

CARMEN LIMORTE: LA REQUENENSE

Federico Martínez Roda

RESUMEN: La Requenense de Autobuses Carmen Limorte S.A. logró establecer una empresa de transporte de pasajeros por carretera en un espacio rural muy amplio, especialmente en Albacete, pues articuló toda la provincia mediante una red radial muy adaptada a su escasa densidad de población. Su titular se vio obligada a ponerse al frente de la empresa familiar tras haber muerto los varones de su familia, y aunque sin sede en Requena en la actualidad, ésta mantiene su denominación, lo que perpetúa el recuerdo de su origen y pasea el nombre de Carmen Limorte y el gentilicio de su ciudad por toda España.

PALABRAS CLAVE: Carmen Limorte, La Requenense, pasajeros por carretera, provincia de Albacete, deslocalización

TEXTO

Poner en el título «La Requenense» para referirse a Carmen Limorte expresa bajo el mismo significante sus dos características: su condición de hija de Requena, aunque no naciera en su municipio, y su circunstancia de dueña de la empresa de autobuses que unió su nombre con el gentilicio de su ciudad mientras vivió y, aún hoy, lo sigue llevando. Carmen Limorte es «La Requenense» en el doble sentido: Primero, porque sin duda alguna ha sido y es la mujer que ha dado Requena con mayor proyección nacional, todavía su nombre se pasea por una buena parte de la geografía española y la compañía que lo lleva está próxima al centenario y, segundo, porque es el símbolo de la empresa conocida popularmente como «La Requenense» cuyo nombre exacto ha sido y es «La Requenense de Autobuses Carmen Limorte S.A.»; pero hay un significado más: en mucho lugares de las provincias de Valencia, Albacete y Cuenca el nombre de «La Requenense» se identificaba con cualquier tipo de autobús de línea, porque los autocares de Carmen Limorte prestaban el servicio de transporte de viajeros con carácter de exclusividad, por lo que el gentilicio de su ciudad estaba presente cotidianamente en los pueblos a los que comunicaba y dotaba de movilidad, de ahí que a cualquier autocar se le llamara «Requenense».

En un periodo en el que, por lo general, el mundo laboral era el masculino y el mundo del hogar era el femenino, hasta el punto de que venía acompañada esta mentalidad de connotaciones de prestigio social, «la dignidad del hombre residía en su profesión, mientras que la mujer perdía distinción si trabajaba» (De Diego, 1994, p. 220), cómo una mujer llegó a esta situación enlaza plenamente con el momento histórico en el que vivió, de 1878 a 1960, con sus luces y sus sombras.

Es conocido que, a finales del siglo XIX, se produjo una importante transformación económica en Europa que también llegó a la España de la Restauración. Acompañaron a la segunda fase de la industrialización una considerable expansión de los ferrocarriles que a Requena llegaron el año 1885 y, ya en el siglo XX, la mejora de las carreteras para facilitar la circulación de los automóviles. Los turismos o coches particulares no eran los únicos vehículos que transportaban viajeros por carretera, también aparecieron los autobuses que sustituyeron a las diligencias tiradas por caballos.

UNA FAMILIA DE EMPRENDEDORES

Todas las nuevas tecnologías como fuente de mejora de la competitividad y de la productividad afectaron al comercio, hasta el punto de que, ante los nuevos tiempos, un tratante de ganado, Pedro Limorte Gómez (Albatera 1854- Requena 1930), proveniente de la Vega Baja del Segura, se estableció en la ciudad de Requena, al igual que otra familia de igual profesión y de la misma población de origen: los Cánovas. También Antonio Cánovas García, padre del estadista Antonio Cánovas del Castillo, procedía de esta comarca, aunque no consta parentesco cercano entre la familia del artífice de la Restauración borbónica y los Cánovas que se afincaron en Requena, conviene destacar la coincidencia en la vocación política y en los apellidos pues el requenense Cirilo Cánovas García (1899-1973) también formó parte del Gobierno de España, como ministro de Agricultura entre 1957 y 1962.

Carmen Limorte Alarcón, hija de Pedro Limorte Gómez y de Francisca Alarcón Serna (Albatera 1859- Requena 1956), había nacido en el mismo pueblo que sus padres, en concreto el 14 de julio de 1878. Llegó a Requena siendo niña, con su familia, y años después se casó con Nicolás Pérez García (Requena 1880-1934), un verdadero fenómeno de su tiempo. Además de invertir en viñedo (Piqueras, 2023 p. 287), supo leer el momento económico y la importancia del transporte terrestre de viajeros (González Paz, 1975, p. 23) y montó una empresa de autobuses que pronto llevó el gentilicio de su ciudad natal por las provincias circundantes: había nacido La Requenense de Autobuses.

El arriesgado empresario comprendió que con los autobuses que sustituían a las diligencias, al aumentar considerablemente el número de viajeros, se podía

abaratarse mucho el precio del billete, con lo que aumentaría la demanda de viajar, y así ocurrió. Había comenzado la movilidad por el territorio en el espacio rural de los ámbitos regionales. También fue alcalde de Requena y durante su mandato tuvo la gran visión de futuro de lograr la creación del Instituto Nacional de Enseñanza Media en 1927, en unos momentos en que solamente había este tipo de centros docentes en las capitales de provincia desde la aprobación de la Ley Reguladora de la Enseñanza, en 1857, conocida como Ley Moyano, que había estructurado en tres niveles la “Instrucción pública” en España y organizado los cuerpos docentes. El 31 de agosto de 1925 otorgó poderes notariales a su hijo José Pérez Limorte (Requena 1903-1936), en los que, prácticamente, dejaba en sus manos la gestión de La Requenense de Autobuses¹.

Nicolás Pérez murió con 54 años, en 1934, por lo que su esposa Carmen quedó viuda. Fruto del matrimonio habían nacido tres hijos, un varón y dos mujeres: José, Luisa y Carmen Pérez Limorte. Al poco tiempo, 1935, murió también el yerno de Carmen Limorte y esposo de Luisa, Luis Climent, que dejaba tres hijos y una hija de corta edad. Todos ellos pasaron a vivir en la casa de la abuela.

LA FORTALEZA DE LAS VIUDAS Y VOLVER A EMPEZAR

A las desgracias naturales de la familia, ya había tres viudas, se sumaron las producidas tras el inicio de la guerra civil, en julio de 1936. Comenzaron las represalias contra los miembros de la familia Pérez Limorte. Reunían todos los requisitos para ser señalados como objetivo de los revolucionarios que se hicieron con el poder efectivo en la llamada zona republicana: tenían una buena posición económica, eran dueños de la empresa de autobuses La Requenense y declarados católicos. Además, el joven José Pérez Limorte, que era el miembro de la familia en el que había recaído la responsabilidad de administrar los bienes desde antes de la muerte de su padre, incluidos los autobuses con sus líneas de viajeros, era un destacado militante de la Derecha Regional Valenciana, partido que sufrió una persecución constante y tenaz por parte de los comités revolucionarios anarquistas, socialistas y comunistas, a pesar de que su máximo líder, Luis Lucia, había mostrado su adhesión a la legalidad republicana y, en consecuencia, su rechazo al levantamiento militar iniciado en el Protectorado de Marruecos (Comes, 2002, p.435). Uno de estos comités decidió el fusilamiento de José Pérez Limorte, por lo que lo mataron junto a su tío Juan Limorte en agosto de 1936. Para completar el panorama familiar desolador, dos meses después, el 29 de octubre de 1936, era fusilado también, esta vez en Valencia, el suegro de José Pérez Limorte y consuegro de Carmen Limorte, el general de la Guardia Civil Ricardo

¹ Archivo Municipal de Requena, en adelante AMRQ. DAML 35

Salamero Ortiz (1872-1936), a pesar de que ya estaba en la reserva. El resultado fue que la familia Pérez Limorte se convirtió en una familia de viudas.

Se juntaron Francisca Alarcón Serna, madre de Carmen Limorte y viuda desde 1930, la propia Carmen Limorte, viuda desde 1934, Luisa Pérez Limorte, viuda desde 1935 y Zoa Salamero Bru (1909-1988), viuda de José Pérez Limorte desde 1936, con cuatro hijos pequeños, tres varones y una mujer. Simultáneamente a la eliminación de los varones de la familia (José Pérez y Juan Limorte) se produjo la «incautación» de los vehículos y de las instalaciones de la empresa La Requenense de Autobuses (talleres, garajes y oficinas), conforme quedó reflejado en el acta de 24 de agosto de 1936², que se encontraban en la carretera de Madrid a Valencia a su paso por el casco urbano de Requena, actualmente se denomina calle de la Constitución, con la esquina de la calle Pérez Arcas. No se trataba de una «incautación judicial» que consiste en privar a alguien de sus bienes como consecuencia de un delito o de una sanción administrativa, al contrario se trataba de una apropiación arbitraria llevada a cabo por uno de los muchos comités revolucionarios, en esta ocasión el Consejo Obrero-UGT utilizando la palabra «incautación» como eufemismo, al igual que en tantos otros lugares de la llamada zona republicana durante la guerra civil de 1936 a 1939. Según Ronald Fraser, en este periodo se produjo «la más intensa actividad revolucionaria presenciada por el mundo occidental en el siglo XX»³.

Los miembros del Consejo Obrero-UGT no se conformaron con adueñarse de los autobuses y de las instalaciones de «La Requenense», sino que también decidieron la ocupación de la vivienda de las tres viudas, Francisca, Carmen y Luisa que, con sus cuatro hijos, fueron obligadas a trasladarse al desván, en la planta más alta de la casa, bajo la techumbre. Allí habitó «la familia obligada a pagar un alquiler» (García Rodríguez, 2021, p. 246) hasta que, el 30 de marzo de 1939, se anunció la llegada de las tropas del Cuerpo de Ejército Castilla mandadas por el general Varela (Martínez Roda, 2012, p. 185) lo que provocó la salida de los ocupantes con lo que quedó libre la vivienda y las viudas y los niños pudieron regresar a ella.

Al poco tiempo de acabar la guerra civil, se produjo la reversión legal de los bienes anteriormente expropiados, pero los varones de la familia seguían muertos. En este momento, Carmen Limorte comenzó a demostrar sus dotes de organización, a pesar de que no había realizado ni siquiera estudios primarios, aunque es cierto que siempre tuvo una gran perspicacia y estuvo apoyada por su madre Francisca. Las dos se convirtieron en empresarias, aunque la titularidad de los bienes correspondió a Carmen Limorte.

2 AMRQ 10.759.

3 Vid. FRASER, Ronald: *Recuérdalo tú, recuérdalo a otros*, 2 vols. Ed. Grijalbo-Mondadori, Barcelona, 1997.

En muchas ocasiones, cuando una mujer se hacía cargo de una empresa por defunción de su marido, se mantenía el nombre del varón y delante se ponía «Viuda de...». No quiso Carmen Limorte seguir con esa costumbre, como tampoco lo hizo Valeriana Ruiz, viuda de Juan García Tomás, que había sido alcalde de Requena durante la guerra civil y al terminar la contienda fue procesado y condenado a muerte. De hecho, al finalizar la guerra civil, los crímenes cometidos en la zona republicana fueron investigados y se atribuyó responsabilidad penal al alcalde en cuyo municipio se había asesinado. Sin embargo, se puede decir que en este contexto general hubo una singularidad requenense en favor de su alcalde:

«llegaron a recogerse firmas para que no fuera condenado (...) sin embargo fue ejecutado y los firmantes multados (...) la cantidad recaudada por la multa fue entregada al Ayuntamiento de Requena que empleó el dinero en abrir una avenida» (Martínez Roda, 1998, p. 464).

Es digno de subrayar que ambas mujeres, Carmen Limorte y Valeriana Ruiz, unidas por un destino trágico, quisieran poner su propio nombre al negocio que se vieron obligadas a emprender o mantener, lo que significaba la necesidad de pasar página y no perpetuar como presente un periodo verdaderamente terrible para ellas.

Fueran conscientes o no del significado de no utilizar el nombre de sus respectivos maridos, encontramos a dos mujeres propietarias de sus negocios familiares que evitan el «Viuda de...», con lo que no se quedaron atadas al pasado, aunque fuera un pasado muy reciente, ni tampoco a la idea establecida de que perdían prestigio si trabajaban fuera del hogar. También es cierto que la actividad económica de Carmen Limorte tuvo una proyección más allá de ámbito local; de hecho entre 1939 y 1953 es propietaria de una empresa de autobuses que lleva su nombre y apellido, que cuenta con líneas regulares de transporte de viajeros en las provincias de Valencia, Albacete y Cuenca con ramificaciones a algunos pueblos de Toledo y Ciudad Real, y a ella se dedicó.

EL DESPLIEGUE EMPRESARIAL

En 1953 uno de sus nietos, el notario Nicolás Pérez Salamero, propone a la familia que esa empresa personal que paseaba el nombre de Requena y de su propietaria por las provincias mencionadas: La Requenense de Autobuses, Carmen Limorte; se convirtiera en sociedad anónima, lo que le parecía más acorde con la responsabilidad derivada de una actividad económica de cada vez mayor volumen y complejidad. Y así se hizo. El 28 de enero de 1953 queda constituida la nueva sociedad mercantil⁴

4 AMRQ 10.762

con lo que se le añaden las siglas sociedad anónima a la conocida «marca»: La Requenense de Autobuses Carmen Limorte S. A. Lo que no cambió fue la implicación de la titular, que siguió llevando las riendas, pero apoyándose en su primo Pedro Limorte como ya lo había hecho durante los años cuarenta, posteriormente también en su yerno, casado con su hija pequeña Carmen, José Cobo Monsalve y, finalmente, en el administrador de la empresa al que se nombró al convertirse en sociedad anónima, Santiago Garrido Ortiz (1911-1968), que representaba la profesionalización que se pretendía y que continuó tras la muerte de Carmen Limorte en 1960.

Carmen Limorte siempre fue el alma de «La Requenense», sobre la que mantuvo su autoridad. De hecho, presidió hasta su fallecimiento el Consejo de Administración, del que formaban parte seis de sus doce nietos, dos por cada una de las tres ramas familiares: los cuatro descendientes de José (Nicolás, Zoa, Ricardo y José Antonio Pérez Salamero), los cuatro de Luisa (Pascual, Luis, Gabriel y María del Carmen Climent Pérez) y los cuatro de Carmen (José Manuel, Nicolás, María Pilar y Mario Cobo Pérez), dándose la coincidencia de que eran tres varones y una mujer en cada rama.

EL ÁMBITO TERRITORIAL DE LA REQUENENSE

El legado de Carmen Limorte ha sido La Requenense de Autobuses, que fue decisiva en la ordenación del territorio de un espacio predominantemente rural como la provincia de Albacete. Esta provincia reúne las comarcas de Alcaraz, Hellín y Manchuela, junto con tierras netamente manchegas como La Roda, Villarrobledo y Tarazona de la Mancha, y pueblos del valle del Júcar (Casas Ibáñez), además se le incorporó Caudete que había pertenecido al Reino de Valencia. También se incluía a este ámbito, por medio del servicio de autobuses, una parte de La Manchuela conquense (Iniesta y Minglanilla) y del Campo de Montiel (Ossa).

A partir de 1854, la construcción del ferrocarril que atraviesa la provincia de Albacete, desde Villarrobledo a Manchuela con el ramal de Hellín que conduce a Murcia, dejó a la capital Albacete mucho mejor comunicada, pero gran parte de la provincia quedaba al margen de este nuevo medio de transporte. Fue La Requenense de Autobuses la que, casi sesenta años después, articuló la demarcación provincial y convirtió a su capital en un «lugar central»⁵ al que se podía acceder para los servicios que se iban incrementando conforme avanzaba el siglo XX, especialmente sanidad, enseñanza y justicia; y sobre todo para la adquisición de artículos de uso no frecuente, con lo que la capital administrativa de la provincia se convirtió en cabeza de área comercial.

5 El concepto "lugar central" fue acuñado por el geógrafo alemán, precursor de la Geografía cuantitativa, Walter Christaller (1893-1969) y, resumidamente, significa un lugar en donde se prestan servicios para un área circundante, que forma parte de una red espacial jerarquizada.

Las líneas de autobuses de La Requenense, con los flujos de viajeros correspondientes, facilitaron la accesibilidad e intensificaron las relaciones en la provincia de Albacete hasta tal punto que comenzó a ejercer una influencia en su territorio circundante que llega a nuestros días, y esto no fue por razones de relaciones ancestrales ni de localización industrial sino por «un proceso histórico de realización humana» (Sánchez Ortega, 1995, 1), en el que la capacidad de la red de transportes de pasajeros por carretera, que sólo en tres de sus rutas competía con el ferrocarril: Albacete-La Roda-Villarrobledo; Albacete-Almansa y Albacete-Hellín, desempeñó un papel decisivo desde la segunda década del siglo XX.

Antes de analizar las líneas de autocares de la provincia de Albacete y alrededores que durante muchos años fueron servidas por La Requenense de Autobuses Carmen Limorte S. A., es preciso recordar que también contaba con concesiones administrativas que cubrían líneas con origen y destino en la ciudad de Valencia, que siempre efectuaban una parada en Requena. Las más importantes fueron: Ayora-Requena-Valencia; Albacete-Requena-Valencia y Quintanar de la Orden-Requena-Valencia; incluso líneas de estrictas zonas rurales como la línea Alcalá-Macastre-Buñol. Pero, como se ha dicho, donde La Requenense desplegó toda su capacidad de ordenación del territorio fue en la provincia de Albacete.

LA REQUENENSE EN LA PROVINCIA DE ALBACETE: RUTAS Y NÚMERO DE PASAJEROS

La práctica totalidad de las poblaciones de la provincia de Albacete fue cubierta por la red de transporte por carretera que dispuso la Requenense de Autobuses, Carmen Limorte, S.A., en la que el punto de encuentro o conexión de todas las líneas confluía en la capital provincial a pesar de ocupar un lugar descentrado en el territorio provincial, al estar ubicada hacia el norte. Además, como se ha dicho, solamente en tres líneas de autobuses había competencia del ferrocarril: Albacete-La Roda-Villarrobledo; Albacete-Almansa y Albacete-Hellín.

El legado empresarial de Carmen Limorte queda reflejado en el hecho de que unos años de después de su muerte y poco antes de que las acciones de la Sociedad Anónima fueran vendidas a Autobuses Alsina, dentro del proceso de fusiones en el sector, es decir en 1980, año elegido como referencia tanto del conjunto de líneas como del flujo de pasajeros, la Requenense de Autobuses recorría toda la provincia de Albacete con carácter casi monopolístico. Las líneas que cubrían sus autocares⁶ se habían

6 La palabra autobús ha evolucionado y actualmente en la jerga profesional se denomina de este modo a los que prestan servicio en la ciudad, con una disposición de asientos que permite también que viajen personas de pie. Se llama autocares a los que recorren mayores distancias que las urbanas y, lo que es más importante, disponen sus asientos de modo que todas las plazas son para personas sentadas. Sin embargo, esta terminología profesional no se ha trasladado al lenguaje corriente pues los puntos de salida y llegada de los “autocares” se llaman en casi todas partes “Estaciones de Autobuses”. La Requenense, a pesar de que su flota era de autocares, siguió denominándose, “La Requenense de Autobuses”, siempre con el nombre también de Carmen Limorte.

consolidado (Gráfico 1) y habían facilitado y facilitaban las funciones de capitalidad de su principal ciudad, Albacete, que contaba entonces con 117.126 habitantes.

En 1980, la provincia de Albacete contaba con 331.390 habitantes, lo que significaba una densidad de población de 22'3 habitantes por kilómetro cuadrado, dado que la superficie provincial es de 14.838 kilómetros cuadrados. Una densidad muy baja lo que no fue obstáculo para que, a pesar de lo cortas que eran las cifras de billetes vendidos en algunas líneas, La Requenense de Autobuses Carmen Limorte S.A., prestara el servicio de transporte de pasajeros con resultados contables positivos, es decir, con la necesaria rentabilidad de una empresa para ser sostenible.

A) LA RED RADIAL ALBACETENA DE LA REQUENENSE

La situación espacial de la capital de la provincia de Albacete y la equidistancia de los tres núcleos de población más importantes, que ya en 1980 estaban en torno a los veinte mil habitantes, Hellín al sur, Villarrobledo al este y Almansa al oeste, favorecieron que las rutas de sus autobuses formaran una red de transporte de pasajeros por carretera radial, en un primer momento en coincidencia con el ferrocarril de temprana implantación, pues se encontraba en la línea Madrid-Alicante inaugurada por la reina Isabel II el 25 de mayo de 1858, no obstante desde 1854 ya había estación de tren en Villarrobledo, desde 1855 en Albacete, desde 1857 en Almansa y, finalmente, en 1864 en Hellín, en el ramal que partía hacia Murcia. Más adelante, el resto de líneas que ya no competían con el ferrocarril, establecían una red radial que, en alguna de sus poblaciones, continuaban a destinos de provincias limítrofes, como por ejemplo desde Casas Ibáñez continúa la línea hasta Requena y Valencia; la de Mahora continúa hasta Minglanilla, Iniesta e incluso a Motilla del Palancar, la de Ossa de Montiel sigue hasta Tomelloso y, finalmente, la de Robledo hasta Villamanrique. Se completaba la presencia de La Requenense con una línea prácticamente urbana, que era la de Albacete al Polígono de Campollano.

La topografía de la provincia de Albacete, muy llana con la excepción de las sierras meridionales, permite que las isócronas estén en función de las distancias kilométricas pues solamente al sur se encuentran las principales sierras. Además, en el gráfico 1 se observa que tanto Hellín como Almansa, pero no Villarrobledo, cumplen una función de centro secundario en la jerarquización del ámbito rural provincial, pues la red radial de territorio con centro en Albacete, se completa con las líneas de autobuses que tienen su origen y destino en las mencionadas ciudades de Hellín y Almansa.

El carácter radial de la red de transportes de viajeros por carretera, combinada con la posición excéntrica de la capital, ligeramente al norte, ha permitido articular toda la provincia pero el área de influencia llegó más allá, especialmente hasta la

subcomarca comprendida entre la carretera N-III, de Madrid a Valencia, y el límite administrativo provincial entre Cuenca y Albacete, es decir una parte considerable de la comarca denominada La Manchuela, independientemente de que las rutas más largas se prolonguen hasta las provincias de Toledo, Ciudad Real y Valencia, es decir todo el ámbito territorial de La Requenense.

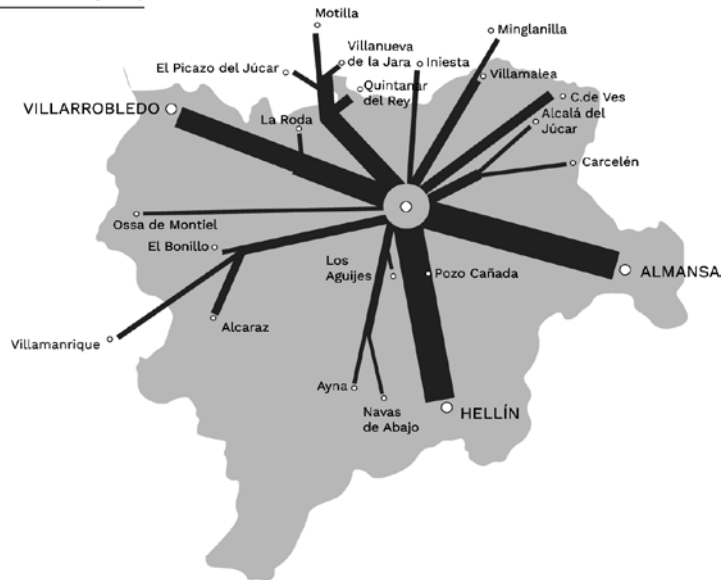
RED DE LAS LÍNEAS DE AUTOCARES DE LA PROVINCIA DE ALBACETE (1980)

GRÁFICO 1



INTENSIDAD DE LOS FLUJOS DE PASAJEROS EN LAS LÍNEAS DE AUTOCARES DE LA PROVINCIA DE ALBACETE (1980)

GRÁFICO 2



B) CUANTIFICACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS DE LA REQUENENSE EN LA PROVINCIA DE ALBACETE

Para entender lo importante que ha sido para la provincia de Albacete La Requenense de Autobuses Carmen Limorte S.A. es preciso tener en cuenta, además de la red de transporte que estableció, la frecuencia de los viajes y el número de pasajeros que viajaban en ella (tabla 1) Ya se ha visto que en la mayoría de las líneas el punto de destino era Albacete y ello es debido precisamente a las funciones que presta como capital provincial. En muchas ocasiones, los viajes eran de ida y vuelta, de modo que el trayecto con destino a Albacete se hacía por la mañana y por la tarde se volvía al pueblo de origen.

Esta característica ha sido decisiva en el establecimiento de las 23 líneas analizadas que, como se ha dicho, formaron una red radial y que, en 1980, transportaron 817.001 pasajeros, o si se quiere en ese periodo La Requenense vendió 817.001 billetes de viaje. Al analizar el detalle del total de pasajeros conforme aparecen en la tabla 1, lo primero que destaca en cantidad son los 120.980 pasajeros de la línea Albacete-Polígono Industrial de Campollano, que es la única línea que no responde a la movilidad en espacios rurales. Al contrario, se trata de un trayecto de unos cuatro kilómetros netamente urbano en la composición y origen de los viajeros que La Requenense compartía con muchas de las empresas establecidas en dicho polígono que contaban con servicios de autobuses para sus propios empleados.

Dicho esto, se puede cuantificar en 696.081 el conjunto de pasajeros que, a lo largo del año 1980, utilizaron las líneas de la red de transportes colectivos por carretera de La Requenense entre la capital y los pueblos de la provincia de Albacete. Si estimamos que la inmensa mayoría de estos 696.081 billetes vendidos son para trayectos de ida y vuelta en el día, como ya se ha dicho, se puede considerar que el número de desplazamientos reales se pueden dividir por la mitad, es decir de unos 350.000 al año. Dado que los domingos y otros días festivos muy señalados (Navidad, Año Nuevo, etc) no se prestaba el servicio, el total de días laborables con autobuses era de 305 días al año, lo que permite afirmar que el número de personas que viajaban diariamente en el espacio rural analizado era de 1.147, mientras que si se suma la línea urbana Albacete-Polígono Industrial de Campollano, se alcanza la cifra de 1.340 al día en el total de las líneas estudiadas, es decir, 2.680 billetes vendidos de media diaria.

En resumen, cada día de servicio de autobuses de La Requenense en la provincia de Albacete solamente el 0'5% del total de sus habitantes se desplazaban en autobús y, además, si solamente contabilizamos los viajes en el medio rural, el porcentaje se queda en el 0'35% con unas grandes diferencias entre unas líneas y otras.

	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTBRE.	OCTUBRE	NOVBRE.	DICMBRE.	TOTAL
Polígono de Campollano	11.713	11.042	10.907	10.412	10.484	9.451	7.547	9.087	9.552	12.321	10.993	7.471	120.980
Almansa, por Chinchilla	10.084	10.837	10.907	9.999	12.327	10.926	11.114	9.201	13.115	11.236	9.342	9.117	128.205
Hellín	8.083	8.363	8.506	8.011	9.826	8.280	8.702	7.700	9.731	8.724	7.643	7.374	100.943
Villarrobledo	7.174	7.484	7.230	6.549	7.053	6.030	5.312	4.671	6.203	5.470	5.477	4.837	73.490
Alcaraz	3.413	3.444	3.302	3.509	3.636	3.325	3.276	3.360	4.407	3.914	3.819	3.517	42.922
Quintanar del Rey	3.382	3.929	4.407	3.659	4.590	3.549	3.762	2.720	3.714	3.003	2.917	2.630	42.262
Carcelén	2.613	3.276	3.159	2.906	3.732	3.333	3.105	2.905	3.443	3.574	3.153	2.919	38.118
Villamalea	2.390	2.803	3.170	2.542	3.068	2.693	3.022	2.464	3.135	2.471	2.297	2.180	32.235
La Roda	2.108	1.847	1.863	1.638	1.901	1.952	2.330	1.962	2.673	2.099	2.442	1.980	24.795
Casas de Ves	1.081	2.073	2.221	2.234	2.349	2.185	2.064	2.024	2.556	1.842	1.772	1.516	23.917
Navas de Abajo	1.479	1.884	1.862	1.703	2.003	1.598	1.266	948	1.165	2.562	2.312	1.730	20.512
Morilla del Palancar	1.671	1.696	1.763	1.663	1.864	1.630	1.684	1.263	1.988	1.662	1.647	1.506	20.037
Villanueva de la Jara	1.597	1.635	1.646	1.489	1.778	1.505	1.607	1.271	1.748	1.485	1.534	1.296	18.591
Ossa de Montiel	1.500	1.700	1.600	1.600	1.900	1.500	1.300	1.000	1.900	1.500	1.500	1.500	18.500
Ayna	1.274	1.222	1.296	1.250	1.292	1.170	1.133	1.159	1.776	1.450	1.657	1.331	16.010
Alcalá del Júcar	1.257	1.424	1.562	1.203	1.545	1.126	1.149	1.345	1.671	1.316	1.071	1.129	15.798
El Bonillo	1.171	1.227	1.352	1.116	1.498	1.114	1.127	932	1.358	1.212	1.238	1.001	14.346
Los Anguites	981	911	1.817	1.332	1.528	1.141	903	641	752	1.504	1.015	870	13.395
El Picazo del Júcar	1.080	1.328	1.542	1.071	1.305	1.065	1.098	861	1.267	938	997	826	13.378
Pozo Cañada	972	1.143	1.216	1.011	1.208	1.153	899	859	722	806	715	666	11.370
Minglanilla	1.070	1.177	1.044	897	1.114	903	686	659	929	1.127	854	899	11.359
Villamanrique	628	629	733	624	823	682	752	1.126	1.160	748	689	657	9.251
Iniesta	1.016	752	552	553	519	519	495	413	550	281	439	498	6.587
TOTAL ANUAL	67.737	71.826	73.657	66.971	77.343	66.830	64.333	58.571	75.515	71.245	65.523	57.450	817.001

C) LA EFICAZ ADAPTACIÓN EMPRESARIAL DE LA REQUENENSE A UN ESPACIO RURAL POCO POBLADO

Las líneas de larga distancia, como Albacete-Requena-Valencia y Quintanar de la Orden-Requena-Valencia, incluso Ayora-Requena-Valencia, con su correspondiente conexión con Almansa y Hellín, eran las más rentables de La Requenense de Autobuses Carmen Limorte S.A., pero donde la empresa demostró durante mucho tiempo su adaptación a un espacio rural poco poblado, como se ha visto, fue en la provincia de Albacete. Esta adaptación se comprueba al analizar el número de pasajeros de cada una de las líneas de los gráficos 1 y 2 cuyos flujos de pasajeros aparecen en la tabla 1.

Excluida la línea de Albacete-Polígono Industrial de Campollano por su carácter urbano, se observa que la mayor intensidad de viajeros corresponde a las tres poblaciones equidistantes que, en 1980, contaban con una población en torno a los veinte mil habitantes: Hellín, Villarrobledo y Almansa, cuya importancia aumenta si se añaden las cantidades de pasajeros que tienen como origen o destino en las poblaciones intermedias, por ejemplo Pozo Cañada en el caso de Hellín, La Roda en el de Villarrobledo y Chinchilla, que cada vez más es una ciudad dormitorio de la capital, en el de Almansa. En conjunto, significan más del cincuenta por ciento de los flujos provinciales de viajeros, excluida la línea urbana mencionada (Polígono de Campollano).

Las líneas con destino en Alcaraz, Carcelén, Quintanar del Rey, Villamalea, incluso Casas de Ves, Motilla del Palancar y Villanueva de la Jara alcanzan un cierto número de billetes vendidos en un año, 1980, entre 18.000 y 25.000, porque paran prácticamente en todos los pueblos de su ruta, e, incluso, se desvían del camino más corto para que el número de pasajeros alcance los costes del viaje y mantener la mínima rentabilidad que permite la viabilidad empresarial. Sistema, el de pasar por el máximo número posible de núcleos de población, que se repite en las demás rutas analizadas: Los Aguijes, Alcalá del Júcar, Ayna, El Picazo del Júcar, El Bonillo, Iniesta, Minglanilla y Villamanrique.

A pesar de la débil densidad de población, hay zonas en que no llega a los 10 habitantes por kilómetro cuadrado, La Requenense siempre estaba allí, para transportar en ocasiones solamente 281 pasajeros en un mes, como ocurrió en octubre de 1980 en la línea Albacete-Iniesta. Este método articuló la provincia de Albacete e impidió que algunas poblaciones quedaran marginadas al contar con el servicio de transporte de pasajeros que les daba La Requenense.

En conjunto, hay que destacar que el ritmo de viajes está relacionado con los servicios que se requieren de la capital, y que se suelen adaptar a los trabajos agrícolas, de ahí que en los meses que exigen mayor dedicación, disminuya el número de viajeros, sin embargo que septiembre sea el mes de mayor número de desplazamientos a Albacete hay que relacionarlo, sin lugar a dudas, con su famosa feria.

LA DESLOCALIZACIÓN DE LA REQUENENSE Y LA PERVIVENCIA DE SU NOMBRE UNIDO AL DE CARMEN LIMORTE

En el último cuarto del siglo XX, la economía española se caracterizó, entre otras cosas, por las concentraciones empresariales a través de fusiones societarias cuyo exponente más visible fue el ámbito de la banca pero también alcanzó a otros sectores, todo ello auspiciado por la idea de que el ingreso de España en la Europa comunitaria requería empresas de mayores dimensiones que las existentes. Uno de estos sectores que concentró sus empresas fue el de transporte de pasajeros por carretera en autobús, y le llegó el turno a La Requenense de Autobuses Carmen Limorte S.A.

A principios del año 1989 la mayoría del accionariado de La Requenense permanecía en manos de los descendientes de Carmen Limorte, de sus doce nietos principalmente, conforme se había diseñado en 1953, aunque también había algún accionista más reciente de fuera de la familia, pero la mayoría de las acciones seguían en las tres ramas de la familia Pérez Limorte, como se ha dicho. Dentro de los procesos de concentración empresarial mencionados, las acciones fueron vendidas en su totalidad a José Alsina, titular también de Autolíneas Alsina S.L. que, procedente de Igualada (Barcelona), había extendido su red de transporte de pasajeros por las provincias manchegas. De este modo Autolíneas Alsina, al comprar todas las acciones, al final del año 1989 incorporaba una nueva empresa a su organización, pero no le cambiaba el nombre, aunque sí la sede social. La Requenense de Autobuses Carmen Limorte S.A. dejó de ser «requenense» y trasladó su sede al lugar de mayor actividad, a Albacete, donde ya estaban sus talleres principales desde finales de los años setenta del siglo pasado.

Años después siguieron las fusiones societarias y las nuevas funciones de las empresas de transportes por lo que La Requenense más que cambiar de objeto social, lo amplió y lo dejó con el siguiente tenor literal:

«Realización y explotación de servicios públicos regulares, discrecionales y turísticos de transporte de viajeros, así como toda clase de actividades relacionadas con las industrias del transporte, del automóvil y del turin».

Los nuevos tiempos y las nuevas fusiones le hicieron cambiar otra vez de sede social, actualmente se encuentra en Sevilla, desde donde La Requenense de Autobuses Carmen Limorte S.A. despliega su actividad por Andalucía Occidental, especialmente. Es evidente que esta empresa ha perdido su relación con Requena y con Carmen Limorte, pero es el signo de los tiempos en el que determinadas realidades dejan de serlo y se convierten en marcas, y así ha ocurrido en el caso que nos ocupa. Carmen Limorte es una marca que ha quedado desvinculada de su realidad inicial, pero ahí sigue. Por lo tanto, su proyección nacional se perpetúa a través de la empresa que lleva su nombre, siempre unido al gentilicio de su ciudad: La Requenense.

CONCLUSIONES

Carmen Limorte ha sido la requenense cuyo nombre más ha influido en la expansión del gentilicio de su ciudad. Todo ello se debió a una serie de trágicas circunstancias a las que ella y su familia hicieron frente con gran entereza. Al morir hasta cuatro varones de la familia, en 1939, una mujer de 61 años, sin estudios reglados, se puso al frente de la actividad empresarial, lo que no era habitual en esa sociedad y en ese momento histórico. El desarrollo de La Requenense de Autobuses Carmen Limorte S.A. contribuyó a prestar un gran servicio de movilidad en zonas predominantemente rurales, con escasa densidad de población en las provincias de Valencia, Cuenca, Toledo, Ciudad Real y Albacete. En esta última provincia fue decisiva para que la capital pudiera prestar los servicios del «lugar central», hasta el punto de que, una vez las acciones de La Requenense fueron vendidas a un comprador de fuera de Requena, la sede social se trasladó a Albacete y, luego, a Sevilla. Lo que no ha impedido que se hayan mantenido durante un siglo tanto el nombre de la mujer que fue el alma de la empresa, Carmen Limorte, como el del gentilicio que siempre la acompañó: La Requenense, pues sigue operando la empresa dedicada al «transporte de viajeros» llamada La Requenense de Autobuses Carmen Limorte S.A. y, aunque lo único que tiene que ver, en 2024, con Requena y con Carmen Limorte es su origen, perpetúa su recuerdo.

BIBLIOGRAFÍA

- COMES IGLESIA, Vicent, *En el filo de la navaja. Biografía política de Luis Lucia Lucia (1888-1943)*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2002.
- FRASER, Ronald, *Recuérdalo tú, recuérdalo a otros*, 2 volúmenes, Barcelona, Grijalbo-Mondadori, 1997.
- DIEGO, Emilio de, *Historia del Mundo Contemporáneo*, Madrid, Editorial Actas, 1994.
- GARCÍA RODRÍGUEZ, Alfonso, *Requena (1898-1939)*, Requena, Ayuntamiento de Requena-Centro de Estudios Requenenses, 2021
- GONZÁLEZ PAZ, José, *Los transportes*, Barcelona, Salvat Editores, 1975.
- MARTÍNEZ RODA, Federico, «La ordenación del territorio y espacio rural en ámbitos regionales». VII *Coloquio de Geografía*, Pamplona/Salamanca Asociación de Geógrafos Españoles, Tomo II, 1983.
- *Valencia y las Valencias: su historia contemporánea (1800-1975)*, Valencia, Fundación Universitaria San Pablo-CEU, 1998.
- *Varela. El general antifascista de Franco*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2012.
- PIQUERAS HABA, Juan, *La vid y el vino en el territorio de la D.O. Utiel-Requena. La cuna de la bobal*, Requena, Arcís Ediciones, 2023.
- SÁNCHEZ ORTEGA, Daniel, *Los llanos de Albacete. La tierra y el hombre: un proceso histórico de realización humana*, Albacete, Instituto de Estudios Albacetenses, 1995.