



Edificio actual

El primero de julio de 1860, queda abierto el tramo hasta Manzanares y en marzo del siguiente se llega a Ciudad Real. Se había completado el proceso iniciado en mayo de 1854, cuando se inauguraba el tramo Templeque-Alcázar, dentro de la línea Madrid-Almansa. Posteriormente, la continuación hacia Portugal de la línea de Ciudad Real, la prolongación hacia Andalucía desde Manzanares que alcanza Córdoba en 1866, junto con la culminación de los tramos del Levante –Albacete, 1858; Valencia, 1859; Cartagena, 1865 – completaban el cuadro de comunicaciones del Mediodía español, teniendo como punto de convergencia la estación de Alcázar.

FACTORES DE CONJUNTO.

Además de los agentes “locales” o “precondiciones”, que pudieron facilitar la decisión de establecer el ferrocarril en Alcázar, hay otros factores que, en conjunto, propiciaron su conversión en un centro vital para las comunicaciones terrestres con el sur, este y oeste de la Península, sobre todo durante el último tercio del siglo XIX y primera mitad del XX, estos son los siguientes:

– El crecimiento desordenado y carente de programa previo que caracterizó la construcción de la red de ferrocarriles españoles, permitió la convergencia en esta localidad de dos líneas –Levante y Andalucía– que en principio no estaban pensadas unidas.

– La escasez de capitales y recursos económicos en general, imponía la reducción de los costes de construcción, con lo que se vio favorecida, generalmente, la continuación o los enlaces en líneas ya construidas antes que el establecimiento de unas nuevas en todo su trazado.

– El carácter especulativo de las concesiones y las frecuentes intrigas e irregularidades que rodeaban su concesión, impidió que prosperasen proyectos sólidos por el simple hecho de estar patrocinados por personas sin el favor político de turno.

– Y por último, la estructura radial de la red, que en definitiva no venía sino a minimizar los costes de construcción, independientemente de la conciencia del hecho que pudiera tener el legislador, posibilitó que núcleos de población a los que la red arborescente no se dirigía directamente, se incorporasen a las corrientes de interacción existentes entre los centros de población más importantes del siglo XIX.

En definitiva, cualquiera que sea el factor determinante, si es que lo hubo, el resultado fue el establecimiento en Alcázar de un enclave ferroviario de primerísimo orden capaz de transformar radicalmente sus estructuras económicas, demográficas, sociales y urbanas.

¿Por qué en Alcázar y no en otro lugar? es un interrogante con respuesta complicada, por lo menos tanto como complejo es el análisis de la documentación y legislación relativa al asunto. Sin pretender cerrar la cuestión, hemos apuntado hipótesis que abren las vías, nunca mejor dicho, a un estudio más profundo.

Fernando Sánchez Bódalo.

Citas:

(1) *Inserto en Real Cédula de 12 de septiembre de 1855.*

(2) *Ley de 18 de junio de 1856, para otorgar al Conde de Morny, Presidente de la Sociedad de FFCC del Grand Central de Francia, la concesión de varios ferrocarriles, y ley de 27 de julio de 1857, autorizando al Gobierno para anunciar y celebrar la subasta de construcción de los trozos del ferrocarril que del de Madrid a Almansa va a terminar en la frontera de Portugal.*