

(viene de la página 14)

(viene de la página anterior)

mite de la Provincia con 43,0 tr/día. La densidad en las líneas de tráfico interno es de 8,6 tr/día.

De acuerdo a las informaciones disponibles, las salidas de viajeros de las estaciones de la Provincia alcanzaron a 699.629 personas en el curso del año 1972. Las cifras mayores corresponden a Toledo estación, Villacañas y Talavera de la Reina. El total de usuarios de ferrocarril tiene una escasa significación, menos del 1 por 100 del total de viajeros a nivel nacional. El tráfico de tránsito representa un porcentaje importante respecto a los totales del país, pero no tiene significación para la Provincia.

Los volúmenes de mercancías recibidos en las estaciones de la Provincia han aumentado. El mayor porcentaje de las mercancías, 68 por 100, lo constituyen los combustibles líquidos que se reciben de preferencia en las estaciones de Villaseca y Mocejón. En Villaluenga-Asland se recibe casi la totalidad de la materia prima para la producción de cementos, que representa un 24 por 100 del total de mercancías de importación de la Provincia.

El tráfico de mercancías de exportación, es decir, las salidas a través de las estaciones de la Provincia han aumentado también. El 73 por 100 del tráfico de salida corresponde a cementos procedentes de Villaluenga-Asland; los cereales exportados por la Provincia por vía férrea representan un 13 por 100 del total, y los vinos un 5 por 100.

En lo que respecta a planes de Renfe que afecten a la red en la Provincia, no se plantean acciones en cuanto a la Red Básica. El plan de Cercanías de Madrid para el período 1974-1979, cuyo radio de acción incluye Toledo y Villaluenga, contempló mejoras en la infraestructura ferroviaria a fin de conseguir incrementos cualitativos y cuantitativos en la oferta de servicios. Las obras más importantes previstas en este plan son la electrificación desde Madrid a Villaluenga y Algodor y en el trayecto Madrid-Parla-Villaseca, así como la doble vía desde Madrid a Toledo y a Villaluenga. Se espera que estas mejoras permitan ofrecer servicios cada 20 minutos en horas punta y cada 30 minutos en horas valle desde Toledo y Villaluenga a Madrid. Para estas líneas se prevé una oferta total de 45 y 35 trenes diarios, respectivamente.

Salvo la línea de Madrid-Alicante y Cádiz, las restantes están infrautilizadas y

vincia: el de Ilesuela y el de Almorox. El primero, de pequeña extensión, poco más de 100 hectáreas, antes de su ordenación apenas daba producto, pues únicamente se cortaban esporádicamente algunos metros cúbicos de madera. Hoy, después de su ordenación, produce 100 metros cúbicos anuales, con cuyo valor se resuelven, en gran parte, los problemas económicos del Ayuntamiento propietario. El otro monte alto ordenado es el Pinar de Almorox, con una extensión de 1.300.000 hectáreas de superficie poblada, es de escasa producción.

Su producto principal es el piñón y su fruto es muy variable además de muy escaso. Produce pasto de mala calidad y algo de caza.

No se hacen cortas de leñas desde hace muchos años porque ésta es de mala calidad y tiene muy poco valor. No obstante, necesita limpieza y hacer entresaca de pinos decrepitos que no se desarrollan suficientemente ni dejan desarrollar a los que les rodean. Es urgente esta labor que debe ordenar ICONA.

Su producto bruto se ve muy merchado por estar sujeto a diferentes pagos de los que en gran parte debería estar exento.

El 15 por 100 del producto destinado a ordenar y mejorar el monte se ingresa en ICONA; viene establecido por imperativo del artículo 38-4 de la Ley de Montes y 333 del Reglamento. El Ayuntamiento tiene que pagar la cuota proporcional de Contribución Rústica, exigida desde el 1 de enero de 1966 en virtud del artículo 7.º de la Ley 41 de 1964, de Reforma Tributaria y regulado por Decreto 2.330 de 1966, de julio a las explotaciones agrícolas y ganaderas, con una base imponible superior a 100.000 pesetas y además tiene que abonar la cuota fija de Contribución Territorial y la Seguridad Social. Todo ello supone una merma del 44 por 100.

## LA ORDENACION EN EL MONTE BAJO

En cuanto a los montes bajos y debido al escaso valor de las leñas, la ordenación de los mismos no puede basarse

presentan deficiencias en su equipamiento. Estas deficiencias hacen poco atractivo el uso del ferrocarril como medio de transporte; la explotación deja de ser rentable, las líneas y las estaciones se cierran y el posible desarrollo industrial se dificulta.

en un incremento de la producción de leñas, ya que después éstas tendrían una difícil salida.

Por ello las ordenaciones han sido orientadas casi siempre, en el sentido de la creación de montes adhesados, con un vuelo formado por pies de encina o quejigo debidamente podados y guiados para su mejor desarrollo, eligiendo para ello los mejores de la masa y arrancando y limpiando el resto del matorral y brotes de raíz, descepando para dejar el suelo limpio de despojos. Se dan después unas labores de arado, barbecheando y procediendo después a su siembra durante uno o dos años. Luego se abandonan los cultivos produciendo entonces el terreno abundante pasto, lo que supone una excelente mejora para la ganadería y una revalorización de estos terrenos, que en el estado anterior daban escaso rendimiento en cuanto a sus productos primarios y a la vez no permitían gran carga de ganado por el deficiente pasto existente.

Claro es que estos trabajos únicamente se han realizado y se deben realizar en los terrenos factibles para ello, de pendientes suaves y profundidad del suelo aceptable.

Actualmente en nuestra Provincia existen muchas hectáreas de tierras susceptibles de realizarse en ellas esta clase de mejoras.

## INFLUENCIA DE LA REPOBLACION SOBRE LA CABANA GANADERA

Gran parte de la provincia de Toledo tiene una falta absoluta de pastos; una oveja o cabra necesita recorrer dos o tres hectáreas para encontrar alimento necesario, lo que da idea de la pobreza de los pastos.

Esto no quiere decir que se ha de repoblar toda la Provincia; lo que sí hay que hacer es transformar toda su parte forestal ya sea en pastizales arbóreos dentro de las zonas de repoblación, ya en las zonas de limpia regeneración de encinar, transformándolas en montes adhesados los sitios que representen mejor suelo. Con ello se contrarrestará, en parte, los efectos de los obligados acotamientos.

La influencia de la repoblación sobre la disminución del ganado cabrío es pequeña, mientras que la transformación de cultivos contratados en los Montes de Toledo asciende a más de 20.000 hectáreas.

No obstante, el elemento base de esta disminución son las grandes superficies acotadas para la caza mayor, que son incompatibles con la cabra.