáciles que son, generalmente, tales cálculos, tratándose de empresas de esta naturaleza, cuyos gastos nunca pueden fijarse en cifras ciertas hasta después de establecida la línea y organizados, prácticamente, los servicios. Así es que, a pesar de que los antecedentes de que nos valemos revisten los caracteres posibles de exactitud, no podemos concederles más que un valor aproximativo porque ni podemos partir de premisas rigurosamente concretas en punto a gastos de explotación, etc, ni predecir cuales serán las necesidades del tráfico cuando, una vez construida la línea, se faciliten las comunicaciones de unos pueblos con otros y de ellos con la capital y su puerto, pues natural será que tales facilidades den margen a que el comercio de la

comarca que ha de recorrer nuestra vía férrea tome un vuelo en estos momentos desconocido.

Ni existe propiamente en las carreteras comprendidas en la zona portazgos ni ningún otro medio análogo de fiscalización para colegir el movimiento de determinados tránsitos, pues los portazgos provinciales todavía subsistentes, después que el Estado suprimió los suyos, no son, puede decirse, más que de un carácter local en razón a que, todo el tránsito del de Marchalenes procede solamente de los escasos poblados afluyentes a la carretera de Montcada; el de Burjasot sirve meramente para Godella, Rocafort y Bétera, y por el de Tavernes no pasan, de ordinario, más que las procedencias de Aragón, pues el tráfico de Castellón y Cataluña utiliza el camino de hierro de Valencia a Tarragona. Ni aunque todos los portazgos subsistieran, deberíamos depositar gran confianza en los datos que nos suministrasen, por tratarse de un país que, como hemos visto en la descripción del terreno, se halla tan cruzado de caminos, travesías y veredas, que el tráfico general se disemina y ramifica en tantas direcciones, que en manera alguna es posible que un par de portazgos pudieran suministrar nos cifras exactas a que atenernos.

A pesar, pues, de estos inconvenientes, a pesar también de que la construcción de la línea hará entrar el movimiento mercantil de los pueblos en una nueva fase que variará por completo el actual estado de cosas, la simple inspección del terreno, el gran núcleo de su población, la importancia de muchos de sus pueblos y la valiosa riqueza de su producción nos inducen a creer que nuestra línea en proyecto dará notables y positivos rendimientos. Téngase, en efecto, en cuenta que nuestros trenes no recorren un país yermo y estéril sino feraz y eminentemente productivo, que en un área de unos 150 kilómetros cuadrados existen sobre 40 pueblos con una cifra de más de 36.335 habitantes, sin contar Valencia y su puerto, circunstancia que no es fácil encuentre parecido en un área igual, aún de las provincias más pobladas de la península y, téngase presente también, que todo camino de hierro entre Bétera, Rafelbuñol y Valencia, pase por donde pase, ha de recibir cuantioso contingente. Y no sólo es indudable que como deducción de todos estos antecedentes nuestra línea dará muchos y seguros rendimientos, sino también que en comparación con otras muchas vías férreas de España, no será de las que más a la zaga queden en punto a provechosos resultados.

Sin embargo, de alguna base hemos de partir y esta nos la proporcionan los siguientes datos estadísticos que hemos recogido de las localidades en cuestión y de la manera más autorizada posible.

Nº	Nombre de los pueblos	Población	Exportación Toneladas	Importación Toneladas	Viajeros al día	Movimiento	
						Carros	Caballerías
1	Benimaclet	830	344	163	25	23	102
2	Alboraya	3.962	2.894	1.628	80	40	126
3	Tabernes Blanques	526	1.437	197	26	38	96
4	Almácer	1.402	790	1.497	40	140	202
5	Meliana	1.823	2.249	2.017	40	160	208
6	Bonrepós	498	572	236	25	36	90

7	Mirambell	813	584	169	15	28	56
8	Albuixec	1.297	351	430	50	100	150
9	Foyos	1.318	825	423	30	201	304
10	Vinalesa	1.109	209	674	36	41	85
11	Albalat y Mahuella	1.147	2.141	686	65	100	160
12	Museros	1.261	1.038	800	40	120	200
13	Masamagrell	1.852	1.902	1.300	40	110	180
14	Puebla de Farnals	1.028	704	994	45	98	140
15	Rafelbuñol	1.491	1.077	840	32	210	320
16	Benifaraig	651	489	178	10	30	89
17	Montcada	3.188	2.198	990	130	60	130
18	Alfara	966	2.111	1.271	36	80	102
19	Carpesa	583	677	370	15	30	60
20	Burjasot	2.567	1.514	1.024	125	90	210
21	Godella	1.802	387	239	110	48	89
22	Rocafort	492	453	372	42	26	70
23	Masarrochos	691	459	378	42	30	80
24	Bétera	2.530	6.977	735	40	35	98
	Totales	33.827	32.382	17.611	1.139	1.874	3.347

Nº	Nombre de los pueblos	Coches o Tartanas	Canteras	Minas	Fábricas	Molinos	Anuales	
							Mercados	Fiestas
1	Benimaclet					1		5
2	Alboraya	12				2		15
3	Tabernes Blanques	4			3	1		15
4	Almácer	5				2		8
5	Meliana	5			1			8
6	Bonrepós	2						5

7	Mirambell	1						7
8	Albuixec							4
9	Foyos	6				3		5
10	Vinalesa	2			1	1		8
11	Albalat y Mahuella	4			6	1		5
12	Museros	4	1			1		5
13	Masamagrell	3						5
14	Puebla de Farnals	2						4
15	Rafelbuñol	4				1		10
16	Benifaraig							8
17	Montcada	9	6		3	1	52	6
18	Alfara	4	5		18	1		9
19	Carpesa	1						8
20	Burjasot	26	4	1	5	1		12
21	Godella	18	5	1	2	1		3
22	Rocafort	2	3		1			3
23	Masarrochos		9					4
24	Bétera	4	6		9	1		8
	Totales	118	39	2	49	18	52	170

Aunque entendemos, por las razones expuestas antes, que en nuestra vía férrea en proyecto el número de viajeros será mayor que el término medio que según las estadísticas publicadas arrojan las líneas actualmente en explotación en nuestra península, y según la cual ha sido en un año normal de 3,050 por kilómetro, no queremos aumentar para nosotros este término medio por lo que suponemos, en consecuencia, partiendo de dicha base, que el número de viajeros que recorrerá nuestra línea de 33 kilómetros será de 100.650 por año y suponiendo también que de ellos sólo un 5 % viaje en 1ª clase, un 15 % en 2ª, y el resto, o sea un 80 %, en 3ª, tendremos 5.032 viajeros de 1ª clase que rendirán 16.605,60 pesetas; 15.070 viajeros de 2ª que producirán 37.230,53 pesetas y 80.420 viajeros de 3ª por los que se ingresarán 132.693,00 pesetas, todo con arreglo a tarifa; de modo que por razón de viajeros en junto, pesetas 186.619,13.

Respecto a mercancías, como por iguales razones no podemos calcular exactamente el producto y consumo de las poblaciones para deducir las cantidades de importación y exportación y, además, no es posible saber las necesidades futuras de los pueblos del trazado. También nuestras deducciones no pueden ser más que aproximadas. Como se

ve, la vega de Valencia y el campo de Bétera que recorre nuestra línea es de los territorios más ricos de España; hay en él gran extensión de terreno dedicado a la producción de vinos, aceites, algarrobos, cereales, cáñamo, cebollas, naranjas, otras muchas frutas y legumbres y algunas cosechas más de menor importancia que, en suma, pueden ascender a cifra muy alta.

No creemos, pues, exagerar, si fijamos en más de 50.000 toneladas anuales la cifra de producción agrícola de la comarca que nuestro camino de hierro ha de atravesar. A pesar de que por las condiciones de esta línea el principal servicio de transportes se hará indudablemente entre las cabezas de la línea, o sea Bétera, Valencia y su puerto (en especial porque los demás pueblos del trayecto tienen comparativamente muchas menos necesidades comerciales), de modo que una muy grande parte del movimiento de mercancías recorrerá en su integridad todo el trayecto de la primera sección y, a pesar también, de que las frutas, primeras producciones de la comarca, son para los efectos de la tarifa mercancías de 1ª clase, suponemos solamente que durante el año recorrerán sólo las dos terceras partes del trazado, y considerándolas de 3ª clase, tendremos un producto de 138.600 pesetas. Como se ve, según decimos, consideramos todas las mercancías de 3ª clase y, recorriendo sólo dos tercios del trazado no tomamos en cuenta, atendiendo a la importancia y número de habitantes de la comarca, el desarrollo futuro de su tráfico comercial una vez construida la línea, ni otras eventualidades del provenir, especialmente la continuación de este camino de hierro a Segorbe, Jérica y Aragón, por donde hay proyectos estudiados, uno de ellos oficial.

En resumen pues, calculamos la siguiente tabla para los productos probables del camino

	Pesetas	Céntimos
En viajeros	186.619	13
En productos agrícolas	138.600	0
Total	325.219	13

Rebajando de estos productos brutos el 65 % para gastos de conservación, reparación y explotación, cifra que creemos justa, resulta un beneficio líquido de 113.826,70 pesetas o sea un 5 % próximamente del capital que se invierta en la construcción de este camino de hierro.

Valencia 20 de abril de 1.889. El Autor del proyecto: Firmado: José Verdú Martín. Sello de la División de los Ferrocarriles del Este. Examinado. Sin fecha. El Ingeniero Jefe. Estibaús.

Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales
 Universidad de Barcelona [ISSN 1138-9796]
 Nº 190, 3 de diciembre de 1999,