

Historia de Alcázar



Es evidente que, si la construcción del ferrocarril en Alcázar hubiera ido precedida y acompañada de esos hechos, que una leyenda humillante y deshonrosa levantó en torno suyo, no hubiera sido acogida aquí esta obra con el entusiasmo que en los artículos anteriores hemos relatado y desde luego no hubiese inspirado la fé que inspiró en nuestros representantes.

A los pocos días de haber empezado las obras, el 28 de Mayo de 1852, aparecía un Decreto del Gobierno de S. M. sobre la enajenación de los bienes de propios de los pueblos de esta Provincia.

El día 25 de Junio se reunían los señores del Ayuntamiento y los mayores contribuyentes del pueblo, para conocer el inventario que de los mismos se había formado y ver los que podían enajenarse. De fincas urbanas, todos coincidieron en que solo podían venderse el «Cuartel de los pajizos» una casa que había aneja a la carcel, y el Posito, granero que estaba en la «Casa Carnecería» y en cuanto a las fincas rústicas, Don Luis Prudencio Alvarez opinó por que se vendieran todas; en cambio Don Rtael Marañón por que no se vendieran ninguna y el resto de los reunidos en que se vendiera los ejidos del Rubio, Buenavista, Largas del Río, Piédrola, La Higuera, Villar y la Lagunilla de los Carniceros, los cotos de Arinero y las majadas del Duqueso y de la Cañada, dejando las restantes fincas para cubrir las necesidades de los presupuestos. Con el producto de la venta, acordaron que se adquiriera, acciones del ferrocarril, que ha de construirse por cuenta del Estado entre esta Villa y la Capital de la Provincia.

Las obras del *Ferrocarril de Extremadura* no se llevaron con el ritmo tan acelerado que entonces suponían, y así vemos que transcurren los años, dando preferencia al de Alicante.

Es lógico que en Ciudad Real se trabajara constantemente para acelerar las obras. Se creó una Comisión del ferrocarril, encargada de atender este asunto y por fin, en marzo de 1859, los diputados provinciales lanzan una proclama haciendo ver las ventajas que estas obras reportarían a la agricultura al comercio y a la industria, haciendo un llamamiento a los pueblos de la Provincia para que contribuyeran en las medidas de sus posibilidades y hacerla pronto una realidad.

El Ayuntamiento de Alcázar estudió los proyectos y desde luego acordó no invertir en acciones del ferrocarril el 80,0% de sus bienes, porque decía, no se trata de construir todo el ferrocarril de Extremadura, sino un trozo hasta Manzanares, quedando la incógnita de cuándo se construirán los otros hasta Daimiel, Almagro y Ciudad Real y porque no consideraban justo ni lícito que esta población hiciera ningún sacrificio en favor de una obra que le

era altamente perjudicial, pues prolongando la línea hasta Manzanares únicamente, esta estación perdería toda su importancia.

Las obras, sin embargo, fueron más deprisa de lo que aquí supusieron. El 18 de Abril se adjudicaba la construcción a D. Antonio de Lara, Marqués de Villamediana, con una subvención de 141.369 reales y 32 céntimos por kilómetro. Las Obras comenzaron rápidamente y en 1.º de Julio de 1860 quedaba abierto a la explotación el trozo de Alcázar a Manzanares, en Octubre del mismo año el de Manzanares a Daimiel, el 21 de Enero de 1861 de Daimiel a Almagro y el 14 de Marzo de Almagro a Ciudad Real. En 21 de Abril de 1862 de Manzanares a Santa Cruz de Mudela y en 1865 de Santa Cruz de Mudela a Venta de Cárdenas.

Pero volvamos al del Mediterráneo. Dice la certificación tantas veces citada que las obras continuaron, notándose algunas intermisiones o paralizaciones. Describe de una manera detallada cómo se fué colocando la grava, las traviesas, los carriles y, por último, cómo fué cubierta de arena toda la vía.

El 12 de Septiembre de 1853 se inauguraba el trozo de Aranjuez a Tembleque, adquiriendo estas obras un ritmo más acelerado, advirtiéndose a primeros de 1854 una actividad extraordinaria, pues la Empresa quería, en lo posible, adelantar las obras.

El 25 de Febrero volvió a venir el Sr. Salamanca con varios Ingenieros para inspeccionar la línea, siendo en esta ocasión cuando se mostró tan espléndido regalando al Maestro de la Música 160 reales, otros 160 a los Guardas que le acompañaron a Campo de Criptana, 66 al Aguacil del Alcalde, 120 a las criadas de la casa en que se hospedó y al Ayuntamiento ofreció los árboles necesarios para el Paseo.

El 9 de Mayo vino en viaje de prueba una máquina de un peso enorme, el 10 otra con un coche de primera, en el que llegaron D. José de La Mora, Director de Obras Públicas y otros altos empleados y el 21 se inauguraba oficialmente con el esplendor dicho al principio, quedando abierta a la explotación por Real Decreto el día 20 de Junio. Y de Alcázar, a Albacete el 18 de Marzo de 1855. El 17 de Noviembre de 1857 hasta Almansa y hasta Alicante el 15 de Marzo de 1858, quedando en esta fecha abierta a la explotación en su recorrido total.

Dejaríamos incompletos estos artículos referentes a nuestro ferrocarril si no dijéramos que según la Enciclopedia Espasa (Tom. 21 página 305) entre los proyectos que en 1918 existían en el Ministerio de Fomento referentes a la construcción de ferrocarriles había unos, aprobados ya y otros en tramitación, entre los que figuran la construcción del ferrocarril de Cuenca a Alcázar, de Alcázar a Tomelloso, de Alcázar a Malagón y de Alcázar a Toledo.

Proyectos que llevados a la práctica hubieran convertido a Alcázar en un verdadero centro ferroviarios.

RUBIO