

CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE CIUDAD REAL

INFORME

SOBRE EL ANTEPROYECTO DEL
PLAN GENERAL DE FERROCARRI-
LES REDACTADO POR EL CON-
SEJO SUPERIOR FERROVIARIO.

S.L.C.
45-14

EDITORIAL CALATRAVA: CIUDAD REAL
CALATRAVA, 10. AÑO 1925.



398456

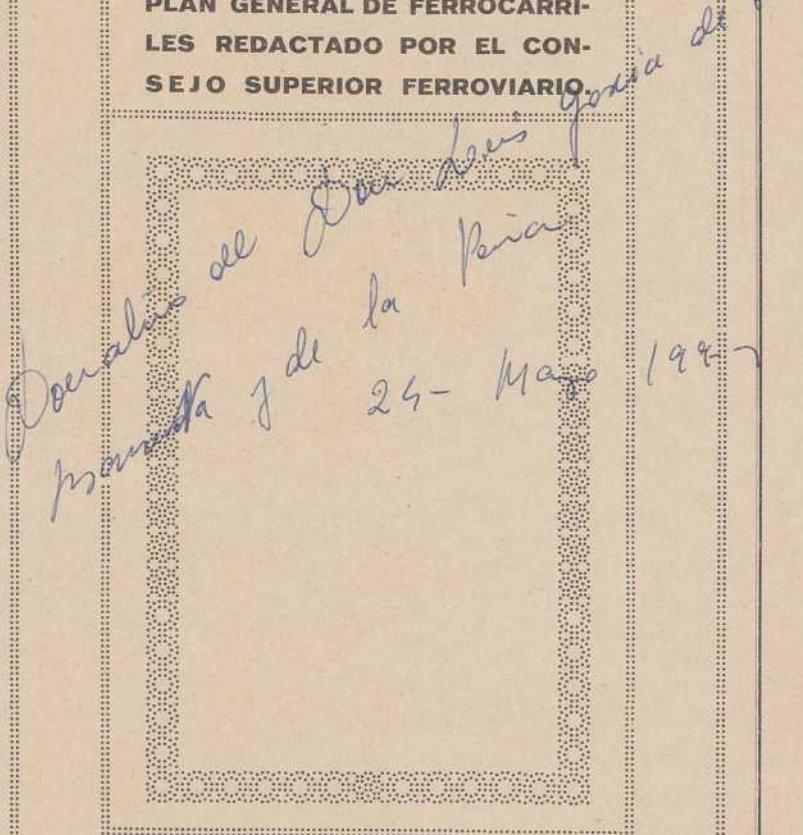
21015045

S.L.C.
45-14

CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE CIUDAD REAL

INFORME

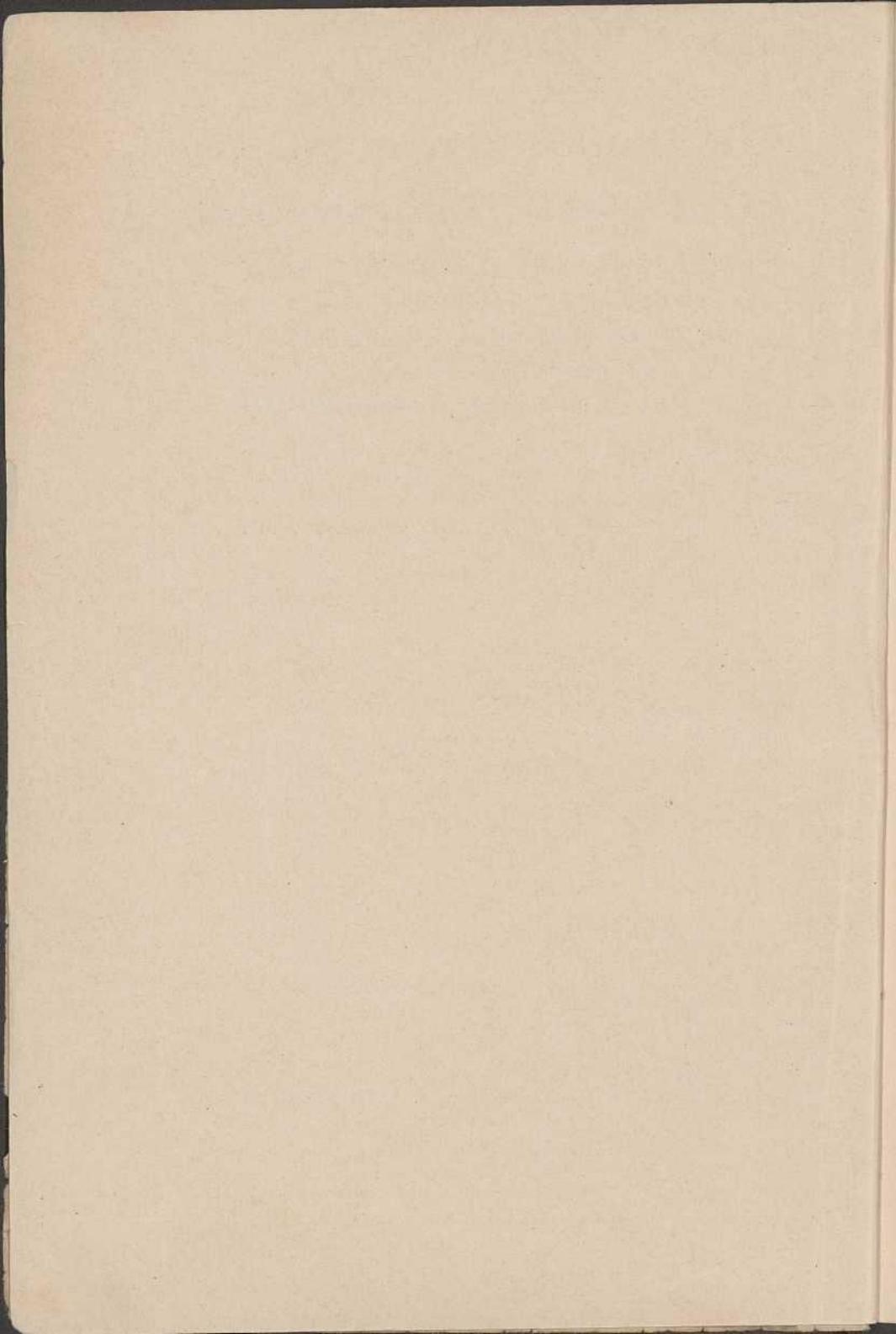
SOBRE EL ANTEPROYECTO DEL
PLAN GENERAL DE FERROCARRI-
LES REDACTADO POR EL CON-
SEJO SUPERIOR FERROVIARIO



«EDITORIAL CALATRAVA»: CIUDAD REAL

CALATRAVA, 10. AÑO 1925.

R. 15.837





No podía el Consejo Provincial de Fomento de Ciudad Real dejar de acudir a la información pública sobre el Ante-Proyecto del Plan general de Ferrocarriles, y así lo ha hecho, cumpliendo el deber de defensa de los intereses de esta provincia, que, por su carácter de central, por la extensión de su superficie y por la importancia de los productos que importa y exporta, esto último principalmente, tanto lamenta su escasez de vías de comunicación de todos órdenes y la poca eficacia de las que posee, ya que ninguna la pone en comunicación directa con el mar ni con los sitios de mayor consumo, si se exceptúa Madrid, respecto a cuya plaza es tal vez la única provincia de España que no tiene con ella tarifas especiales.

Todos los vocales del Consejo, en repetidas reuniones y en estudios particulares, hemos puesto a contribución nuestras dotes y nuestros grandes deseos, cristalizando todo ello en brillante informe, que, por ser obra exclusiva de uno de nosotros, bien podemos aplaudir, con el solo voto en contra de su modesto autor, el ilustrado Ingeniero Jefe de Obras Públicas D. Ezequiel Naranjo, conocedor de los problemas de transporte a la perfección, y de nuestra provincia palmo a palmo, amantísimo, además, de ella y de su agricultura por haber nacido en uno de sus pueblos más laboriosos y prósperos.

No cumpliría la obra toda su finalidad si se limitase a elevar a los Poderes nuestra opinión. Queremos que la provincia entera conozca nuestros trabajos y que en las demás se vea que no quedamos a la zaga; queremos que nuestra petición se conozca, y, conocida, nos apoyen en ella entidades, pueblos, particulares, haciéndola suya de corazón, sin que nos opongamos a que la amplíen y mejoren.

Por ello ejecuto el acuerdo del mismo Consejo, consecutivo a la aprobación del informe, de publicar el mismo en folleto y repartirlo en la provincia.

El Consejo acordó a la vez, en su deseo de que todo lo que

a los intereses ferroviarios de la provincia se refiere sea conocido, solicitar del Gobierno civil copia de cuantos informes se hayan recibido en sus oficinas relativos a nuestro territorio provincial, y publicarlos a guisa de apéndice, seguros de que con ello contribuimos a la ilustración de nuestros compatriotas, bien entendido, naturalmente, que tales informes no son de nuestra responsabilidad, concentrada toda en el nuestro y que recabamos por entero para el aplauso o la censura.

No parará aquí nuestra gestión, pues constantemente estará en nuestro ánimo, y para ello requerimos el auxilio de la provincia toda, el continuar trabajando para que nuestra petición se convierta en realidad, oficial, primero, por la inclusión de nuestros proyectos en el plan, y práctica, después, por la construcción de esas líneas que transformarían nuestra provincia.

Ciudad Real, Mayo 1925.

El Marqués de Casa Treviño Gotor.



CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE CIUDAD REAL

INFORME

SOBRE EL ANTEPROYECTO DEL PLAN GENERAL DE FERROCARRILES

CONSIDERACIONES GENERALES

La Real Orden de 7 de Marzo último abre un período de información pública por plazo de dos meses para presentar observaciones al Anteproyecto del Plan general de ferrocarriles, que ha redactado la Sección de Planes y Proyectos del Consejo Superior Ferroviario, empezando a contarse desde la fecha en que se publicó en la Gaceta de Madrid, que fué el 13 del mismo mes.

Invita la citada Real Orden a concurrir a la información de una manera muy especial, a los organismos oficiales y, siendo uno de ellos, el más significado, el Consejo provincial de Fomento, ha recogido esa invitación para tratar del asunto con la preferencia e interés que demanda una cuestión de tan radical importancia para la vida y desarrollo de nuestra provincia.

Que la red actual de ferrocarriles de la provincia de Ciudad Real es insuficiente, lo demuestra el que sólo existen las trayectorias de las grandes redes comprendidas dentro de su gran extensión superficial, pero en tan escaso número, que dejan aisladas regiones cuyos pueblos tienen forzosamente que recorrer distancias considerables hasta llegar a las estaciones más inmediatas. Por consecuencia de esta carencia de ferrocarriles, esos

pueblos han de verse privados de los beneficios que proporciona la facilidad de los transportes para llevar los productos de su suelo o de su industria a los centros de consumo, porque esos recorridos por carreteras o caminos ordinarios, encarecen enormemente los productos, dejándolos en condiciones desfavorables de competencia o con una remuneración tan pequeña que no recompensa los esfuerzos de la actividad regional.

Debido a la iniciativa particular, se han establecido algunas líneas de ferrocarriles económicos de carácter local, que en parte han remediado para ciertas comarcas las deficiencias del añojo Plan vigente de 1877, como sucede con los de Puertollano a Valdepeñas, Puertollano a las Minas de San Quintín la en construcción de Puertollano a Conquista y la concedida de Puerto-llano a La Carolina; pero esas líneas han tenido por base satisfacer las necesidades del tráfico para determinadas empresas mineras, que por su potencia económica han realizado, por esfuerzo particular, lo que el Estado no podía darles. En este mismo orden puede señalarse el ferrocarril de Cinco Casas a Tomelloso, cuya vida económica está asegurada por la riqueza vinícola de pueblos tan importantes como Argamasilla de Alba y Tomelloso.

Aparte de estos casos particulares, nada se ha hecho en esta provincia en materia de ferrocarriles y por consecuencia, quedan muchos pueblos muy alejados de las arterias principales de circulación y varias regiones dentro de la misma provincia e interprovinciales con las inmediatas, que se ven privadas del intercambio de sus productos, retrasando el desarrollo y progreso de su riqueza.

En la Memoria del Anteproyecto que motiva esta información se reconoce la necesidad de reorganizar las comunicaciones a grandes distancias en el doble aspecto de perfeccionar la red ferroviaria actual y completarla adicionándola con aquellas otras líneas que son indispensables para encauzar los transportes por las direcciones más favorables, hasta conseguir que la zona de influencia de cada línea quede reducida a límites pequeños, de tal manera que las distancias que hayan de recorrerse por caminos ordinarios no resulten gravosas para el acceso de los pueblos comprendidos dentro de esas mallas.

Del examen de esas líneas que figuran en la propuesta para

el Anteproyecto, resulta que se han incluido algunas que afectan a nuestra provincia; pero en general se atiende en ellas, más que al interés de Ciudad Real, a los de otras regiones, para proporcionarles centros de consumo, facilidades de acceso a vías que les marcan nuevas rutas, o rectificaciones de trazados irregulares de los actuales ferrocarriles; no se ha cuidado de satisfacer las necesidades regionales que a nuestra provincia incumbe, y, de no hacerlo, continuarian muchos pueblos en situación precaria por tiempo indefinido, retrasando el progreso de la región y de la Patria española.

No pueden calificarse de egoísmo injustificado estas aspiraciones y deseos naturales para que la provincia de Ciudad-Real llegue a tener en vías de comunicaciones lo que a otras sobra desde hace mucho tiempo, porque los límites a que reduce sus pretensiones están justificados en extremo y son notoriamente modestos; pero dentro de esos límites espera ser atendida y desea recabar los beneficios que le correspondan en relación a los esfuerzos que la Nación ha de realizar para llegar a conseguir las sumas cuantiosas que supone la realización del plan en el período relativamente pequeño en que se propone hacerlo, y a cuyos esfuerzos económicos ha de coadyuvar nuestra provincia en la medida proporcional a su riqueza, que figura entre las de mayor importancia de España.

EXAMEN DE LAS LINEAS QUE SE INCLUYEN EN EL ANTEPROYECTO

Entre las líneas que figuran en el Anteproyecto se encuentran las siguientes que afectan a la provincia de Ciudad-Real:

		<i>Longitud</i>
Nacionales	De Puertollano a Córdoba ..	141 kilómetros
	De Guadalajara a Alcázar.	165 >
Regionales	De Cáceres a Ciudad-Real, por Herrera del Duque.....	250 >
	De Valdepeñas a Alcaraz . . .	85 >
Total.....		641 kilómetros

De estas líneas están comprendidas dentro de nuestra provincia las siguientes longitudes:

De Puertollano a Córdoba	30	kilómetros
De Guadalajara a Alcázar.....	11	»
De Cáceres a Ciudad-Real.....	80	»
De Valdepeñas a Alcaraz.....	65	»
Total.....		186 kilómetros

Se ve, pues, que de los 9.136 kilómetros que suman la propuesta de nuevas líneas para el plan formulado por el Consejo Superior de ferrocarriles, sólo corresponden a nuestra provincia 186 kilómetros; cantidad bien pequeña si se tiene en cuenta su extensión y su riqueza, pero que apenas si afectan las dos primeras a su territorio, porque la de Puertollano a Córdoba se desarrolla en la casi totalidad de su trazado por la provincia de Córdoba, y la de Guadalajara a Alcázar de San Juan no interesa ningún pueblo de Ciudad-Real.

No quiere decir esto que para nuestra provincia sea indiferente la construcción de estos dos ferrocarriles, que obedecen principalmente a reducir distancias entre las líneas actuales, porque la existencia de unas vías de este género en cualquier comarca ha de ser motivo para su progreso, aparte de que la línea de Córdoba a Puertollano cruzaría inmediata a los pueblos de Fuencaliente, Mestanza e Hinojosas y contribuiría al desarrollo de las zonas mineras del Valle de Alcudia.

Las dos líneas que se incluyen en el grupo de los ferrocarriles regionales, tienen mayor interés para la provincia de Ciudad Real. La de Cáceres a Ciudad Real por Herrera del Duque ha de pasar por Puebla de Don Rodrigo, Luciana, Piedrabuena y Alcolea, pueblos de la zona de los Montes, que hoy no tienen más vía de comunicación que la carretera, no terminada hasta hace poco tiempo, en la que aún existe un puente actualmente en construcción, y cuyos abundantes productos forestales, mineros, pecuarios y agrícolas son de difícil exportación por las grandes distancias a que hay que conducirlos para llegar a la estación más próxima del ferrocarril, que es la de Ciudad Real.

El ferrocarril de Valdepeñas a Alcaraz, tan deseado por los

pueblos del partido de Infantes, ha sido incluido entre los regionales, y su importancia es tal, que, a más de establecerse la comunicación de las provincias de Albacete y Ciudad Real, poniendo en relación los pueblos de los partidos de Alcaraz e Infantes en ambas provincias, ha de facilitar el intercambio de los productos forestales y aceites de la Sierra de Alcaraz por los vinos y cereales de los pueblos de Alcubillas, Infantes, Fuenllana, Villahermosa y Villanueva de la Fuente, por los que ha de pasar este ferrocarril: pueblos importantes que no tienen más salida que la estación de Valdepeñas, recorriendo distancias de 65 kilómetros.

Por consecuencia de lo expuesto, el Consejo de Fomento ha de reconocer que los dos ferrocarriles nacionales y los dos regionales incluidos en el Anteproyecto a que antes nos hemos referido, son de interés para esta provincia, si bien en mayor grado los segundos que los primeros, y que su construcción ha de beneficiar notablemente dos comarcas de los partidos judiciales de Piedrabuena y Ciudad Real, al Oeste de la provincia, y de Valdepeñas e Infantes, al Este de la misma.

FERROCARRILES CUYA INCLUSIÓN EN EL PLAN SE ESTIMA CONVENIENTE PARA LA PROVINCIA DE CIUDAD REAL

Difícil es para el Consejo de Fomento llegar a cumplir con acierto esta parte de su cometido, porque, si atendiera a consignar en esta propuesta las líneas de ferrocarriles que son necesarias para llenar las exigencias del tráfico enlazando todos los pueblos que en la provincia carecen de este rápido medio de comunicación, la lista parecería numerosa y la longitud total, excesiva; por ello ha de limitarse a los ferrocarriles verdaderamente indispensables para sacar algunas comarcas del aislamiento en que se encuentran, dejando todavía muchos pueblos sin este medio de comunicación, si bien es cierto que su distancia a las líneas férreas habría de ser relativamente reducida para poder llegar fácilmente a las estaciones inmediatas por las carreteras y caminos ordinarios.

Las líneas de ferrocarriles cuya inclusión en el plan se propone, son las siguientes:

CLASIFICACION	Líneas de ferrocarriles	TOTAL	Dentro de la provincia
		— Kms.	— Kms.
Nacional . . .	Manzanares a La Roda . . .	104	55
Regionales . . .	Infantes a Génave . . .	51	36
	Talavera de la Reina, por Navahermosa, a Ciudad Real . .	232	80
Local . . .	Malagón a Alcázar de S. Juan	66	66
	TOTALES. . .	453	237

Vamos a examinar separadamente cada uno de estos ferrocarriles.

MANZANARES A LA RODA

En la Memoria explicativa del Consejo Superior de ferrocarriles se consideran entre los nacionales «los que se han creido necesarios para buscar salidas más rápidas y económicas que las actuales, a corrientes de tráfico muy marcadas y que se hacen de región a región a largas distancias, por lo cual afectan e interesan al conjunto de la economía nacional».

En este caso se encuentra el ferrocarril de Manzanares a La Roda:

1.^º Porque en este ferrocarril se establecería un itinerario continuado, sin derivaciones, desde Cáceres y la frontera portuguesa hasta Valencia, siguiendo casi la misma dirección del paralelo que aproximadamente une ambas poblaciones.

2.^º Porque con esta línea de ferrocarriles se facilitaría el tráfico de los productos de las regiones del Centro, Este y Oeste de la Península, llegando a establecerse corrientes de exportación e intercambio, que hoy se hacen con dificultad por los largos recorridos de los actuales ferrocarriles.

3.^º Porque este ferrocarril y los incluidos en el plan del Anteproyecto, especialmente el de Cáceres a Ciudad Real, contribuirían a la defensa nacional facilitando la movilización de Este a Oeste en caso de guerra.

Unese a estas ventajas de interés general, que afectan al conjunto de la economía y conveniencias nacionales, las que particularmente habrían de producirse para esta provincia enlazando dos comarcas colindantes de Albacete y Ciudad Real, que hoy carecen de ferrocarriles para la circulación de su riqueza y relaciones sociales.

Los pueblos que en la provincia de Ciudad Real se beneficiarían con este ferrocarril son: Manzanares, Membrilla, La Solana, Argamasilla de Alba, Alhambra y Ruidera.

Además, el trazado de este ferrocarril habría de desarrollarse, en gran parte, inmediato a la vega del río Guadiana y de las Lagunas de Ruidera, cuyos paisajes son tan bellos e interesantes como desconocidos por las dificultades que a su acceso se presentan y por la carencia de medios de alojamiento, todo lo cual desaparecería en breve, abriéndose este señalado cauce al turismo.

INFANTES A GENAVE

Hay en la provincia de Ciudad Real una comarca situada al Sureste, en el partido de Villanueva de los Infantes, cuyos abundantes productos vinícolas y cereales son exportados a lomo de caballerías a los de otra comarca colindante de las provincias de Jaén y Albacete de los pueblos de la Sierra de Segura, en los que a la vez abundan las maderas y se cosecha el aceite que ha de exportarse por igual medio a los anteriormente citados.

En el plan del Anteproyecto del Consejo Superior de ferrocarriles, se ha incluido el de Baeza a Requena, que enlaza todos los pueblos de Albacete y Jaén en las comarcas de Alcaraz y Segura; pero este ferrocarril, que se desarrolla por la vertiente Este de la Cordillera Ibérica, deja separados todos los pueblos de la provincia de Ciudad Real de que antes se ha hecho mención, con los que forzosamente necesitan relacionarse y utilizar sus productos cambiándolos por los suyos. Se impone, pues imperiosamente un medio de enlace entre ambas regiones, a lo que ha de contribuir el ferrocarril de Valdepeñas a Alcaraz para los pueblos de la

provincia de Ciudad Real y Albacete; pero quedan los de Jaén y Ciudad Real al S. E. de esta provincia, que seguirían aislados, y, para remediar esta necesidad, se propone la inclusión del ferrocarril de Villanueva de los Infantes a enlazar con el de Baeza a Requena en el punto más conveniente, que seguramente ha de ser la estación más inmediata a Génave (Jaén.)

Con este ferrocarril quedarían enlazados o servidos los siguientes pueblos de esta provincia: Infantes, Cózar, Montiel, Torre de Juan Abad, Almedina, Santa Cruz de los Cáñamos, Teruel, Trinchos y Villamanrique.

TALAVERA DE LA REINA, POR NAVAHERMOSA, A CIUDAD REAL

Viene hablándose en la prensa periódica de Ciudad Real de la inclusión en el plan, de un ferrocarril que, teniendo el carácter regional, enlace Talavera de la Reina (Toledo) con Alcázar de San Juan (Ciudad Real). Este ferrocarril vendría a ser una rectificación de las líneas que actualmente existen, que habrían de quedar enlazadas de una manera continua y casi rectilinea entre ambos puntos, si se construye el que con carácter nacional se incluye en el plan del Anteproyecto, de Toledo a Bargas, porque entonces desde Talavera se seguiría el itinerario, Talavera, Bargas, Toledo, Castillejo, Alcázar de San Juan, con lo cual quedaría enlazada la provincia de Toledo con el Norte de la de Ciudad Real, sin necesidad de la linea de Talavera a Alcázar; pero aunque ésta se construyera, nada nuevo se conseguiría para nuestra provincia, en la que, sin pasar por ningún pueblo de la misma, sólo se desarrollaría su trazado en unos 10 kilómetros de su territorio.

No sucede lo propio con la de Talavera de la Reina, por Navahermosa, a Ciudad Real. Con este ferrocarril se abriría una corriente de tráfico entre dos comarcas colindantes de las provincias de Toledo y Ciudad Real, que hoy no pueden tenerlo por estar separadas por la Cordillera Oretana, a la vez que se dotaría de un medio de fácil trasporte a los pueblos de Navas de Estena, Retuerta, Porzuna y Picón, enlazándolas con la capital.

Además de esta señalada ventaja, todavía esta línea ha de pasar a distancia, no muy considerable, de los pueblos de Anchuras, Horcajo de los Montes y Alcoba, que por medio de cami-

nos vecinales pueden tener acceso a las estaciones más convenientes para cada uno, saliendo del aislamiento en que se encuentra esta dilatada comarca de los Montes, en el partido de Piedrabuena.

MALAGÓN A ALCÁZAR DE SAN JUAN

Entre las mallas de la red que sobre el territorio provincial llegan a trazar las líneas de ferrocarriles de que antes se ha hecho mención, quedan diseminados muchos pueblos a los que no han de alcanzar los beneficios de estos medios de circulación rápida, si bien las distancias a los ferrocarriles han de reducirse lo suficiente para hacer económicamente el acceso a ellos para las necesidades de la vida de relación y la circulación de la riqueza.

No obstante, quedan agrupaciones de estos pueblos, que por su importancia y situación no pueden menos de tenerse en cuenta para que figure en esta propuesta la línea del ferrocarril que los enlace entre sí y con las grandes líneas existentes.

El ferrocarril de Malagón a Alcázar de San Juan responde a esta necesidad, porque ha de enlazar los pueblos extremos con los de Fuente el Fresno, Villarrubia de los Ojos, Las Labores, Puerto-Lápiche y Herencia, quedando muy próximos los de Arenas y Villarta de San Juan, que también quedarían beneficiados.

Basta la enumeración de este considerable número de poblaciones para justificar la conveniencia de la construcción de este ferrocarril, que surca una de las comarcas más ricas y prósperas de la provincia de Ciudad Real, en la que se cosechan abundantes producciones de cereales, vinos y aceites que hoy se exportan después de conducirlas a distancias considerables por carreteras y caminos ordinarios hasta llegar a las estaciones de Malagón o Alcázar de San Juan.

El Consejo de Fomento cumple su deber incluyendo este ferrocarril en la propuesta que motiva este informe, uniendo su petición a la que han de elevar estos pueblos reunidos en asamblea reciente para acudir a la información pública, así como también lo ha hecho la prensa periódica de la provincia dedicando su editorial a la consecución de tan legítimas aspiraciones.



No ha de terminarse este informe sin llamar la atención del Consejo Superior de ferrocarriles sobre otros dos pueblos que también quedan aislados entre otras líneas de ferrocarriles, que por su riqueza merecen que sus aspiraciones sean atendidas. Estos dos pueblos son Carrión de Calatrava y Torralba de Calatrava, pueblos que por su laboriosidad llegan a conseguir una producción considerable de cereales, vinos y patatas, que tienen que exportar por la estación del ferrocarril de Ciudad Real después de un recorrido de 16 kilómetros, que, si no es exagerado, obliga a efectuar una doble carga y descarga de los productos transportados, que al fin encarece los artículos y dificulta el tráfico.

Se limita, pues, el Consejo de Fomento a llamar la atención sobre este ferrocarril, que por separado han de solicitar los pueblos interesados, así como también ha de hacer mención de la conveniencia de terminar el actual de Cinco Casas a Tomelloso, prolongándolo a enlazar en Socuéllamos o Záncara con la línea de Madrid a Alicante, para facilitar la exportación de la abundante producción vinícola de Argamasilla de Alba y Tomelloso por las líneas de Levante.



Tales son las aspiraciones de la provincia de Ciudad-Real, que el Consejo de Fomento ha tratado de interpretar al incluir en esta propuesta los ferrocarriles que, a su juicio, procede que por el Consejo Superior sean tenidos en cuenta al completar su Anteproyecto para redactar el plan definitivo, sintiendo que, por las razones expresadas al principio de este informe, no haya podido hacerse más amplio para llegar a conseguir el ideal supremo de que no quede ningún pueblo por donde no pase un camino de hierro.

Basta por hoy con lo expuesto para quedar justificada la necesidad y conveniencia de incluir los mencionados, esperando fundadamente que los Poderes Públicos han de atender estas peticiones en interés de esta provincia, tan rica por su suelo y la laboriosidad de sus habitantes como desprovista del favor oficial, que sobre otras regiones ha derramado pródigamente los beneficios del progreso.

Ciudad Real, 7 de Mayo de 1925.

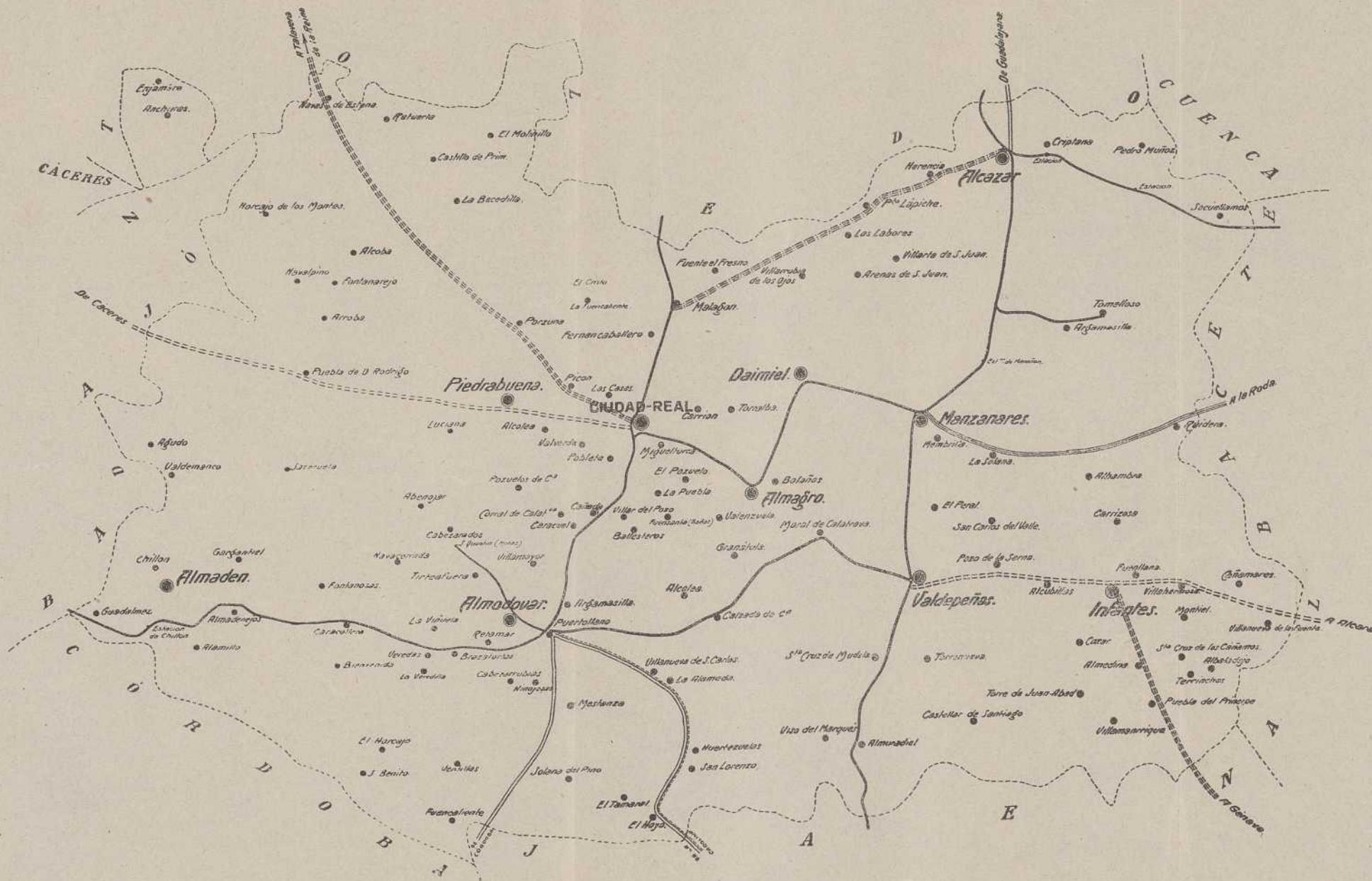
Por el Consejo Provincial de Fomento

El Presidente,
Marqués de Casa Treviño

El Secretario,
Carlos Morales Antequera
Ingeniero

CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO.

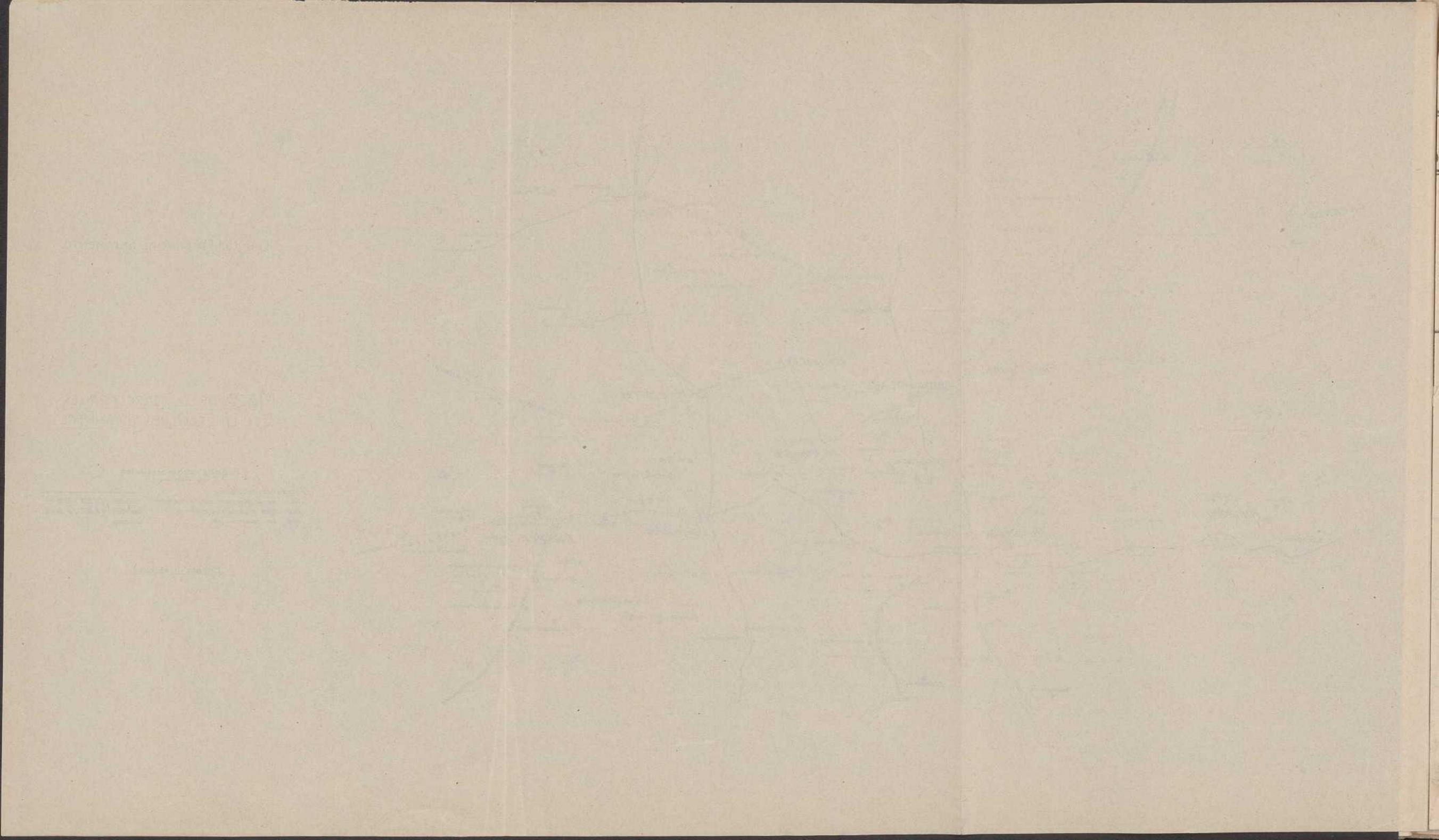
MAPA DE LOS FERROCARRILES
DE LA PROV. DE CIUDAD-REAL.



Signos convencionales.

Ferrocarriles construidos.
Idem que se proponen en el anteproyecto.
Idem cuya inclusión se propone.
Idem en construcción.

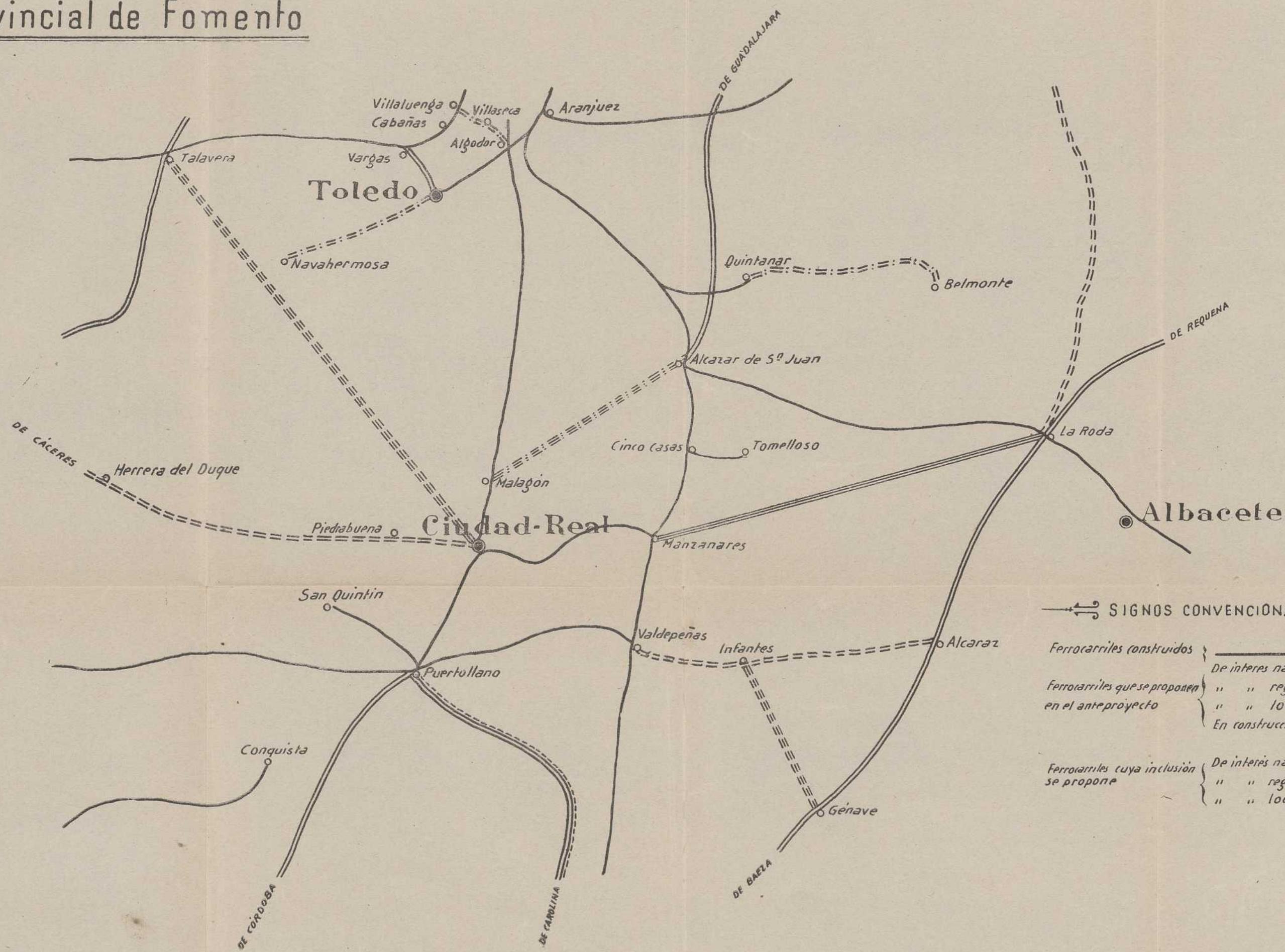
Escala - 1:450.000



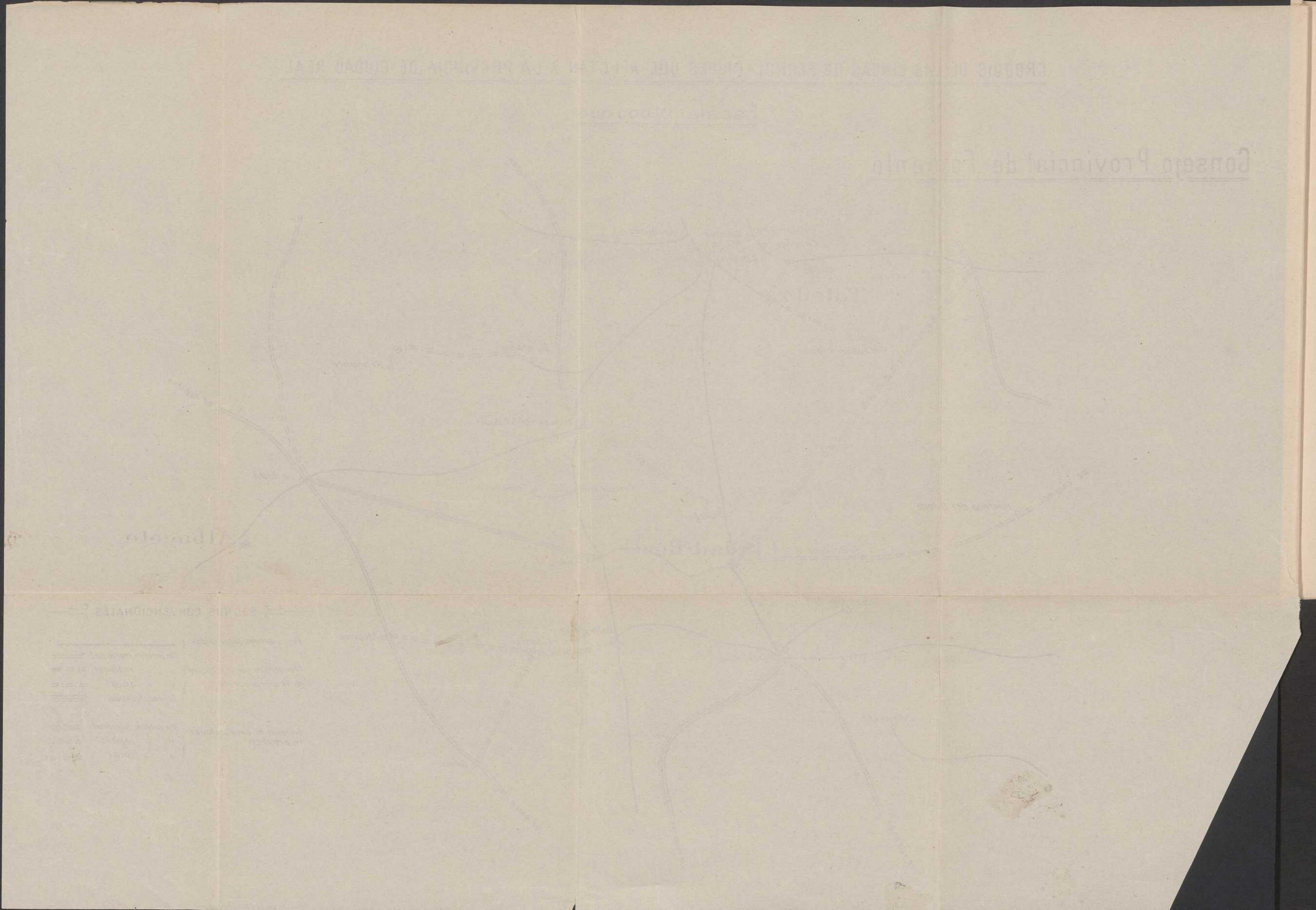
CROQUIS DE LAS LINEAS DE FERROCARRILES QUE AFECTAN Á LA PROVINCIA DE CIUDAD REAL

Escala: 1:1.000 000

Consejo Provincial de Fomento

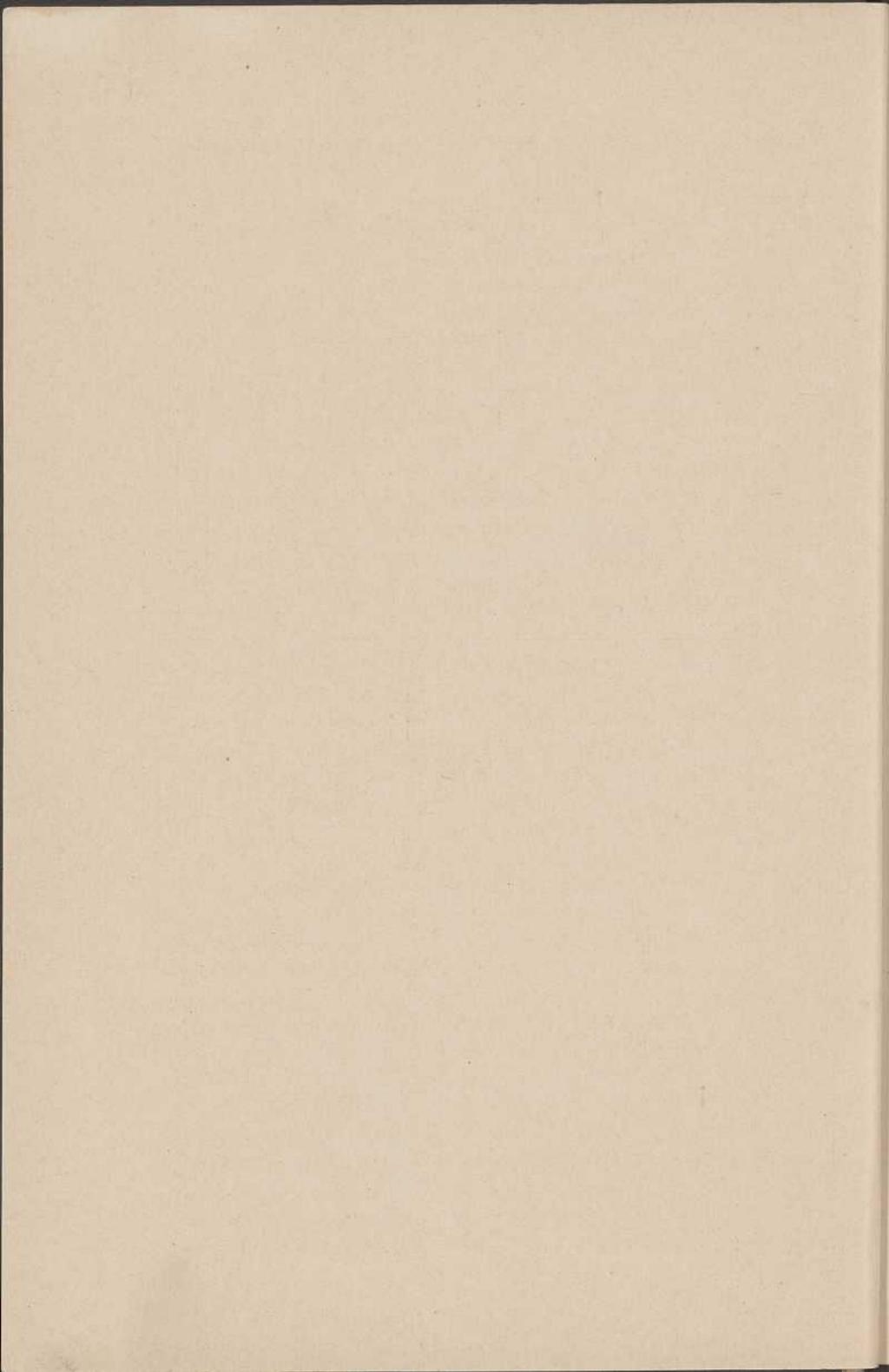


Goloselo Pto. de la Costa



INSTANCIAS

PRESENTADAS AL GOBIERNO CIVIL DE LA
PROVINCIA DE CIUDAD REAL DURANTE EL
PERÍODO DE INFORMACIÓN PÚBLICA SOBRE
EL ANTEPROYECTO DEL PLAN GENERAL
DE FERROCARRILES REDACTADO POR EL
CONSEJO SUPERIOR FERROVIARIO.



De Don Francisco Rivas Moreno y Don Federico Luceño

Excmo. Señor: D. Francisco Rivas Moreno, vecino de Madrid, con cédula personal de 6.^a clase, n.^º 27.483, y D. Federico Luceño, vecino de Madrid, con cédula personal de 7.^a clase, n.^º 22.305, acuden a la información pública abierta por dos meses en los Gobiernos civiles para que puedan presentarse observaciones al ante-proyecto del Plan general de ferrocarriles, y ruegan a V. E. que admita y curse las que tienen el honor de exponer en orden el ferrocarril de Daimiel a Villarrubia, cruzando los términos municipales de Herencia y Alcázar de San Juan.—Una de las zonas más ricas de la Mancha, precisa para su desenvolvimiento, facilidades, rapidez y baratura en el tráfico, y estas facilidades son tanto más fáciles de atender, cuanto que la topografía del terreno ofrece grandes facilidades para la construcción de una línea férrea que, partiendo de Daimiel y pasando por Villarrubia de los Ojos, Las Labores, Puerto-Lápiche y Herencia, termine en Alcázar de San Juan.—Los estudios de este ferrocarril fueron hechos por el Coronel de Ingenieros D. Antonio Luceño, y las Cortes dieron la concesión de la obra al Excmo. Sr. D. Joaquín Angolotí.—La Ley se publicó en la Gaceta de 4 de Julio de 1891, y si la línea férrea no se construyó, fué porque la muerte arrebató en poco tiempo las vidas de los Sres. Luceño y Angolotí.—De esperar es que ahora este trazado sea incluido en el plan general que se está estudiando, pues al interés de los pueblos se suma el de la Compañía de M. Z. A., que podrá llevar a las estaciones de Daimiel y Alcázar un volumen de mercancías de suma importancia, y que acrecentando su tráfico proporcionará cuantiosos ingresos.—No se acompañan a este escrito la Memoria y el plano del ferrocarril de Daimiel a Alcázar de San Juan por Villarrubia y Herencia, porque son datos que obran en el Ministerio de Fomento; pero si V. E. estima pertinente que se aporten nuevos informes, los que suscriben tendrán mucho gusto en corresponder a sus órdenes.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 3 de Mayo de 1925.—Francisco Rivas Moreno.—Federico Luceño.—Rubricados.—Excmo. Sr. Gobernador Civil de Ciudad Real.

Es copia.



De D. Francisco Rivas Moreno y D. Federico Luceño

Excmo. Sr. Gobernador Civil de Ciudad Real.

Excmo. Señor: D. Francisco Rivas Moreno, vecino de Madrid con cédula personal de 6.^a clase, n.^º 27.83 y D. Federico Luceño,

vecino de Madrid, con cédula personal de 7.^a clase, n.^o 22.305, acuden a la información pública abierta por dos meses en los Gobiernos Civiles para que puedan presentarse observaciones al anteproyecto del plan general de ferrocarriles; y ruegan a V. E. que admita y curse las que tienen el honor de exponer en orden al ferrocarril Central de la Mancha.—Una de las comarcas de mayor producción agrícola de la Península es la comprendida en el trazado del ferrocarril que debe unir Alcázar de San Juan con Talavera de la Reina, cruzando los términos municipales de Puebla-Nueva, Malpica, San Martín de Pusa, Los Navalmorales, Menasalvas, Ventas y Cuerva, Sonseca, Orgaz, Mora, Manzaneque, La Quinteria, Consuegra, Madridejos, Camuñas, Villafranca y Herencia.—Las líneas férreas principales adquirirán en su tráfico extraordinario desarrollo de las regiones de grandes actividades agrícolas y fabriles, que hoy tienen comunicaciones difíciles y costosas, y acuden con sus productos, por medio de los ferrocarriles secundarios, a las estaciones donde más convengan los empalmes —El Coronel de Ingenieros D. Antonio Luceño, que estuvo reputado como uno de los especialistas de más justificada nombradía, en orden a los estudios ferroviarios, hizo el proyecto de la línea d. Alcázar de San Juan a Talavera de la Reina, y tales aciertos vieron en este trabajo los profesionales, que las Cortes lo aprobaron sin el menor reparo, publicándose la ley de concesión en la *Gaceta* de 4 de Julio de 1891.—Era el concesionario un hacendista tan eminente como el Excmo. Sr. D. Joaquín Angoloti, ex-senador y ex-subsecretario de Hacienda.—Los pueblos comprendidos en el trazado ofrecieron gratis los terrenos, y daban como subvención un tanto por kilómetro de los que la línea tomase en sus respectivos términos municipales.—Las Diputaciones de Toledo y Ciudad Real, también acordaron ayudar a esta obra con una subvención del tanto por ciento por kilómetro.—La empresa está sin realizar porque murieron el Ingeniero Sr. Luceño y el concesionario Sr. Angoloti.—De esperar es que ahora este trazado sea incluido en el Plan general de ferrocarriles, para satisfacer conveniencias de una rica región, y a fin de atender necesidades del tráfico.—Las mercancías que llegan a la estación de Alcázar de San Juan procedentes de los puertos de Andalucía, Cataluña y Levante, con destino a varias provincias castellanas y a comarcas importantes de Extremadura, tienen que hacer el recorrido hasta Madrid para tomar después la línea de Cáceres a Portugal; y con la recta de Alcázar de San Juan a Talavera de la Reina, el tráfico quedaría muy simplificado, y

estas economías en el coste de los arrastres, vendrían a representar un abaratamiento proporcionado en la carestía de la vida.—No se acompaña a este escrito la Memoria y el trazado del ferrocarril de Alcázar de San Juan a Talavera de la Reina, porque estos documentos obran en el Ministerio de Fomento; pero si fuera preciso, enviar copia, los firmantes la facilitarán en el acto que se les pida.—También ruegan a V. E. que si por omisión involuntaria dejan de acompañar algún documento, que se les comunique la forma de remediar dicha omisión.—Dios guarde a V. E. muchos años — Madrid, 2 de Mayo de 1925.—Firmados.—Federico Luceño. —Francisco Rivas Moreno.—Rubricados.

Es copia.



Del Sr. Vice-Presidente de la Diputación Provincial

Ilmo. Sr. Gobernador de esta provincia.—D. Bernardo Mulleras y García, Vicepresidente de la Excmo. Diputación de Ciudad-Real en funciones de Presidente, a V. S. respetuosamente tiene el honor de exponer: Que habiéndose presentado en esta Excelentísima Comisión provincial permanente, una instancia suscrita por el Diputado corporativo don Emilio Márquez de Prado, sin perjuicio de su oportuna cuenta y en atención a lo perentorio del plazo que expira mañana para tomar parte en la información pública abierta en ese Gobierno Civil.—A V. S. suplica que, teniendo por presentada dicha instancia, se sirva interesar cerca del Gobierno de S. M. sea incluido en el Plan general de ferrocarriles, y caso de que lo estuviera se lleve prontamente a su realización, el proyecto que obra en el Ministerio de Fomento de un trazado de ferrocarril que partiendo de la línea general de Madrid a Badajoz en el punto de Almadenejos, pase por las minas de Almadén, Chillón y cruzando la Siberia estremeña llegue a Logrosán-Trujillo-Cáceres. Siendo éste proyecto el que mas pueblos favorece y que hoy carecen de toda clase de comunicaciones —Dios guarde a V. S. muchos años.—Ciudad Real 12 de Mayo de 1925.—Bernardo Mulleras.—Rubricado.—Hay un sello de la Diputación provincial de Ciudad Real.

Es copia.



Del Ayuntamiento de Manzanares

Señor Gobernador Civil de la Provincia. —El que suscribe, Agustín Serrano González, Alcalde Presidente del Ayuntamiento de

Manzanares, en nombre y representación del mismo y en cumplimiento del acuerdo adoptado por la Comisión permanente en sesión de esta fecha, según certificado que del mismo se acompaña, ante V. S. respetuosamente expone: Que, debidamente enterada esta Corporación de la información pública abierta y referente al anteproyecto de nuevas líneas de ferrocarril que tiene en estudio el Consejo Superior de Ferrocarriles, en el cual figura una de Valdepeñas a Alcaraz, y bien componertrados de la alta misión que las leyes encomiendan a estas Corporaciones al encargarles velarán muy especialmente por la defensa de los intereses generales, máxime cuando, lejos de estar en pugna con los del Estado, sirve ello para acrecentarlos y hacer más eficaces los proyectos que tienden al natural progreso y desarrollo de la riqueza de nuestra Nación; y viendo, después de bien estudiado este asunto, que el plan indicado de construir una nueva línea de Valdepeñas a Alcaraz es bien susceptible de modificarse sin perjuicio y con beneficio indudable para toda esta Región, si quiere dársele la verdadera eficacia que esta clase de instalaciones requieren, acude a V. S. en ruego de que haga llegar al Consejo Superior de Ferrocarriles las manifestaciones siguientes:—1.^a.—Que la línea que se proyecta de Valdepeñas a Alcaraz, es indudablemente a base de vía estrecha y como prolongación de la que ya existe de Puertollano a Valdepeñas, con lo cual pierde este proyecto gran parte de su finalidad, toda vez que sólo se conseguiría con ello llevar a Alcaraz las molestias e inconvenientes de los trasbordos de mercancías y viajeros, que hoy se hacen en Valdepeñas. 2.^a.—Que lo realmente eficaz y conveniente para esta Región y para el servicio mismo de transportes, sería construir la nueva línea de vía normal, que evitaría esos trastornos y que, partiendo de Manzanares, enlazaría en sus dos extremos con líneas normales, en un punto con las de Andalucía y Extremadura, y en el otro con la de Baeza y Requena.—3.^a.—Que de este modo se conseguiría acortar algo la distancia de la instalación sin perjuicio para su coste, toda vez que la clase de terreno a cruzar viene a ser de igual naturaleza en ambos trazados.—4.^a.—Que construida la línea que se proyecta, desde Manzanares a Alcaraz, todas las mercancías de esta y otras regiones más distantes, encontrarían salida más directa y fácil sin los transbordos que tanto dificultan el tráfico, disminuyendo la verdadera eficacia del ferrocarril.—5.^a.—Que del mismo modo encontrarían más fácil salida los vinos de esta Región, que constituyen su principal riqueza, con destino al puerto de Alicante, habiendo conseguido acortar notablemente el recorrido. y.—6.^a.—

Que por todas estas razones esenciales, a más de otras que sería propenso enumerar, es de una grande y ver ladera conveniencia para los intereses generales de toda esta Región el que la línea en cuestión se construya de Manzanares a Alcaraz y de vía normal, en lugar de Valdepeñas al mismo punto y de vía estrecha, con lo que sin perjuicio para nadie, el proyecto de una nueva línea alcanzaría su verdadera eficacia y finalidad.—Dios guarde a V. S. muchos años.
—Manzanares, 8 de Mayo de 1925.—A. Serrano.

Es copia.



**De los Ayuntamientos y vecinos de Agudo, Chillón, Almadén
y Puertollano**

Al Consejo Superior Ferroviario — El Ayuntamiento y vecinos de esta Villa de Agudo, de la provincia de Ciudad Real, acuden a la información pública abierta por el Consejo Superior Ferroviario sobre el anteproyecto hecho para la formación del plan general de ferrocarriles a construir por el Estado, y, refiriéndonos al incluido en aquel con la denominación «Cáceres a Ciudad Real por Herrera de Duque, exponemos.—Que en la primera parte que abarca este proyecto, o sea desde Cáceres hasta Logrosán, ninguna objeción tenemos que hacer, pues cualquiera que sea el término de esta línea, no habría de sufrir alteración alguna esta parte primera.—La segunda parte, o sea Logrosán a Ciudad Real, ha sido una novedad para toda esta región, y a juicio de los que informan, es mucho menos beneficiosa que el proyecto que ya existe de Logrosán a Chillón (Almadén-A'madenejos). Según la Memoria del Consejo Superior Ferroviario, la razón de haber proyectado el término de esta línea en Ciudad Real, es buscar salida hacia los mercados del interior y del exterior a una extensa zona en gran parte minera, desprovista de vías de comunicación, enlazando las capitales de Cáceres y Ciudad Real. Prescindiendo de la escasa importancia que para el tráfico general de un ferrocarril puede tener el detalle de que se unan dos Capitales, por lo que refiere a la riqueza minera que comprendería desde Logrosán a Ciudad Real, es tan insignificante, que sólo hay un pequeño grupo minero, sin importancia alguna, entre Piedrabuena y Puebla de Don Rodrigo pues la única zona minera de relativa importancia que existe al Norte de la provincia de Ciudad Real es la de Anchuras, que queda muy distante de este ferrocarril y que sólo podrá ser servida con el proyectado ferrocarril de Talavera a Villanueva de la Serena, y en cuanto a la riqueza agro-

pecuaria, atraviesa una gran extensión de terrenos excesivamente pobres, en absoluto incultos y muy poco susceptibles de mejoramientos, por tratarse de terrenos de cuarcita siluriana. La prueba evidente de la pobreza del suelo de dicha zona es la escasa densidad de población que tiene, pues desde Logrosán hasta Ciudad Real sólo afectaría a los pueblos de Valdecaballeros, Herrera del Duque, Castib'anco, Puebla de Don Rodrigo, Piedrabuena y Luciana, que en conjunto tienen 13.221 habitantes.—El costo material de construcción del trozo Logrosán-Ciudad Real sería enormísimo, por lo muy accidentado del terreno que atravesaría.—Si desde Logrosán la continuación de esta línea fuera para terminar en Almadén-Almadenejos, los intereses de toda la zona Cáceres, Badajoz y Ciudad Real quedarían mucho mejor servidos y cumpliría mejor los fines que debe tener todo ferrocarril, que es, al intensificar la producción del territorio que atravesese, tener una salida fácil y lo más amplia posible para el interior y exterior.—La inclusión de este trazado en el plan general de ferrocarriles Secundarios de 1908, justifica nuestra afirmación. La zona minera que atravesaría este trazado, es importantísima; los yacimientos de galena y blenda de Casas de D. Pedro, Garbayuela, Siruela, Chillón y Almadén; los Fosfatos de Garbayuela, hoy sin explotar por falta de vías de comunicación, y el cinabrio de Almadén, que por sí solo justificaría la existencia de este ferrocarril, hacen ver a primera vista la mucha más importancia que tendría este trazado comparado con el de Ciudad Real, máxime si se tiene en cuenta que por el Estado, con la sanción de las Cortes, se creó un Consejo de Administración para las Minas de Almadén, asignándole como uno de sus primordiales fines unir Almadén con la linea general, para dar salida a sus productos que hoy se exportan por los medios más primitivos, y quedaría cumplido con este trazado.—La riqueza agrícola, pecuaria y olivera de esta zona es importantísima y a buen seguro aumentará considerablemente en cuanto tenga medios de comunicación de que hoy carece.—Solamente la riqueza olivarera existente y la que actualmente está plantándose, hará a esta región en un plazo no mayor de veinte años una de las zonas más importantes en este ramo de riqueza.—Logrosán, Navalvillar de Pela, Casas de Don Pedro, Puebla de Alcocer, Siruela y Agudo, tienen hoy en plena producción más de 25 000 hectáreas de olivado y están haciendo lantaciones que duplicarán pronto esta extensión. En cuanto a las riqueza agro-pecuaria de esta zona, es de todos conocido que es de las más importantes de España, pues comprende la mayor parte de

la región conocida por la Serena, a pesar de que en la actualidad carece no solo de carreteras sino aún de caminos vecinales. La densidad de población de este trazado dá 48.639 habitantes desde Logrosán a Almadén, afectando a los pueblos de Casas de D. Pedro Puebla de Alcántara, Talarrubias, Orellana la Vieja, Orellana de la Sierra, Acedera, Siruela, Esparragosa de Lares, Santi-Spiritu, Peñascoso. Zarza Capilla, Tamurejo, Garbayuela, Baterno, Navalvillar de Pela, Valdemancos, Agudo, Chillón y Almadén, mientras desde Logrosán a Ciudad Real es solo de 13.221 habitantes, como antes hemos dicho.—En cuanto a topografía de esta región, es mucho más favorable que la de Logrosán-Ciudad Real, resultando nor tanto el costo de construcción y explotación mucho más económico, debiendo hacer notar también que en el trazado de Logrosán Almadén, solo habría que cruzar una vez el río Guadiana, mientras en el de Logrosán-Ciudad Real necesitaría atravesar este río tres veces si habría de acercarse a Piedrabuena, único pueblo de relativa importancia que hay en este trazado.—El enlace de esta línea en Almadén-Almadenejos, en lugar de Ciudad Real, tendría la inmensa ventaja de ponernos en comunicación, con acortamiento de recorrido, con Puertollano, que es hoy el punto de enlace con Andalucía y la Mancha, y abriría de nuevo mercado en Extremadura, de aquellas producciones mineras. Además, del trazado Logrosán Chillón (Almadén-Almadenejos) hay en el Ministerio de Fomento, un estudio terminado, hechas ya las modificaciones que prescribió la División de Ferrocarriles y que es completo del proyecto Cáceres-Trujillo-Logrosán, hoy propiedad del Estado.—Omitimos datos estadísticos confirmatorios de las afirmaciones anteriores de la riquezas minera, agrícola y pecuaria de las zonas de uno y otro trazado, porque seguramente el Consejo Superior Ferroviario los tendrá y en otro caso ha de serle fácil obtenerlos.—En virtud de lo expuesto, informamos: Que el trazado de un ferrocarril Cáceres-Trujillo-Logrosán-Almadén-Almadenejos, lo consideramos de más utilidad nacional y regional que el de Cáceres-Ciudad Real por Herrera del Duque, y que al hacerse por el Consejo Superior Ferroviario el proyecto definitivo de ferrocarriles a construir por el Estado, debe incluirse aquel en lugar de este último en dicho proyecto definitivo por ser más beneficioso a la Nación y a su economía.—Agudo, ocho de Mayo de 1925.—José Daza.—Víctor Alcón.—Tomás Monte.—Francisco Palacios.—Siguieren las firmas.

Esta misma petición han formulado los Ayuntamientos de Chillón, Almadén y Puertollano.

Del Ayuntamiento y vecinos de Anchuras

Al Consejo Superior Ferroviario.—El Ayuntamiento y vecinos de Anchuras, provincia de Ciudad Real acuden a la información pública abierta por el Consejo Superior Ferroviario sobre el anteproyecto hecho para la formación del plan general de ferrocarriles a construir por el Estado, y refiriéndonos al indicado en aquel con la denominación de «*Talavera de la Reina a Villarrubia de la Serena*» exponemos:—Ha sido un verdadero acierto del Consejo Superior el incluir este ferrocarril en el anteproyecto clasificándolo entre los de interés nacional, pues aparte de los beneficios que reportará a toda esta Región, cumple fines estratégicos, y a esta causa obedece que igualmente haya sido propuesto por el Estado Mayor Central.—Este ferrocarril, que afecta a una zona de 28.000 kilómetros cuadrados, con solo muy escasas carreteras en una gran parte de la Región, arrancando de Talavera de la Reina, afecta entre otros pueblos a los de Herencia, Alcaudete, San Bartolomé de las Abiertas, Aldeanueva de Barbarrolla, Belvis de la Jara, Estrella, Aldeanueva de San Bartolomé Nava de Ricomalillo, Espinosa del Rey, Mohedas de la Jara, Campillo de la Jara, Gargantilla, Sevilleja de la Jara, Puerto de San Vicente, Anchuras, Mina de Santa Quiteria, Alia, Castilblanco Valdecaballeros, Guadalupe, Cañamero Berzocana Logrosán, Zorita, Madrigalejo, Campo Lugar, Alcollarín, Escurial, Miajadas, Villar de Rena, Rena y Villanueva de la Serena y sería su complemento si el Consejo Superior considerara oportuno prolongarlo desde Talavera de la Reina a Ávila, pues se conseguiría un importante acortamiento de recorrido entre el Norte y Mediodía y descongestionaría considerablemente el tráfico que hoy necesariamente afluye a Madrid.—*Riquezas de esta zona.*—La riqueza agrícola de la zona por que atravesará este ferrocarril, es muy importante, pero aumentaría considerablemente ya que en la actualidad mucha parte del territorio está destinado exclusivamente al pastoreo por la carencia de medios de transportes, tanto para los elementos necesarios para intensificar la agricultura cuanto para la exportación de sus productos.—Es esta una de las zonas más abundantes de España en riqueza forestal, desgraciadamente hoy inexplorada, porque los gastos de transportes representan mucho más que el valor que las maderas tienen en el mercado.—La minería adquiriría un desarrollo sorprendente; los yacimientos de Galena Blenda, de Nava de Ricomalillo, Sevilleja de la Jara, los importantísimos de Anchuras y los de Casas de D. Pedro, podrán ser explotados en condi-

ciones muy favorables, y los fosfatos de Logrosán, cuyas varias zonas filonianas representan más de cinco millones de Toneladas, serían factibles de beneficio, con el acrecentamiento consiguiente, de la agricultura y disminución de las importaciones del referido mineral, que representa muchos millones de pesetas anuales perdidos para la economía nacional.—Pero hay otro aspecto de no menos importancia; en Logrosán, centro del trazado, y en Villanueva de la Serena, término del mismo, existen dos importantes fábricas de ácido sulfúrico, que si bien hoy se destinan a la elaboración de superfosfatos para la agricultura, en un momento desgraciado para la Nación, en caso de una guerra, sería un elemento importantísimo al servicio del Estado, puesto que su capacidad de producción alcanza a 26.000 toneladas anuales.—En este trazado está enclavado el pueblo de Guadalupe; en él radica el célebre Monasterio de Guadalupe, considerado por los grandes prestigios nacionales y extranjeros como uno de los museos más importantes del mundo. Actualmente, el turismo al Monasterio se desarrolla de una manera muy lágarda, pues está casi reservado únicamente a las grandes fortunas que cuentan con elementos de locomoción apropiados. Hay numerosas Agencias Internacionales que intentan incluir en sus itinerarios el viaje a Guadalupe, pero todas ellas tropiezan con el dique de que la estación ferroviaria más inmediata dista cerca de 100 kilómetros y esto hace imposible toda combinación si han de adaptarse a la forma de economía y comodidad con que son hechas estas excursiones en el extranjero.—Algún espíritu inquieto, que nunca falta en todas las regiones, ha intentado modificar lo que el Consejo Superior Ferroviario ha hecho, en su anteproyecto, y pretende que el trazado que arranca de Talavera de la Reina termine en Almorchón, en lugar de Villanueva de la Serena, que tan acertadamente señala el Consejo, y en este sentido ha iniciado recientemente su campaña.—Sólo un desconocimiento de la Región, de su riqueza y su distribución, disculpan ese proyecto. Si analizamos ese trazado, ninguna objeción haríamos por lo que afecta a la provincia de Toledo, ya que sería común en ambos proyectos el recorrido; pero en lo que se refiere a las provincias de Badajoz y Cáceres, en aquella sólo pasaría por Herrera del Duque, Talarrubias y Puebla de Alcocer, pueblos estos dos últimos que como otros muchos más de la misma provincia, quedan servidos con el ferrocarril de Cáceres a Ciudad-Real, que también ha incluido el Consejo Superior en su ante proyecto y que, por tanto, sería una duplicidad de gasto inútil hecho por el Estado; y en cuanto a

la de Cáceres, ese trazado excluiría en absoluto a esta provincia y con ello irrogaría gran perjuicio a la importantísima riqueza forestal de toda la cuenca del Ibor y macizo de la Villuercas; la agrícola del partido judicial de Logrosán, donde está encavada la Colonia agrícola de Cñamero, de un porvenir incalculable, la falta del fomento del turismo de Guadalupe y el apartamiento de la zona minera e industrial de Logrosán y Villanueva de la Serena, perdiendo con eso el carácter de nacional que con gran acierto del Consejo Superior, se ha dado al ferrocarril TALAVERA-VILLANUEVA. —Una línea Talavera de la Reina a Almorchón, no produciría tampoco acortamiento en el recorrido, pues si es verdad que la distancia al puerto de Sevilla se acorta en ocho kilómetros con relación a la solución Talavera-Villanueva, no menos cierto es que al puerto de Huelva se alarga en veintiún y seis kilómetros.—Con lo expuesto que la demostrado que sería absurdo un trazado Talavera de la Reina-Almorchón, separándose de lo propuesto por el Consejo Superior Ferroviario. — El 29 de Abril se ha celebrado en Logrosán una reunión de todos los pueblos a quienes afectan el proyecto de Talavera de la Reina-Villanueva de la Serena, mereciendo la aprobación de todos una propuesta que consiste en ofrecer al Estado una subvención de 5.000,000 de pesetas para la construcción de ese ferrocarril cuyo extremo se ocupan en estudiar actualmente todos los yuntamientos, para darle forma legal y su distribución equitativa entre ellos, como así lo referente a la expropiación de los terrenos que atravesará la línea y la petición en su día de la declaración de preferente.—En su virtud.—Solicitamos que al elaborar el Consejo Superior Ferroviario, el Plan definitivo de los ferrocarriles a construir por el Estado, sea incluido con el carácter de Nacional el de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena.—Anchuras, a 10 de Mayo de 1.925.—Clemente García, Alcalde Presidente.—Victorio Gutiérrez,—Ignacio F. Paniagua, Cura Párroco.—Rubricados —Siguen más firmas.

Es copia



Del Pueblo de Puertollano

Señor Gobernador civil de la provincia —Ciudad-Real— Señor: El pueblo de Puertollano, en unánime y legítima aspiración de prosperidad y engrandecimiento, y guiados siempre por el noble anhelo de escalar las cumbres de la moderna civilización, quiere elevar a los altos Poderes del Estado su voz de súplica para que,

con toda la urgencia que permitan las múltiples atenciones a que tiene que dedicar su actividad el Directorio Militar, sea construido el Ferrocarril directo de Puertollano a Córdoba.—Infinidad de razones podrían exponerse para demostrar la conveniencia, la necesidad imperiosa de construir dicho ferrocarril, pero son tan conocidas todas, que solamente hemos de hacer resaltar, que Puertollano, cuna de una importante cuenca minera, ve extraordinariamente mermada su producción por faltas de medios de transporte, pues solamente una pequeña zona al Norte de la cuenca puede utilizar estos carbones, ya que la extensa región andaluza se vé privada de hacer llegar a ella los carbones de Puertollano por el enorme costo en el transporte de los mismos. Hasta tal punto es esto cierto, que Córdoba, que dista de Puertollano topográficamente poco más de cien kilómetros, no puede consumir estos carbones porque el gran recorrido que han de efectuar en el transporte duplican el precio de ellos.—Pero hay otra razón tanto o más poderosa que ésta para demostrar la necesidad de construir dicho ferrocarril.—Bien sabido es que el valle de Alcudia está extensamente poblado de ricos yacimientos de minerales de plomo que constituyen una enorme riqueza nacional; pues bien, la inmensa mayoría de estos yacimientos son inexploitables por las mismas razones que es reducido el mercado de carbones de Puertollano; la falta de medios de transporte —Así, pues, el ferrocarril de Puerto llano a Córdoba no solamente aumentaría extraordinariamente el mercado de carbones de Puertollano, que con este motivo vería en plazo breve duplicarse su población, creándose al amparo de dicho ferrocarril otras industrias que no pueden vivir ahora por falta de medios de transportes, sino que abriría a la Economía Nacional una fuente inagotable de riqueza al ser fácilmente explotable la inmensa llanura de Alcudia, rica en minerales de plomo, exuberante en agricultura y fecunda en ganadería.—Muchas razones más podrían aducirse en abundamiento de cuánto llevamos dicho, pero no queremos molestar demasiado la atención de V. S. y fiados en su reconocida bondad y su alto amor a esta rica y abandonada Región Manchega, serán el más valioso apoyo para hacer llegar al Excmo. Sr. Presidente del Directorio Militar el anhelo de todo un pueblo que quiere resurgir de la letargada vida, a V. S. con todo respecto: SUPLICA tenga por presentada esta instancia, y que, con el informe de V. S., que no dudamos será favorable a nuestros deseos, la eleve al Excmo. Sr. Presidente del Directorio Militar, haciendo constar al propio tiempo la adhesión de este pue-

blo al informe emitido por la Comisión Burgalesa de Iniciativas Ferroviarias en la información pública abierta por el Consejo Superior Ferroviario en el plan de Ferrocarriles de España.—Es gracia que esperamos merecer de la reconocida bondad de V. S., cuya vida guarde Dios muchos años.—Puertollano, nueve de Mayo de mil novecientos veinticinco.—El Alcalde, Eduardo Porras.—Rubricado.—Hay un sello que dice: Alcaldía Constitucional.—Puertollano.

Es copia.



Del Ayuntamiento de Infantes

Don Antonio Alcarria Cardo, Secretario del Ilustrísimo Ayuntamiento de esta Ciudad: CERTIFICO: Que en el libro corriente de actas de las sesiones que celebra el pleno de la Corporación, a los folios dieciocho, diecinueve y veinte, aparece la que con carácter de extraordinaria tuvo lugar el día dieciocho de Abril anterior, que, con otros, contiene el acuerdo que, copiado a la letra, dice así.—«Ferrocarriles-Información Pública.—Por la Presidencia, se da cuenta de la información pública que hay abierta en los Gobiernos civiles de la Nación, respecto al plan proyectado por el Directorio Militar de construcción de ferrocarriles; dice que el plazo termina el día trece de Mayo y expresa su opinión de que el Ayuntamiento debe acudir a aquel a, emitiendo su parecer respecto a los proyectados o proponiendo las que a su juicio debieran construirse por ser más beneficiosas para esta población.—Los Señores Concejales, después de estudiar detenidamente el proyectado plano, acuerdan reconocer como de mayor importancia nacional e imprescindible para las provincias de Ciudad Real y Albacete, el planeado para construir de Valdepeñas a Alcaraz, ya que es el único punto de reunión entre las dos provincias y que atraviesa una extensa e importante región agrícola, huérfana de vías de comunicación, ya que sólo cuenta con la carretera de Almagro a Alcaraz, en muchas épocas del año intransitable, por su mala conservación.—En segundo lugar, estiman, y así tienen el honor de proponerlo, de extraordinaria importancia, la construcción de un ferrocarril, que partiendo de Valdepeñas a Alcaraz en Infantes, terminara en el de Requena-Baeza en Génave (Jaén) toda vez que unirá la Región Andaluza, con esta parte de la Mancha, con la que sostiene el intercambio comercial de trigos, vinos, aceites, maderas, etc., haciendo el transporte de lomo, toda vez que tienen que forzosamente cruzar por Sierra Morena, sin que haya ca-

rretera ni camino que realice este objeto, siendo esta falta absoluta de medios de comunicación la causa primordial de la pobreza, atraso y ruina de la provincia de Jaén y de los pueblos del partido de Infantes.—Por último, acuerdan que por la Alcaldía Presidencia, se remita copia del anterior acuerdo al Señor Gobernador civil de la provincia, a los efectos que se proponen.—Y para que conste y remitir al Señor Gobernador civil de la provincia, espi-
do la presente que sella y visa el señor Alcalde, en Infantes a once
de Mayo de mil novecientos veinticinco.—Escrito sobrepado=Val-
depeñas=Vale.—Antonio Alcarria.—V.^o B.^o, Rodriguez.—Rubri-
cados.—Hay un sello en tinta que dice: Alcaldía Constitucional de
la Ciudad da Iufantes.

Es copia.



Del Ayuntamiento de Montiel

Exmo. Sr. Gobernador Civil de Ciudad Real — Exmo. Señor:
Los que suscriben, Alcalde y Concejales del Ayuntamiento Constitu-
cional de esta villa de Montiel, provincia de Ciudad-Real, a V. E.
respetuosamente exponen: Que tienen noticias de la construcción de
un ferrocarril Manzanares-Infantes o Valdepeñas-Infantes y tienen-
do en cuenta que el verdadero complemento sería su prolongación
hasta Génave, de la provincia de Jaén, para poder establecer el
intercambio de las diferentes producciones y poder regularizar
los precios de los mismos, es por lo que— Suplican de V. E se
sirva incluir en el proyecto general del Estado una línea desde
el ya citado Infantes a Génave —Es gracia que esperan merecer
de V. E. cuya vida guarde Dios muchos años.—Montiel, nueve de
Mayo de mil novecientos veinticinco.—Exmo. Señor.—José Ca-
ñadas.—Petronilo Carrasco.—Rubricados.—Siguen las firmas.—
Hay el sello en tinta de la Alcaldía Constitucional de Montiel.

Es copia.



Del Ayuntamiento y vecinos de Cabezarados

Htmo. Sr. Gobernador civil de la provincia de Ciudad-Real.—
Los que suscriben, representando la Corporación Municipal y fuer-
zas vivas de esta población, a V. S. con todo respeto y subordina-
ción, atentamente saludan y dicen: Que fué en tiempos lejanos pro-

yecto de viabilidad indiscutida la construcción de una carretera, cuyos trabajos preliminares se encuentran hechos dentro de este mismo término, la que arrancando de Almadén, pasa por este pueblo a unirse en Corral de Calatrava con la provincia de Ciudad Real, la que pondría en contacto por esta parte tan falta de vías de comunicación, la Mancha con Andalucía, por la provincia de Córdoba. Este proyecto de carretera que cruzaría una zona de riqueza agrícola importantísima, como es la Encomienda de Villagutiérrez, del término de Abenójar, sería beneficiosa, no sólo por lo que en general favorece toda nueva vía de comunicación, sino que también por su situación estratégica, "tiene la importancia de poner en comunicación pronta y rápida la capital del Estado con el Coto minero de Almadén, el más importante de España por la riqueza de sus minas, dados los medios de locomoción de que hoy se dispone. Nosotros por nuestra parte estamos completamente aislados de toda vía de comunicación, sin deber estarlo, y es que los políticos del antiguo régimen jamás pensaron en beneficiar a los pueblos de este distrito; con este pudieron hacerlo con gran facilidad; para ello hubiera bastado con que el camino vecinal que, arrancando de Los Pozuelos de Calatrava, llega a Abenójar, en vez de llevarlo por la sierra y cruzar el monte en toda su extensión lo hubieran echado por el llano, cruzaría por este pueblo y con el mismo coste hubieran quedado enlazados los tres pueblos con la Capital de la provincia; pero lejos de hacerlo así nos dejaron a cinco kilómetros de ella.—Ahora y por la iniciativa del Sr. Obispo Prior de esta Diócesis y de los Diputados provinciales D. Vicente Calatayud y D. Ponceano Montero, surge la idea feliz de pedir la prolongación del ferrocarril de Navahermosa (Toledo) a Puertollano, que pasaría por esta villa, con lo que conseguiríamos nuestras justas aspiraciones; este proyecto de ferrocarril, dada la importancia extraordinaria que podía tener, reportaría unos pingües beneficios a la comarca que había de atravesar y en vista de la utilidad general que podía reportarnos alguna de las dos vías de comunicación enumeradas, de llegar a realizarse, y la conveniencia de que una u otra se incluyan en el plan general del Estado a construir por el mismo, siendo tiempo hábil y razón oportuna.—A. V. S Suplicamos que, teniendo por presentado este escrito, nos tenga por personados en la información pública que termina el día 13 de los corrientes, y elevarlo a los Poderes públicos a los efectos que en justicia procedan y que no dudamos alcanzar del recto proceder de V. S., cuya vida guarde Dios muchos años.—Cabezarados, a 10 de

Mayo de 1925.—Félix Fernández.—Emilio León.—Francisco Sánchez.—Rubricado.—Sigen las firmas.



De los Ayuntamientos de Carrión y Torralba de Calatrava

Exmo. Señor Gobernador Civil de la provincia de Ciudad-Real

Los que suscriben, Alcaldes Presidentes de los Ayuntamientos de Carrión de Calatrava y Torralba de Calatrava, de esta provincia, cumpliendo acuerdos de los respectivos plenos de su jurisdicción, ante V. S. comparecen exponiendo:

Que, en virtud de la circular de la Dirección General de Obras públicas, de fecha 7 de Marzo último, inserta en la «Gaceta de Madrid» de 13 del mismo mes y reproduciéndola en el «Boletín Oficial» de la provincia número 36, correspondiente al 18 del mismo mes y año, concurren a la información pública sobre ferrocarriles a que en dicha circular se invita a los organismos oficiales.

Ostentamos la representación de los pueblos situados a diez y quince kilómetros, aproximadamente, de Ciudad-Real, a la que solamente están unidos por carretera, con grave perjuicio para sus producciones, que se ven gravadas con una cantidad por arrastre hasta la estación, que les impide competir con sus similares de los pueblos en que existe ferrocarril; además, las dificultades de comunicación impiden que los viajantes visiten nuestras plazas, así como los compradores o vendedores directos, lo que se traduce en dificultades de aprovisionamiento o en un estacionamiento de los productos que ocasionan retraso o inoportunidad en las ventas, y, por lo tanto, demérito para su negociación.

Del pujante progreso inicial de los pueblos, da sensación su desarrollo agrícola, comercial e industrial, aún desenvuelto en un medio de aislamiento y descentralización como el que se menciona; progreso que es proverbial en la provincia, por lo que no hacemos hincapié sobre el mismo, aunque sí diremos que a tales iniciativas espontáneas deben corresponder los Poderes públicos en su ayuda intensa, para que esas energías ni se malgasten ni se agoten en la impotencia y falta de ambiente.

Demostración de cuánto llevamos expuesto son los e'ocuentísimos datos estadísticos que pasamos a poner de relieve ante su consideración y que apoyan nuestra ulterior pretensión más que cuantas elocuentes y sutiles razones o artificiosos conceptos acudieran a nuestra pluma, más avezada a la realidad de los hechos que a los escarceos literarios.

Datos estadísticos de exportación e importación**TORRALBA**

ESPECIES	Producción	Consumo	Exportación	Importación
	KILOS	KILOS	KILOS	KILOS
Trigo.....	454 000	560 000	>	106.000
Cebada.....	1.024.000	81.000	943.000	>
Patatas.....	1.800.000	120.000	1680.000	>
Aceite.....	300.000	75 000	225.000	>
Vino.....	3.200.000	40.000	3160 000	>
Garbanzos.....	"	18.000	>	18.000
Judías.....	6 000	20.000	>	14.000
Arroz.....	"	10.000	>	10 000
Bacalao.....	"	12.000	>	12 000
Azúcar.....	"	13.000	>	13.000
Sal.....	"	40.000	>	40 000
Tocino	25.000	40.000	>	15 000
Maderas y abonos..	"	200 000	>	200.000
Carbón y varios....	"	100 000	>	100.000
TOTALES.....	>	>	6.008.00	528 000

CARRIÓN

ESPECIES	Producción	Consumo	Exportación	Importación
	KILOS	KILOS	KILOS	KILOS
Yeso	10.000.000	>	10 000.000	>
Trigo	300.000	50.000	>	200.000
Cebada.....	1 000.000	100.000	900.000	>
Patatas.....	2.000.000	150.000	1.850.000	>
Aceite	875.000	75.000	800.000	>
Vino.....	10 000.000	40.000	9.960.000	>
Garbanzos.....	"	17.000	>	17.000
Judías.....	"	22.000	>	22.000
Arroz.....	"	10.000	>	10.000
Bacalao	"	11.000	>	11.000
Azúcar	"	15.000	>	15.000
Sal.....	"	40.000	>	40 000
Tocino	50.000	40.000	10.000	>
Maderas y abonos..	"	200.000	>	200.000
Carbón y varios ..	"	100.000	>	100.000
TOTALES.....	>	>	23.520 000	515.000

A la importación y exportación que figura en los cuadros anteriores, debe aumentarse unas 5.000 cabezas de ganado, que suele ser la diferencia entre lo que se consume y exporta.

Además, se puede calcular un promedio de viajeros de ambos pueblos de unos ochenta diarios.

**

Fundados en cuanto venimos exponiendo, apoyados en hechos y cifras tan notorios, interpretando el anhelo común de los dos pueblos y cumpliendo el mandato de nuestros respectivos Ayuntamientos plenos, a V. S. rogamos, en la representación que ostentamos, se digne transmitir a la Dirección General de Obras públicas o a quien en todo caso corresponda, nuestra petición de que *se incluya en el Plan General de Ferrocarriles, con vía de ancho normal, el de Ciudad Real a Carrión de Calatrava y Torralba de Calatrava, por convenir así a los intereses de ambos pueblos, a fin de que desaparezca el injustificado aislamiento en que se encuentran, comprometiéndose a dar, en cambio, cuantas facilidades les sean factibles para cooperar al logro de sus lógicas aspiraciones.*

Gracia que esperan alcanzar de V. S., cuya vida guarde Dios muchos años.

Carrión de Calatrava y Torralba de Calatrava, para Ciudad Real a primero de Mayo de mil novecientos veinticinco.—El Alcalde de Torralba de Calatrava —Juan José Gijón.—Rubricado.—Hay un sello en tinta que dice: Alcaldía Constitucional de Torralba de Calatrava.—El Alcalde de Carrión de Calatrava.—Ignacio Zaldívar.—Rubricado.—Hay un sello en tinta que dice: Alcaldía Constitucional de Carrión de Calatrava.

Es copia.



Del Ayuntamiento de Valdepeñas

Al Consejo provincial de Fomento de Ciudad Real.—D. Manuel Fernández Puebla y Ruiz Alcalde de la ciudad de Valdepeñas y Presidente de su Excmo. Ayuntamiento, en cuyo nombre habla, al Consejo provincial de Fomento tiene el honor de exponer: Que por la prensa hemos conocido el completo y elocuente informe del Sr. Jefe de Obras públicas de esta provincia elevado a ese Consejo, que contiene el anteproyecto del plan general de ferrocarriles, que ha de elevarse al Consejo superior ferroviario, cuyo informe ha sido aprobado con merecido elogio por el Consejo provincial a quien tengo el honor de dirigirme.—En el anteproyecto del ilustra-

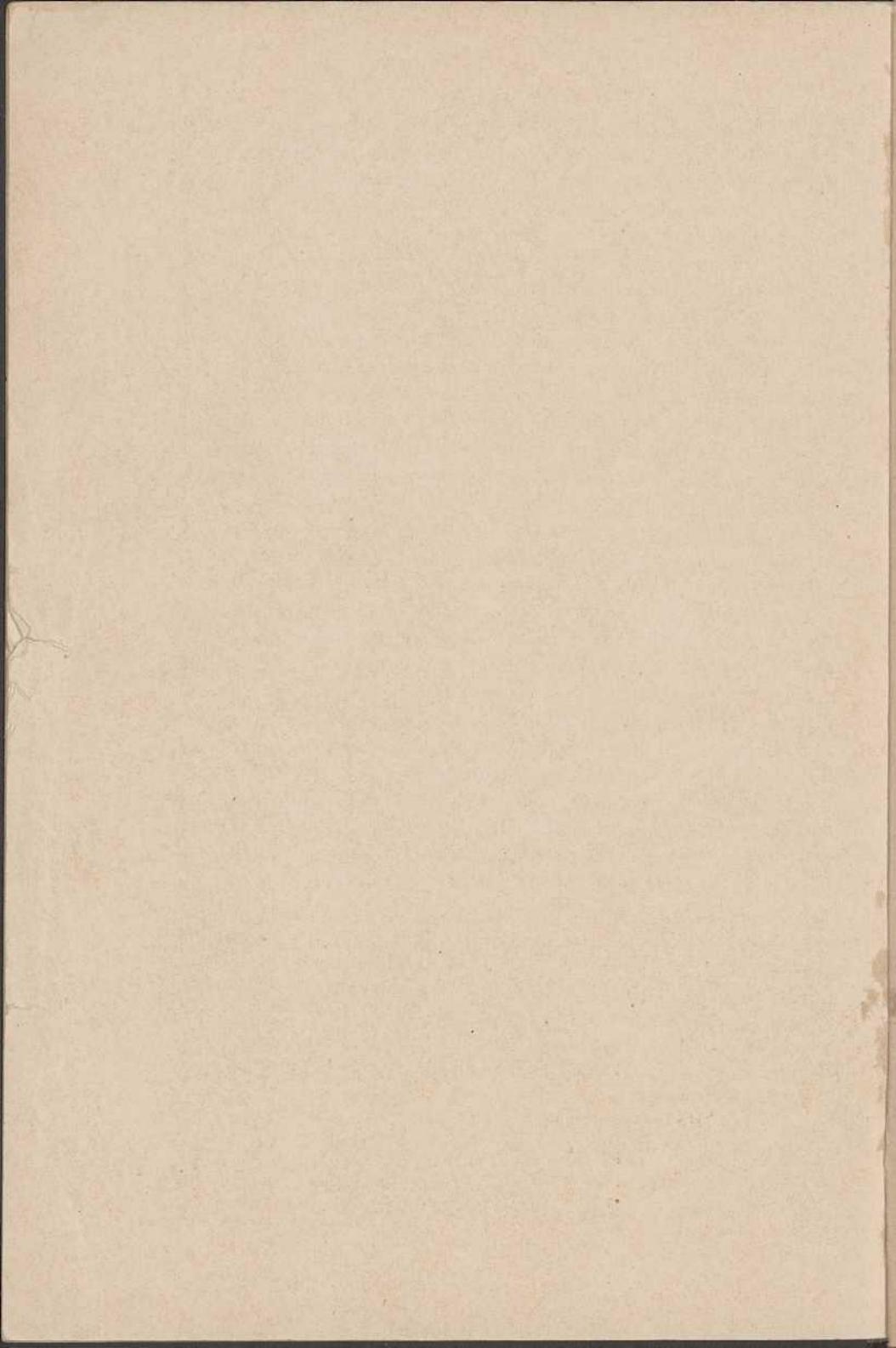
do Ingeniero Sr. Naranjo se examinan las líneas de ferrocarriles regionales que en el anteproyecto del Consejo superior se comprende y entre ellos el de Valdepeñas a Alcaraz.—Con elocuencia y datos importantes, en este informe se sostiene la importancia de este ferrocarril regional. Las palabras sinceras del Sr. Naranjo pesarán en lo que valen sobre la opinión del Consejo superior ferroviario; pero, sin que sea visto que tratamos de enmendar este informe, no estará mal que, por vía de ilustración al tema, ampliemos estos argumentos, contando con la benevolencia y cortesía del Sr. Naranjo. La importancia del ferrocarril de Valdepeñas a Alcaraz se ve con claridad en el desarrollo de la línea dentro del mapa. Construido y en explotación el ferrocarril de Puertollano a las minas de San Quintín y de La Conquista; construido y en explotación el ferrocarril de Valdepeñas a Puertollano; si se construye el de Valdepeñas a Alcaraz y en el plan de la provincia de Albacete se incluye el de Alcaraz a esta Capital, es indudable que se traza una línea que desde Puertollano se une con Albacete, economizando algunos cientos de kilómetros de recorrido.—El ferrocarril de Valdepeñas a Alcaraz tiene otra razón que lo aconseja. Creada una Sociedad para construir el ferrocarril de Valdepeñas a Albacete pasando por Alcaraz, esta empresa tiene hecha la explanación y afirmado de más de veinticinco kilómetros, que ya representa una economía en los gastos de construcción, y que con ligera indemnización adquiriría el Estado.—No se oculta al Consejo la importancia económica de la explotación de este ferrocarril, que el ilustrado Ingeniero Sr. Naranjo apunta en su informe. Este ferrocarril atravesará no solamente el partido judicial de Infantes, donde existen los mejores terrenos de la provincia, que en calidad y producción compiten con los de Almodóvar del Campo, región completamente exhausta de ferrocarril y en la que radican pueblos de grandísima importancia, sino que llega a la comarca comprendida en la Sierra de Alcaraz, tan rica o más que la Serranía de Cuenca en maderas de construcción, y que en la actualidad se encuentra sin explotar por los difíciles e insuperables medios de comunicación, y llevaríamos al comercio español los productos de un centro de riqueza apenas conocido.—Con estos antecedentes comprenderá el Consejo que la exportación de trigos y demás cereales, uvas y vinos de esta comarca, maderas de construcción y ganadería, a que son comunes ambas, serán un elemento de vida del ferrocarril que vendrá a desvirtuar aquel adagio vulgar de que ferrocarril agrícola es ferrocarril muerto; una vez que estimamos,

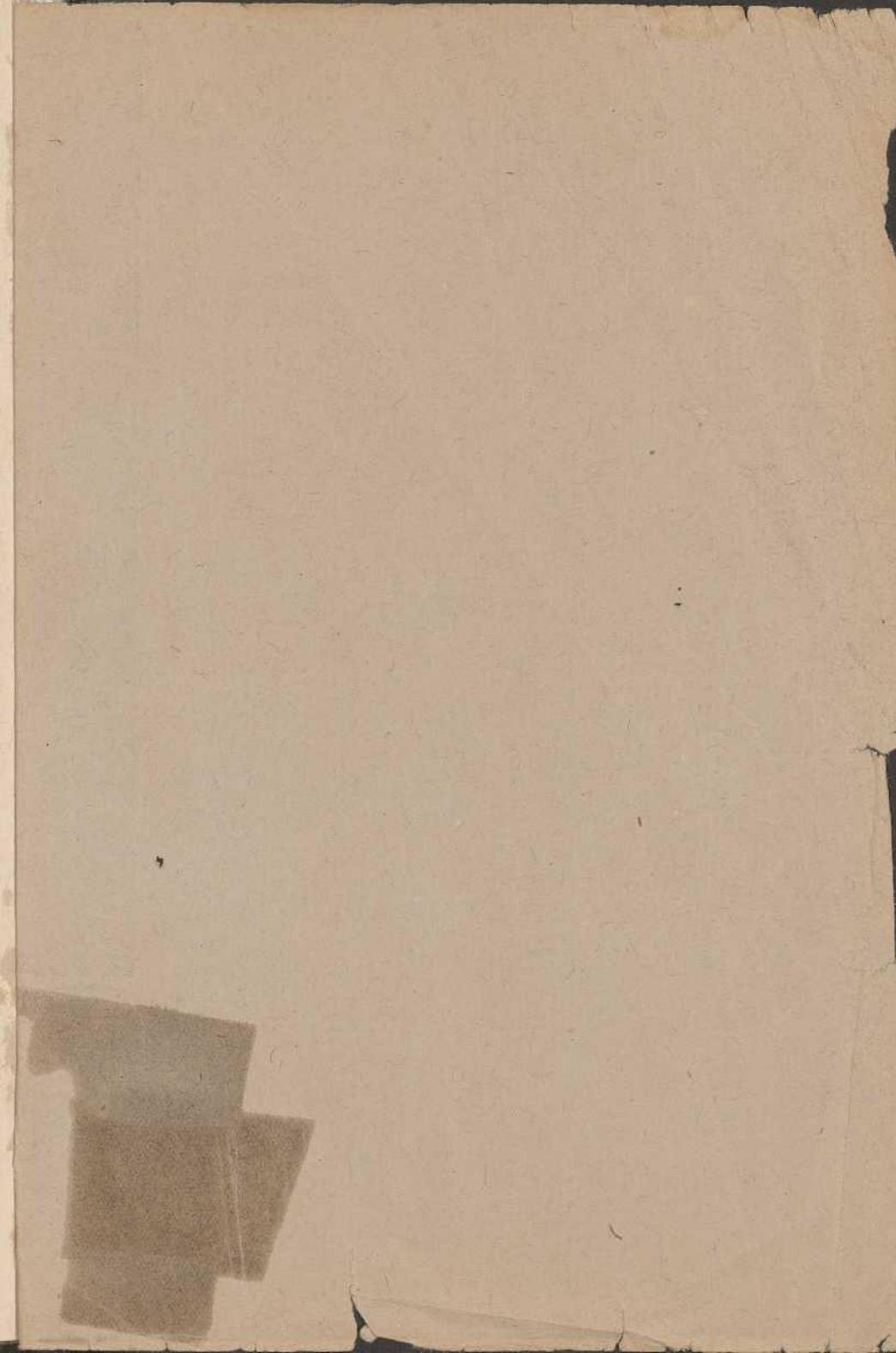
y con nosotros el Sr. Ingeniero, que los elementos de riqueza de esta fértil comarca dan productos transportables para una utilidad positiva del ferrocarril —Enlazado Puertollano con Albacete, con lo que aquella estación afluye del partido de Almodóvar con el ferrocarril a las minas de San Quintín y La Conquista, hemos puesto en comunicación las dos regiones de mejor suelo, de superiores terrenos de cultivo, susceptibles de una gran intensificación productiva, a fin de que sus productos en buenas condiciones de mercado puedan surtir con ventaja el nacional, y, si son ricas en la actualidad, pueden ser envidiadas en lo futuro.— La Serranía de Cuenca lleva muchos años surtiendo de maderas de construcción; su fuente no es inagotable y es necesario que la prevención del Gobierno coloque la Sierra de Alcaraz en condiciones de que pueda surtir de madera de construcción los grandes centros sin apelar a la elevación del precio del producto por la escasez de la producción.— Estos argumentos se fundan en cifras globales que pudiéramos facilitar a ese Consejo si no fuera ofender sus conocimientos en la materia, pero que tenemos a su disposición si los necesita. Estos argumentos nunca se tomen con la tendencia de empequeñecer el dictamen de nuestro respetable Jefe Sr. Naranco; tómense como argumento que robustece su informe, llegando a detalles de que dicho señor ni podía ni debía ocuparse al informar el Consejo, pues de otra forma hubieran tenido olor a parcialidad perdiendo el sabor de la elocuencia de tan repetido informe.— Por todo lo expuesto:

Suplico al Consejo provincial de Fomento de Ciudad Real que persista en la propuesta de la construcción del ferrocarril regional de Valdepeñas a Alcaraz dentro del plan del Consejo Superior ferroviario, y que el anteproyecto donde este ferrocarril figura se convierta en proyecto y resolución definitiva de su construcción en beneficio del partido judicial de Valdepeñas, y muy especialmente en el de los de Infantes y Alcaraz, que, olvidados por todo el mundo, serán los primeros reconocidos al bien que se les lleva.— Gracia que no dudamos obtener de la benevolencia de este Consejo provincial.— Valdepeñas, para Ciudad Real, a 12 de Mayo de 1925.— Manuel Puebla, Rubricado.— Hay un sello en tinta de la Alcaldía.

Es copia.







Ga

1