



0
20

guía

1966
alcázar de san juan
"corazón de la mancha"

R. 4034343
R-241

portada

alcázar de san juan: trenes y molinos

contraportada

cruz de la orden de san juan

textos

manuel rubio herguido

fotografías

marlo-foto, monty, pitos, e. samper y
centro de estudios alcazareños

dibujos

urrabieta, lópez andrés, alonso esteban y
josé luis samper.

edita y dirige

excmo. ayuntamiento y centro de estudios
alcazareños del aula de cultura del mo-
vimiento.

imprime

talleres viuda de moisés mata - primo de
rivera, 4 - alcázar de san juan. 1966

colaboran

eugenio molina muñoz, fructuoso lópez
parra, manuel rubio herguido, josé luis
samper sánchez-villacañas y pedro peral
martín.

g u í a

septiembre, 1966

Depósito Legal C. R. 214-1966

explicación

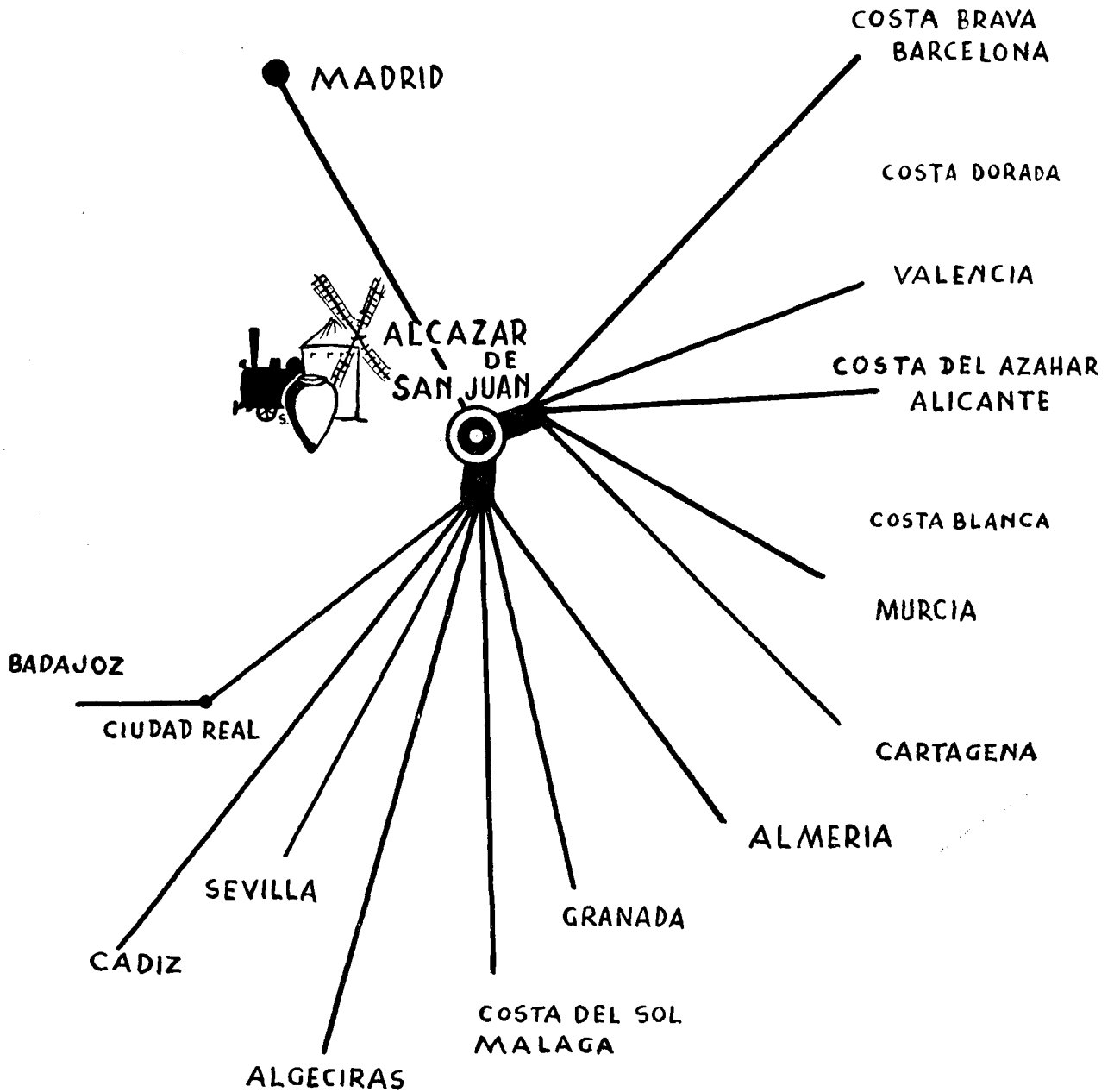
La historia ha hecho de Alcázar de San Juan un pueblo de trenes, por ser el primero en La Mancha, que presintió la rápida transformación que en ellos iba a experimentar la vida con ese cómodo medio de transporte.

Situada Alcázar en el centro geográfico de esta tierra inmortalizada por Cervantes, necesariamente había de ser también pueblo de molinos.

Molinos y Trenes. Dinamismo e Idealismo son las cualidades características que han hecho de Alcázar el Corazón de La Mancha

guía, que intenta ser desde hace unos años el exponente fiel de las realidades alcazareñas, sintetiza en sus páginas la actividad de un pueblo, que ilusionado, camina con firmeza por las rutas de su resurgimiento.





Alcázar de San Juan es un pueblo de la llanura manchega calificado en libros de texto y agencias de viaje como importante nudo ferroviario. Importantísimo nudo ferroviario lo titula *guía* no tanto por la calidad de sus instalaciones ferroviarias y líneas que de él parten, como por su larga historia y hechos emocionantes que en él han sucedido. La historia de este nudo ferroviario da comienzo en 1851, cuando el ingeniero inglés, Mister Green, llegó a Alcázar marcando con estacas y banderitas las partes de este terreno, firme y llano que había de ocupar el ferrocarril del Mediterráneo.

Los ferrocarriles españoles nacieron en el año de 1844, cuando el Gobierno de España promulgó su primera Ley sobre ellos. A su amparo se proyectó el del Mediterráneo, cuyo principal objetivo era acercar a las puertas de Madrid las playas del levante español.

En mayo de 1846 se empieza a trabajar en el primer ferrocarril de España y antes de llegar a Aranjuez el promotor de los ferrocarriles españoles, D. José de Salamanca, tiene que huir a Bayona, acosado por los acreedores, en 1847.

Esta circunstancia hace que el trayecto Barcelona-Mataró, empezado a construir en junio de 1847, sea el primer ferrocarril que se abra al servicio público en España el mes de octubre de 1848.

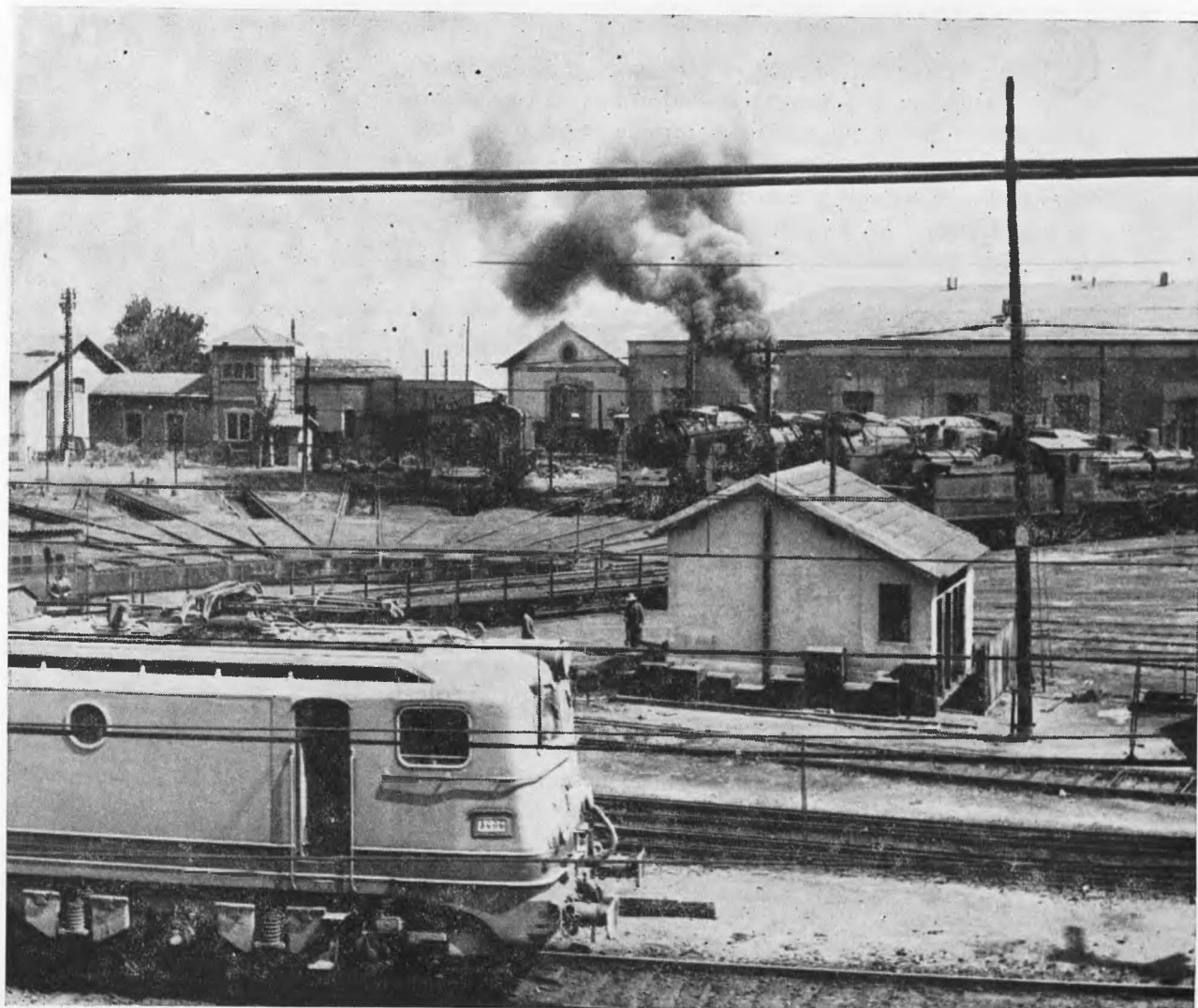
Vuelve a Madrid D. José de Salamanca en 1850, prosiguiendo las obras que había abandonado y en febrero de 1851 queda inaugurado el trayecto Madrid-Aranjuez.

El 10 de diciembre de 1851 se adjudicaban al Sr. Salamanca las obras, por cuenta del Estado, del tramo Aranjuez-Almansa.

El día 1.º de abril de 1852 un pregonero recorre las calles de Alcázar anunciando a los vecinos que aquel que quisiera trabajar en las obras de la red se presentara en el camino que salía de la calle de las Huertas.

Todo el pueblo y muchos vecinos de los cercanos se congregaron en aquel lugar. El propio D. José de Salamanca llegó acompañado de altas personalidades y pidió a Manuel Arias el azadón que llevaba y dando varias azadonadas en el sitio donde había de levantarse la estación, declaró inauguradas las obras.

Devolvió la herramienta de trabajo a su dueño y con ella una moneda de oro de diez duros, simbolizando así, tal vez sin intención de hacerlo, el comienzo de una nueva era en la vida de Alcázar, llena de bienestar para los alcazareños y muchos vecinos de los pueblos cercanos, a los que ofrecía prosperidad y empleo.



El "Depósito" de Alcázar.
Lugar apropiado para el
Museo del Ferrocarril.

La velocidad, esa aceleración del movimiento que están imprimiendo los comienzos de la era atómica a todos los órdenes de la vida, ha hecho que la majestuosidad de la máquina de vapor ceda su belleza a esa mole aerodinámica diseñada para el arrastre de toneladas. Insensiblemente se van arrinconando cosas, que dentro de unos años se buscarán con avidez como valiosas piezas de museo.

Antes que desaparezcan se ha propuesto la creación de un Museo del Ferrocarril, que muy bien pudiera tener cabida en las ahumadas cocheras del Depósito de Alcázar, pueblo ferroviario que las mirará siempre con respeto.

El día 21 de mayo de 1854 el pueblo de Alcázar apareció engalanado y su estación adornada con banderas, gallardetes y dos grandes retratos, uno de Isabel II y el otro de su esposo el Rey consorte. Esperando al pie de ellos se encontraban el Alcalde y Corporación Municipal, el Sr. Vicario y el Clero, el Sr. Juez de 1.^a Instancia y personalidades alcazareñas con todo el vecindario.

A las tres y diez minutos de la tarde llegó a los andenes un tren de lujo, compuesto por un maravilloso coche-salón, recién traído de Alemania, y de él descienden: El Conde de San Luis, Ministro de la Gobernación y Presidente del Consejo de Ministros; el Ministro de Estado; el Ministro de Marina, Marqués de Molins; el Ministro de Hacienda, que interinamente, desempeñaba también la cartera de Gracia y Justicia, el Ministro de la Guerra; el Ministro de Fomento; el Excmo. Sr. D. José de Salamanca; el Capitán General del Distrito; el Gobernador Militar de Madrid; el General Córdoba; el Duque de Alba; el Conde de Pinohermoso; los Condes de Retamosa y Vilches; los Directores Generales del Ministerio de Fomento; distinguidos Ingenieros de ferrocarriles y otros funcionarios públicos.

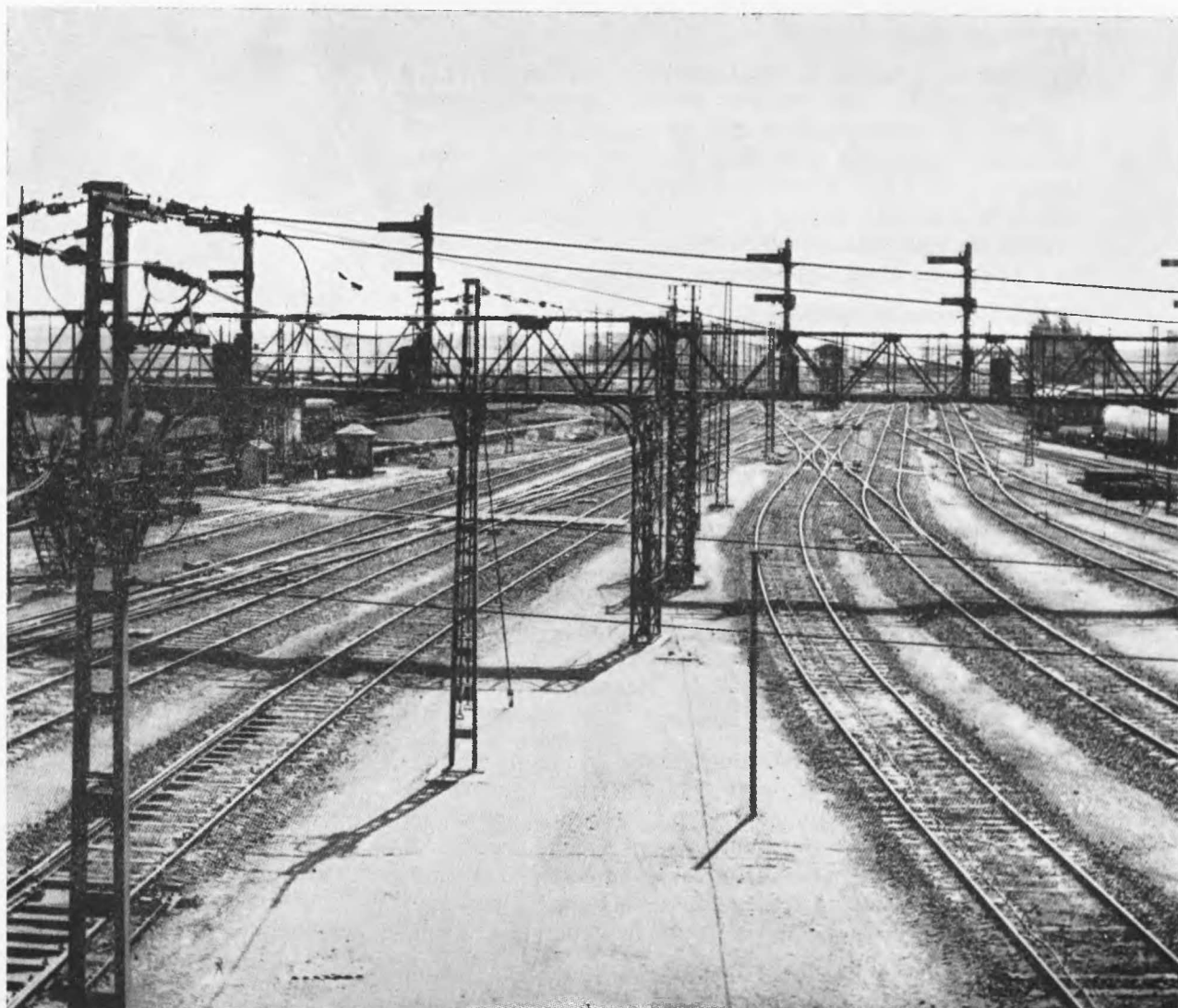
A estas personalidades se les unieron los alcazareños y ante los retratos de SS. MM. los Reyes de España, el Gobierno declaró inaugurado el ferrocarril Madrid-Alcázar.

Por el Paseo de la Estación, calle de las Huertas y San Andrés, llegaron a la Plaza de la Constitución los señores Ministros, donde visitaron el Ayuntamiento y el Casino de Alcázar, ofreciéndoles un refresco preparado por el Ayuntamiento.

Por la tarde regresaron a Madrid y durante todo el camino no cesaban de congratularse por el fervoroso entusiasmo que en este pueblo había levantado el ferrocarril.

Esta jornada memorable causó profunda impresión en el ánimo de los Ministros visitantes y en la "Gaceta de Madrid" se elogió oficialmente a Alcázar diciendo "que presentaba un aspecto muy superior a los demás pueblos de La Mancha que hasta ahora ha cruzado el ferrocarril. Las calles estaban empedradas y limpias, los edificios blanqueados y en el pueblo reinaba un loco entusiasmo".

Este entusiasmo alcazareño conmovió más hondamente el ánimo de los Ministros que la natural alegría de verse a 30 leguas de Madrid y de estar tocando con la mano el momento de llegar al mar y ponerlo a las puertas de la capital de España.



Vías y Semáforos.

Entre un enrejado de cables, hierros y señales los carriles del tren parecen perder su paralelismo en el punto de conjunción de las líneas de Levante y Andalucía.

La realidad nos demuestra que lo conservan, del mismo modo que los alcazares siguen sin distanciarse de la línea que se trazaron el día de la inauguración en 1854.

La fe que aquel día demostraron en las obras del ferrocarril sigue viva y firme la esperanza que pusieron en este medio seguro de progreso y resurgimiento.

El loco entusiasmo de los alcazareños por las obras del ferrocarril no fue una cosa pasajera, para impresionar el ánimo de los Ministros el día de su inauguración. Este entusiasmo se renovó y duplicó en numerosas ocasiones, llegando a veces a desbordarse contagiando a todos los pueblos de la provincia, lo cual permitió que la de Ciudad Real fuese de las primeras en cosechar los beneficios de la mayor obra de España en la segunda mitad del siglo XIX.

Con su ejemplo, el pueblo de Alcázar contribuyó de una manera definitiva al desarrollo de los ferrocarriles españoles

Las horas vividas por el Gobierno en Alcázar de San Juan el día 21 de mayo de 1854 prestaron nuevos ánimos a los promotores del ferrocarril del Mediterráneo para acelerar el ritmo de su construcción, y así, en el mes de marzo de 1855 se inauguraba el tramo de Alcázar-Albacete. En noviembre de 1857 se abría al público el de Albacete-Almansa y en marzo de 1858 se llegaba a Alicante.

En mayo de 1858 hacía el viaje inaugural la Reina Isabel II dando motivo a que los alcazareños y autoridades provinciales vivieran días de tensa emoción, pues ya se había hecho obligatoria una larga parada en la estación de Alcázar de San Juan.

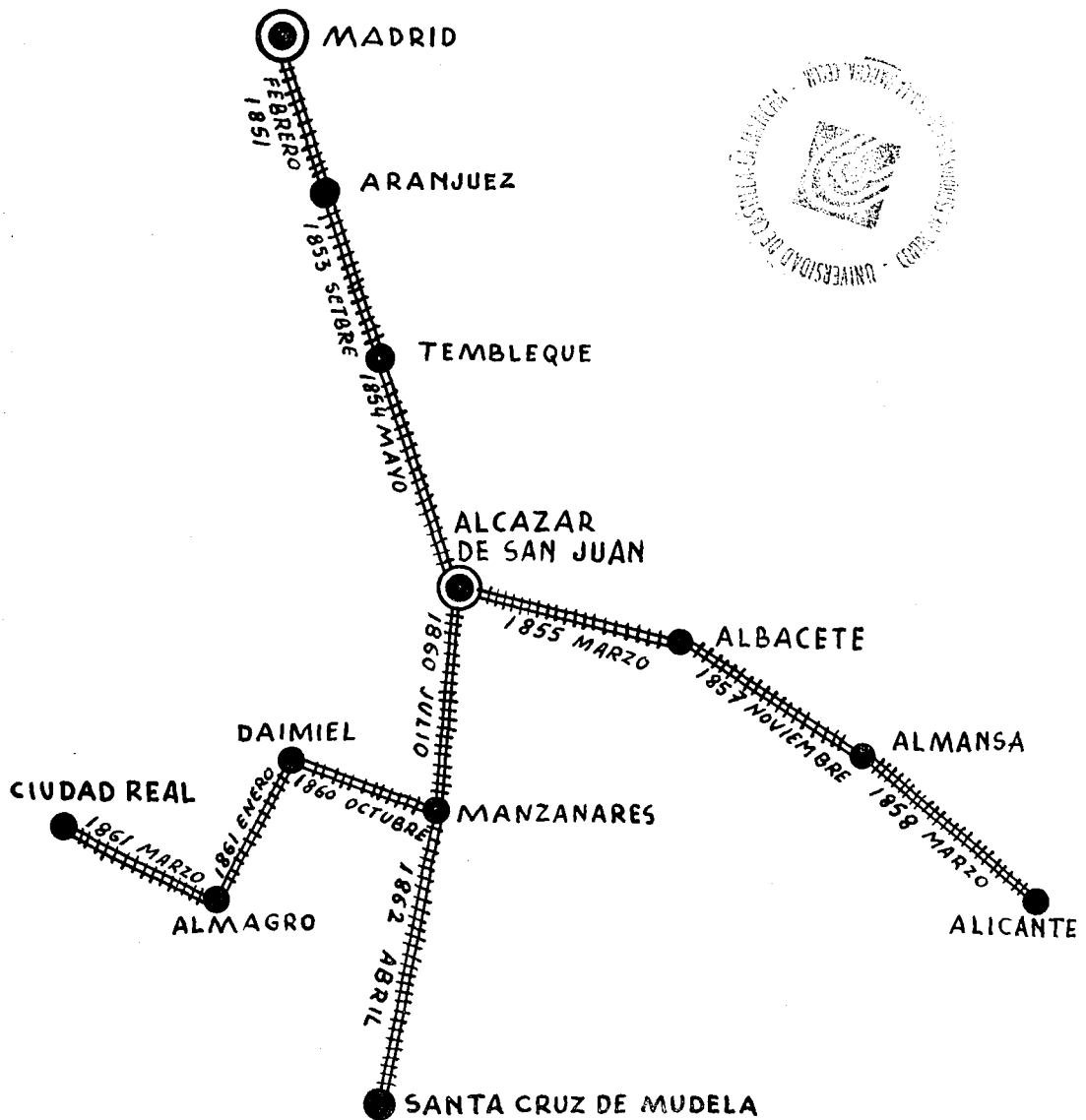
Es pura fábula, o una verdad desfigurada, la creencia popular de que el ferrocarril fue variando su trazado por la repulsa caprichosa de los pueblos. Con el ferrocarril ocurrió en aquellos tiempos, lo mismo que en estos sucede con las rutas turísticas, que todos desearon ver levantarse una estación en su pueblo y prueba permanente de ello es la línea quebrada que ofrece el trazado del ferrocarril Alcázar-C. Real.

La construcción de esta línea se promovió por la Diputación Provincial con cuantiosas aportaciones de los pueblos y es cierto que si hubiera habido más aportaciones más quebrada habría resultado la línea, que fue construida con la oposición de los alcazareños, los que creyeron se les escapaba de las manos este medio de progreso, cuando lo que hacía era afianzarlo, elevando su estación a la categoría de nudo ferroviario.

En el mes de julio de 1860 se abría al público el tramo Alcázar-Manzanares. De Manzanares a Daimiel, en octubre de 1860. En enero de 1861, el de Daimiel-Almagro y en marzo de ese mismo año Almagro-Ciudad Real.

El ferrocarril seguía buscando nuevos horizontes y en abril de 1862 se inauguraba el tramo Manzanares-Santa Cruz de Mudela.

Otra prueba de que los pueblos no repudiaban el ferrocarril es la de que en el Ministerio de Fomento ha habido proyectos, unos aprobados y otros en tramitación, de construir los ferrocarriles de Alcázar a Cuenca, Alcázar a Toledo Alcázar a Tomelloso y Alcázar a Malagón.



El mayor estímulo que pudo darse a las obras del ferrocarril, que con tantos sinsabores había comenzado D. José de Salamanca, fue el viaje que Isabel II hizo en el año 1858, en el que la Reina pidió a los alcazareños le permitieran llevarse, como entrañable recuerdo, el vaso de cristal donde había tomado el refresco en la estación de Alcázar.

A partir de ese momento los ferrocarriles se multiplican, tendiéndose en Ciudad Real las líneas señaladas en el grabado.

Por otros puntos llega a Guadalajara en 1859 y en octubre de 1864 a Zaragoza. Despeñaperros fue más penoso de pasar y hasta septiembre de 1866 no llegó a Córdoba.

Innumerables son las ocasiones en las que los alcazareños, el pueblo todo de Alcázar, se ha agolpado en su estación para celebrar algún acontecimiento ferroviario.

En el año 1852 al dar comienzo las obras del ferrocarril. En 1854 al inaugurarse la línea hasta Alcázar y en el 1858 para recibir a la Reina en su viaje inaugural a la costa.

Fue tanto lo que en esta ocasión impresionó a la Reina el fervor alcazareño, que prometió detenerse a su regreso en Alcázar y recorrer algunas de sus calles para visitar a las monjitas en su convento de Santa Clara, ya que eran las únicas que no habían podido subir a la estación, por su clausura. Y además pidió que como recuerdo de las horas memorables vividas en la estación de Alcázar, le permitieran llevarse uno de los vasos en que le habían servido el refresco.

A partir de esta promesa fueron quince días de febril preparación en los que todo el pueblo se dispuso para recibir esta visita de la manera más honrosa posible.

Entre el ingeniero del ferrocarril, D. Ricardo Beaumont, y el encargado de la fábrica del salitre, antigua fábrica de pólvora, capitán de artillería D. José Pardo, idearon un monumental arco triunfal que construyeron en el Paseo de la Estación, adornando sus frentes con banderas y en el centro el Escudo de España, a cuyos lados colocaron dos escudos de Alcázar.

Quince días de intensa emoción y trabajo para arreglar las calles de la carrera, que cubrieron de arena, enjalbegar las casas, que blanquearon más que en ninguna ocasión, y enjaezar los caballos y adornar las carrozas para la Reina y su séquito. Colgaduras en todas las casas. Ricos tapices, crespones y sedas, valiosísimos espejos y apreciadísimas alfombras cubrían el salón del Ayuntamiento donde se había preparado el refresco.

El 4 de junio llegaron a Alcázar los Gobernadores Civil y Militar de la provincia y el 5, a las 7 de la tarde, con las autoridades de Alcázar y la banda de música de Herencia se pusieron en marcha hacia la estación.

La tarde estaba lluviosa y oscura y el tren real se retrasaba más de la cuenta. El telégrafo funcionaba nervioso pidiendo noticias y a las 9'30 los primeros cohetes anunciaron su llegada. Un repique general de campanas y vivas ensordecedores acogieron a los Reyes, que fueron cumplimentados por las autoridades provinciales y locales.

Los invitaron a bajar al pueblo y la Reina agradeciendo muchísimo a los alcazareños los festejos organizados en su honor, se excusó por el retraso del tren, lo intempestivo de la hora y la lluvia que caía. Prometiendo volver en otra ocasión, continuó viaje, pasadas las 10'30.

A las 11 llegaron al Ayuntamiento las autoridades, acordándose celebrar el baile a la noche siguiente

Profundamente emocionados los Gobernadores Civil y Militar marcharon de Alcázar el día 7 por la tarde, después de acabados los festejos, que se celebraron aún cuando la Reina no bajara al pueblo.



Nuevas cocheras de las máquinas eléctricas

Para sustituir al antiguo "Depósito" en la renovación de los ferrocarriles que está efectuado la RENFE, se han construido en Alcázar estas nuevas cocheras para las máquinas eléctricas.

Aquellas primeras azadonadas que dió D. José de Salamanca se han visto secundadas en esta ocasión por el trabajo de modernas máquinas para la explanación del terreno y tendido de la línea.

La estación en la que tantas veces manifestó su entusiasmo ferroviario el pueblo de Alcázar va ensanchando sus instalaciones, superando de este modo las aspiraciones que los alcazareños sintieron en aquellos primeros momentos.

Desde el día de la inauguración del ferrocarril no han faltado a los alcazareños oportunidades de subir a la estación y manifestar su entusiasmo por algún motivo, que lo mismo podía llamarse Salmerón o Alcalá Zamora, que Emelina Carreño o Isabel II; viniendo en el tren, era aceptado por el pueblo de Alcázar.

Otro viaje de la Reina Isabel fue la ocasión propicia para que los alcazareños volvieran a vibrar de entusiasmo el 12 de septiembre de 1862.

En los primeros días de agosto de aquel año, los periódicos anunciaban oficialmente la decisión de la Reina de visitar las provincias de Andalucía y Murcia, haciendo la primera parte del viaje por el ferrocarril, recientemente inaugurado, hasta Santa Cruz de Mudela.

Esta vez los alcazareños se previnieron contra los retrasos que podían quitar lucidez a sus festejos y los organizaron en la estación. Sobre las mismas vías construyeron un arco triunfal de desmesuradas proporciones.

“Este arco, dice la crónica de D. Fernando Cos-Gayón, llamaba la atención por la bella armonía de sus formas y lo perfecto de su ejecución. La clave de su ojiva se elevaba nueve metros sobre las barras-carriles, cerca de veinte la cúspide de los torreones que lo flanqueaban.

Un tarjetón sobre uno de sus lados contenía esta leyenda: A SS. MM. Y AA. LA PROVINCIA DE CIUDAD REAL. En el equivalente del lado opuesto se leía: VIVA LA REINA.

El Gobernador de Ciudad Real, D. Enrique de Cisneros, el Regente, el Fiscal y un Magistrado de la Audiencia de Albacete, el Gobernador Militar, los Diputados a Cortes, la Diputación y Consejo de la provincia, los Concejales de Alcázar felicitaron a S. M.

La muchedumbre, llena de regocijo, la vitoreó con entusiasmo. Fueron allí ofrecidas a las Personas Reales preciosas cajas de dulces”.

En este viaje la Reina dió para la Cofradía de la Esclavitud de Nuestro Padre Jesús Nazareno, 2.000 reales; para las religiosas de Santa Clara, 2.000 reales y para los pobres de Alcázar, 6.000 reales.

Por ser Alcázar el primer pueblo de la provincia se dió a sus festejos el carácter de provinciales.

Ignoramos qué materiales emplearían para construir un Arco Triunfal de tan desmesuradas proporciones. El que se levantó en el Paseo en 1858 estaba hecho de madera y lienzo y el que hicieron el año de 1944, con motivo de la Entronización del Sagrado Corazón en la estación del ferrocarril, era de escayola.



El dibujante Urrabieta, que acompañó a los Reyes en su viaje a Andalucía nos ofrece esta estampa de la estación de Alcázar y del soberbio Arco Triunfal de nueve metros de luz y veinte de alto, construido encima de la vía.

Dibujo tomado para esta publicación del libro "Crónica del viaje de Sus Majestades y AA. Reales a Andalucía y Murcia", cedido por D. Francisco Saludador Merino.

Si volvemos las páginas de la historia hasta colocarnos en la segunda mitad del siglo XIX, se comprenderá fácilmente por qué los alcazareños acogieron con tanto regocijo las obras del ferrocarril y por qué se identificaron, desde el primer instante que lo conocieron, con D. José de Salamanca, verdadero promotor de los ferrocarriles españoles, secundando sus entusiasmos y ofreciendo todo en pro de esta causa, que presintieron sería el medio eficaz y seguro de su resurgimiento, progreso y desarrollo.

En aquella época (Guerra de la Independencia, desmembramiento del Imperio, luchas intestinas, exclaustración, decadencia acentuada de España) los pueblos, o por lo menos Alcázar de San Juan, se sentían agonizar lentamente por agotamiento económico.

Leemos en el libro de Actas del Ayuntamiento, del que sacamos muchos datos de los aquí expuestos, que cuando don José de Salamanca devolvió la azada a Manuel Arias, le dió también una moneda de oro de diez duros, y añade:

“Precisamente vino a caer este regalo en el más necesitado, quizás, pues hacía bastante tiempo que no se había desayunado por falta de medios, de los que carecía, como de trabajo, igual que otros muchos, por la esterilidad de las cosechas y pocas proporciones para adquirir el alimento. La obra del ferrocarril remedió mucho desde el principio a los braceros y obreros de todas clases y oficios, como carpinteros, herreros, albañiles, yeseros, tejeros, caleros y carruajeros de este pueblo y de los de alrededor”.

Esto era de por sí motivo más que suficiente para acoger con regocijo esta obra; sin embargo existieron otros muchos.

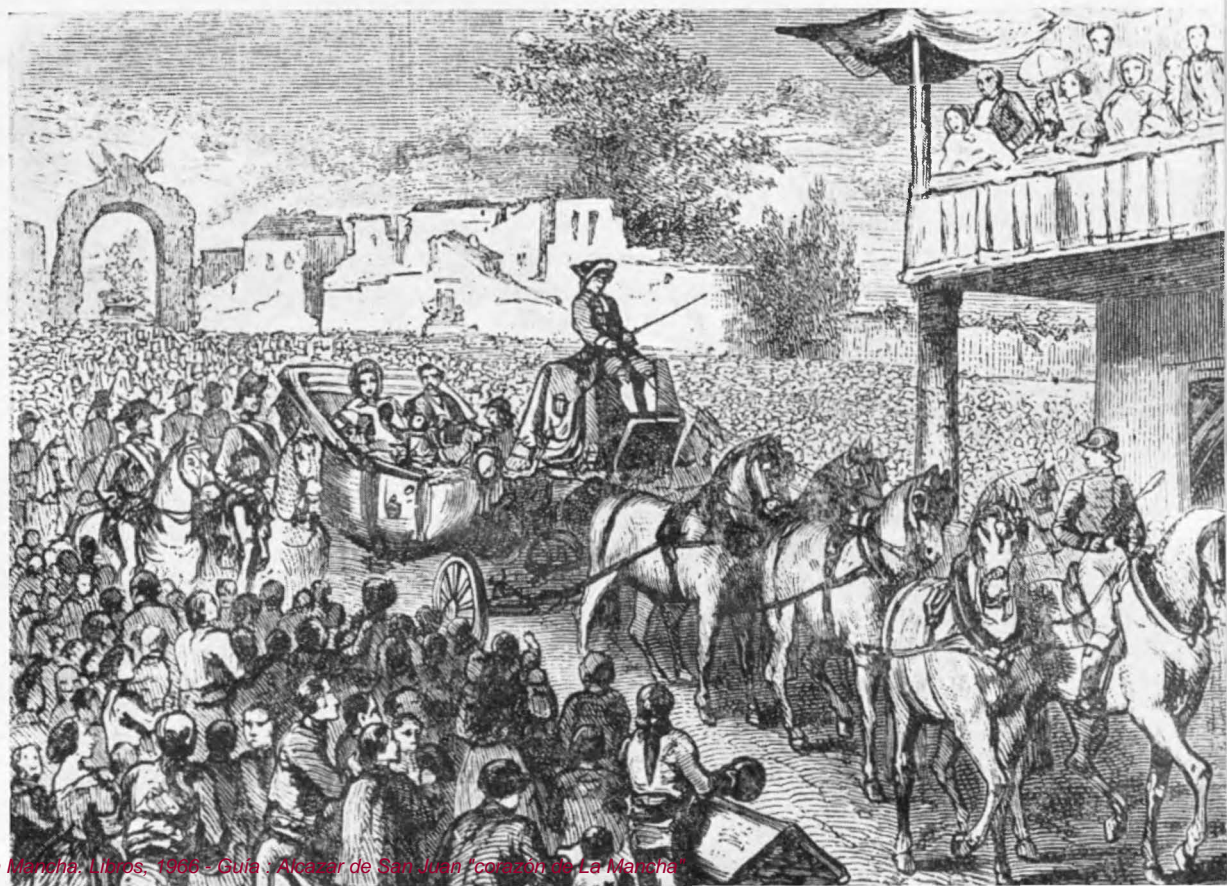
La villa de Alcázar de San Juan se vió elevada de repente al rango de ciudad importantísima en la que paraban a descansar cuantas personas de alcornica cruzaban por el ferrocarril o se veían precisadas a detenerse para cambiar de dirección en su viaje. Y además en los primeros años Alcázar atrajo hacia sí la atención de toda la provincia, pues con el ferrocarril llegó también el telégrafo que transmitía constantemente órdenes y comunicaciones urgentes que un hombre a caballo se encargaba de llevar a Ciudad Real.

El ferrocarril significó la revolución de los medios de transporte y comunicación de la que Alcázar fue de las primeras en beneficiarse.

La primera mejora local que el pueblo experimentó con la venida del ferrocarril, fue la obra del paseo de la estación, para el que D. José de Salamanca regaló, de su palacio de Aranjuez, cien plantas de árboles, que agarraron todas, y algunos vecinos, entre los que se encontraban Alvarez Guerra y el Conde de las Cabezuelas, cedieron a tasación, para cobrarlas a largo plazo, las tierras necesarias.



En Santa Cruz de Mudela tuvieron los Reyes que abandonar las cómodas estancias del tren Regio, para tomar la carroza real que los esperaba. El acompañamiento ocupó gran número de diligencias, sillas de postas y coches particulares para continuar el viaje



Todas las obras importantes han tenido siempre detalles, en muchos aspectos perjudiciales, y el ferrocarril por no ser una excepción también los tuvo y lo peor es que aún los sigue teniendo.

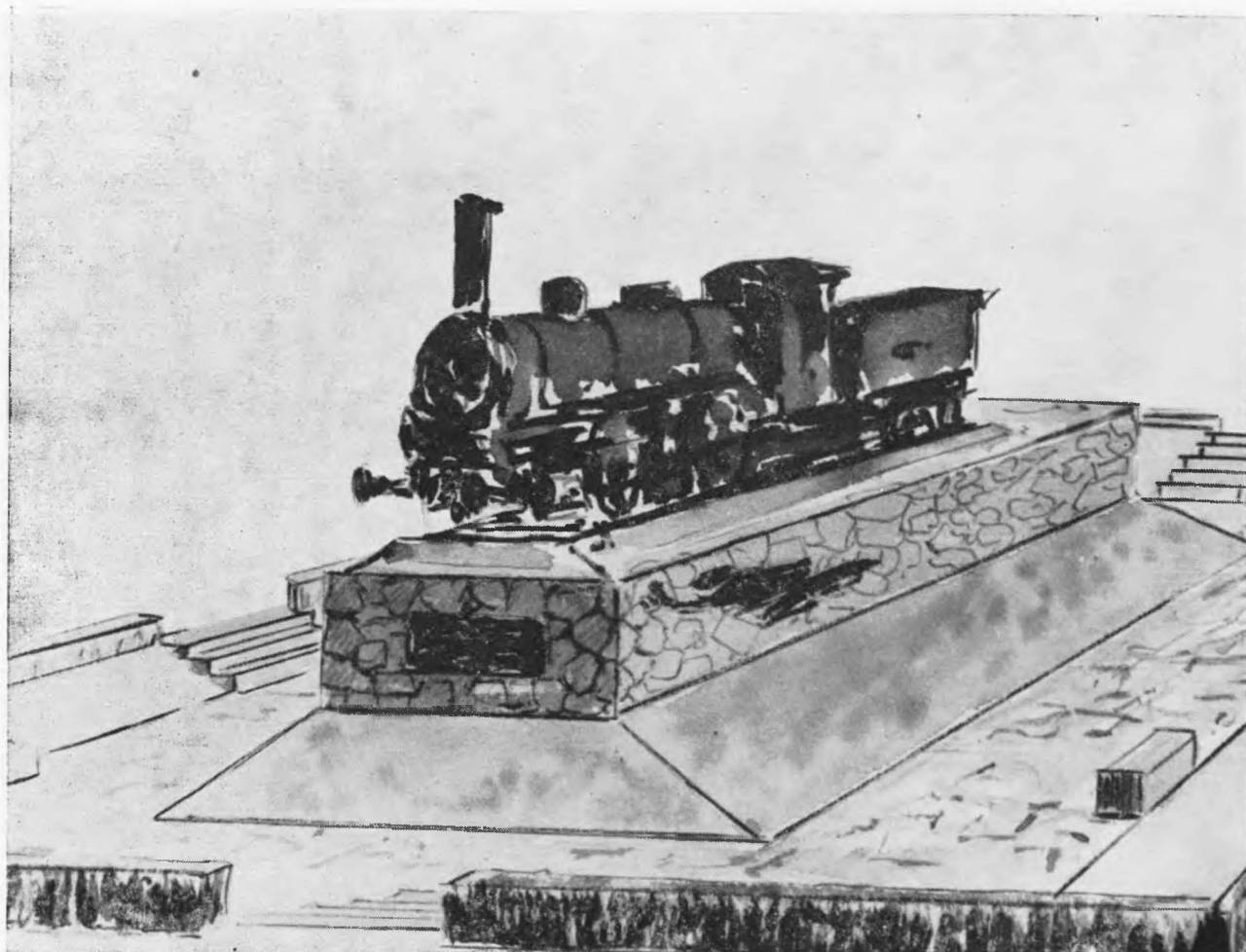
En 1616 los alcazareños habían hecho unas importantes obras para llevar el agua hasta la Plaza de la Fuente, en la que instalaron cuatro hermosos surtidores de metal y algo retirados de ella unos abrevaderos para el ganado.

El agua venía por su peso desde la huerta de Montoya, que desde entonces viene llamándose de La Fuente. Cerca de la estación, el ferrocarril cruzó la tubería y no muy retirado de la huerta de La Fuente abrió un pozo para surtir de agua a sus máquinas.

La consecuencia de todo ésto fue que el pueblo se vió privado de la poca agua que iba llegando a la plaza. Para remediarlo, la Compañía envió a sus ingenieros, entre ellos a D. Benito Giral; pero los alcazareños lo solucionaron construyendo un pozo inagotable en la gran cisterna de La Mancha y tendiendo nuevas tuberías apropiadas a las necesidades de un pueblo de la categoría de Alcázar de San Juan.

Viajando por carretera se observa en algunas ocasiones que ésta se eleva o se curva, a pesar de que el terreno es llano. Son medidas tomadas para evitar una encrucijada de vías o un paso a nivel, detalles perjudiciales del ferrocarril que aún no se han solucionado en Alcázar porque no depende de los alcazareños su solución, como dependió la de la escasez de agua.

Precisamente por el sitio más inadecuado del tendido ferroviario. En el punto mismo de confluencia de las líneas de Levante y Andalucía, donde las vías de maniobras se entremezclan con las generales. Allí por donde el ensanche de la vía es mayor, cruza la carretera N-420, la cual, por este motivo, no puede cumplir su natural función y exige un desvío para evitar esa encrucijada de vías y una elevación que suprima, de una vez para siempre, las largas esperas que tienen que padecer los usuarios de la carretera por culpa del ferrocarril, precisamente aquí en Alcázar donde éste siempre tuvo un signo de resurgimiento, progreso y desarrollo.



Proyecto de Monumento a la Máquina

La majestuosidad que en la máquina de vapor han visto siempre los alcazareños cuando, palpitante, ha cruzado por la llanura manchega, ha hecho que sientan la necesidad de perpetuar su memoria erigiéndole un Monumento en el que pueda manifestar siempre su airosa figura.

Alcázar de San Juan, importantísimo nudo ferroviario por su historia y sus instalaciones, pretende que ese Monumento a la Máquina se levante en una de sus plazas por corresponder así al entusiasmo manifestado siempre por las obras del ferrocarril.



Entrada a la estación, que precisa una reforma en consonancia con los tiempos actuales.

Pasaron aquellos tiempos en los que Alcázar de San Juan, primer nudo ferroviario en la historia de los ferrocarriles españoles, acaparaba la atención, no solo de sus usuarios, entre los que se encontraban Reyes y Gobernantes, sino también de sus constructores y empresarios, cuyos ingenieros descendían a comprobar y remediar los perjuicios que la explotación de ellos podía causar en los pueblos que cruzaba.

La red ferroviaria fue creciendo y sus instalaciones aumentando, la Compañía centró su atención en los trenes que se multiplicaban, olvidándose así de los pueblos que fueron sus colaboradores.

También la Compañía se olvidó de su propias instalaciones que se fueron quedando pequeñas, incómodas y anticuadas, aunque de vez en cuando haya formado planes de mejora y modernización.



Después de una larga espera, se levantan las barras y una verdadera caravana cruza el paso a nivel.

Estos planes de renovación ferroviaria siempre afectaron de una manera primordial al pueblo de Alcázar; pero los alcazareños no precisan de un plan general de actuación, sino de una atención singular y especialísima que eleve su estación a la categoría que siempre ha tenido y a la que ha de tener en un futuro inmediato, como Polígono de Descongestión.

La renovación que el pueblo de Alcázar está experimentando en los últimos años reclama que en su calle principal se levante para la estación un edificio en consonancia con los tiempos actuales, en el que se centren oficinas que faciliten



También los andenes son pequeños para la estación de Alcázar de San Juan.

la labor de los empleados y servicios que presten comodidad al usuario del ferrocarril. Andenes amplios, a la medida del tren, y cuidados, con accesos fáciles que quiten el carácter de vomitorium de circo romano a ese paso subterráneo construido en 1922.

Atención especialísima y urgente reclaman las barreras de ese paso a nivel por donde cruza una carretera nacional, que durante dieciseis horas del día permanecen bajadas, causando dieciseis horas diarias de retraso, cuando la carretera presta al desarrollo de los pueblos el mismo servicio que le prestó el ferrocarril en los primeros tiempos.



Pocos días después de inauguradas las obras del ferrocarril, cuando aún vivían sus protagonistas, el 30 de abril de 1852, el periódico La Nación publicaba, con la requerida licencia del Gobernador, unas declaraciones de D. José Antonio Guerrero, Alcalde de Alcázar, en las que hacía constar, que el beneficio de pasar por esta población el ferrocarril no era debido a nuestro antiguo diputado, don Juan Alvarez Guerra, sino a la naturaleza del terreno Firme y Llano, que lo había traído.

Firmeza, estabilidad y entereza, llaneza, sinceridad y buena fe, son las naturales virtudes del Corazón de esta tierra, que prestó a Cervantes sus esencias, para que idealizándolas, creara la universal figura que, a caballo de Rocinante, ha recorrido todos los meridianos.



MINISTERIO DE INFORMACION Y TURISMO

ORDEN de 11 de julio de 1966 por la que se inscribe en el Registro de Denominaciones Geoturísticas la denominación «Alcázar de San Juan, corazón de La Mancha», solicitada por el señor Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan (Ciudad Real).

Ilmos. Sres.: Presentada solicitud en este Departamento ministerial por el señor Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan (Ciudad Real), ejercitando el derecho que confiere la Orden de 31 de marzo de 1964, que creó el Registro de Denominaciones Geoturísticas, y con el fin de inscribir en dicho Registro la denominación «Alcázar de San Juan, corazón de La Mancha», para el conjunto urbano de aquella ciudad.

Este Ministerio, considerando que se han cumplido los requisitos exigidos y obtenido los informes acreditativos a que se refiere el artículo tercero de aquella Orden, ha tenido a bien acordar que se inscriba en el Registro de Denominaciones Geoturísticas la de «Alcázar de San Juan, corazón de La Mancha», solicitada por el señor Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan (Ciudad Real).

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. II. muchos años. Madrid, 11 de julio de 1966

FRAGA IRIBARNE

Ilmos. Sres. Subsecretarios de Información y Turismo y de Turismo y Directores generales de Promoción del Turismo y de Empresas y Actividades Turísticas.



Estos nobilísimos fines para los que ha sido creada la Orden deben enorgullecer a todos los hombres de buena voluntad y buen peso.

Se puede ingresar en la Orden solicitándolo al Gran Maestro en instancia, cuyo modelo es facilitado por el Lugarteniente del Gran Maestro en Alcázar o por el Centro de Estudios Alcazareños.

Tres son los principales requisitos para poder solicitar el ingreso:

- 1.º Haber leído el Quijote.
- 2.º Poseer un alto sentido de la disciplina.
- 3.º Tener un alto concepto de la amistad.

Admitida la instancia se provee al solicitante del diploma que lo ha de acreditar como Aspirante, quien dentro de un plazo prudencial debe hacer un trabajo sobre Sancho Panza en cualquiera de las expresiones artísticas en que se mueva el solicitante.

Aprobado el trabajo es nombrado Escudero de la Orden, recibiendo con toda solemnidad el emblema de oro fino: Un burro con Escudero.

Superadas unas sencillas pruebas sobre su apetito, socarronería, sana cazurrería y habilidades para montar en burro, debe jurar el honor junto al Pozo de La Platera, con lo que recibe el grado de Comendador de la Faja Roja, pudiendo en adelante tomar parte en todos los Capítulos que celebre la Orden.

Según sus méritos irá recibiendo sucesivamente las Encomiendas de la Alforja y de la Bota de Vino, con cuya posesión puede ser nombrado Gran Comendador o Lugarteniente de Gran Maestro en su tierra o en su lengua.

Aquellos que deseen vincularse a la Orden para cultivar la amistad de los Sanchos en cualquier parte del mundo conocido o por conocer y que hayan visitado el Pozo de La Platera o el Molino Sancho, lugares de Capítulo de esta sinigual Orden, serán provistos de una Carta de Amistad con la que puedan acreditar que son acreedores al afecto personal y desinteresado del Gran Maestro y de todos los Escuderos de la Orden.

Gracias a la meritísima labor de algunas Agencias de Viajes y en especial a la personal y entusiasta de los directores de las de Meliá y Wagons-Lits, es fácil visitar La Mancha de un modo organizado por la Ruta Cervantina que ellos han creado y a la que, como un aliciente más, podía añadirse la obtención de la Carta de Amistad de la Orden de Sancho Panza, visitando La Platera o el Molino Sancho.

No obstante, para facilitar la adhesión a la Orden de aquellos que no puedan visitar estos lugares, el próximo Capítulo estudiará una propuesta elevada al Gran Maestro para que dispense de estos requisitos a quienes no puedan visitar España.

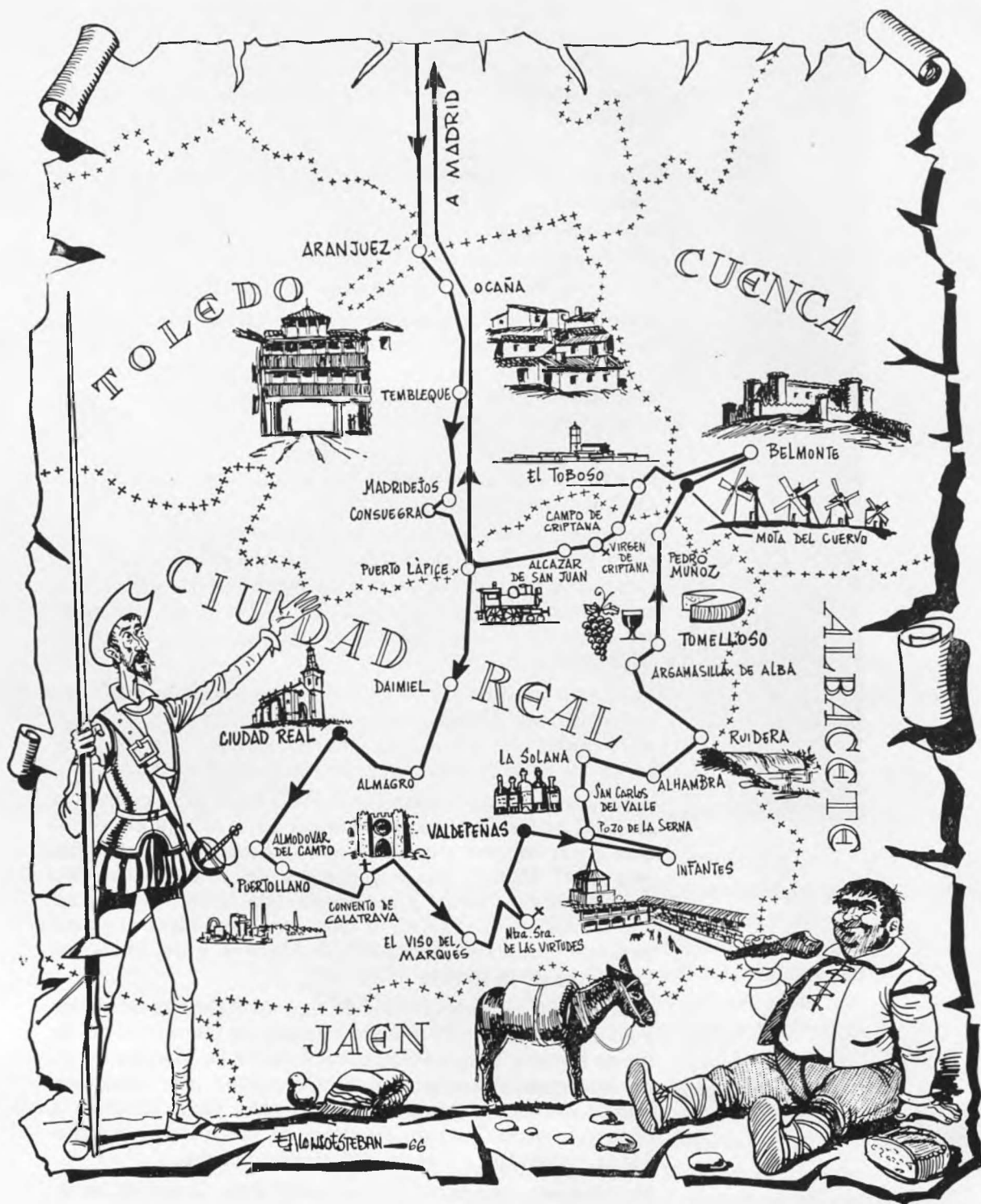


Sello ampliado del Gran Maestre

Sancho Panza fue creado por Cervantes para acudir a las necesidades de Don Quijote y asistirle en sus andanzas por todos los meridianos. Su calidad de siervo hace que sea la figura más vilipendiada del Libro Inmortal; sin embargo Sancho es bueno, discreto y cristiano, filósofo equilibrado, inteligente y observador, sincero y leal.

Virtudes dignas de ensalzarse en todo tiempo; pero mucho más en estos en los que el fenómeno Turismo exige a todos un alto sentido de la amistad.

Para cultivar esta amistad, exaltar la figura de Sancho y proyectar a todo el mundo los auténticos valores manchegos se creó en el Corazón de La Mancha la Orden de los Escuderos llamados Sanchos, a la que no es muy difícil pertenecer, y a la que pueden adherirse fácilmente todos cuantos visiten La Mancha.



Ruta Cervantina

Alcázar de San Juan, nudo ferroviario, es pueblo de trenes y también de Molinos, por ser corazón de La Mancha, tierra por la que Cervantes situó las aventuras cargadas de nobleza de un Hidalgo caballero.

Cabecera, en otros tiempos, de una Orden Hospitalaria es Sede actual de la Orden de la Amistad.

Trenes y Molinos, Nobleza y Hospitalidad, Hidalguía y Amistad hicieron de Alcázar un pueblo abierto, acogedor, alegre y moderno, capaz de dar dimensiones nacionales a los más sencillos actos de su ordinario vivir.

Y como sencilla era la tradición popular de cantar a la Virgen los "Mayos", de adornar una imagen con flores o de rondar la ventana a una moza, Alcázar unió sus esencias y les dió resonancias más amplias, trayendo a esta tierra los ecos de las más variadas regiones de España, y formó un festival nacional: El Festival Nacional de la Canción de Primavera en el que se aspira fragancia y perfume de rosas y se admira la gallardía y viveza de la juventud. Este Festival es la expresión artística más popular de Alcázar de San Juan, que durante el mes de mayo mantiene tensos los ánimos de todos los vecinos y en su apoteótica final reparte importantísimos premios a la vez que sencillas amapolas de oro, plata o bronce.





La gallardía y la viveza de la juventud han sido admirablemente encarnadas en la señorita María Teresa Herrera, Reina del II Festival Nacional de la Canción de Primavera



La Reina del II Festival Nacional de la Canción de Primavera, acompañada de su Corte de Honor preside el magnífico acto literario del pregón, en el que hizo un maravilloso canto el mantenedor, D. Francisco Montero Galvache, Académico de la Real Hispano Americana de Cádiz



Cuando la naturaleza empieza a florecer en todos los puntos de España y la Juventud expresa con cánticos sus fogosos anhelos, Alcázar de San Juan convoca a las más apartadas Regiones para escuchar en sus cantos otras armonías que traen un marcado sabor a su tierra y matizan el Festival con colores distintos.



El Festival Nacional de la Canción de Primavera constituye una artística estampa de viva fuerza expresiva del folklore de primavera. Esta fuerte expresión artística le ha valido su integración en los Festivales de España del Ministerio de Información y Turismo.

El Ilmo. Sr. D. León Herrera, acompañando a la Reina, su hija, hace su entrada en el salón del Teatro Crisfel en el acto literario; imponente aspecto de la Plaza de Toros en la final del Festival y un momento de la actuación de la Rondalla Agrupación Musical y Grupo de Danzas de E. y D. de RENFE, ganadora del Primer Premio del II Festival Nacional de la Canción de Primavera, son las tres fotografías que ilustran esta página.



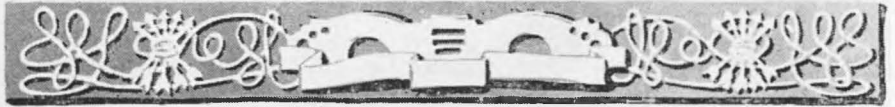
ALCAZAR DE SAN JUAN

"PREMIO NACIONAL DE TURISMO DE EMBELLECIMIENTO
Y MEJORA DE LOS PUEBLOS ESPAÑOLES 1966"



Por haber obtenido el Primer Premio en el VIII Concurso Provincial de Embellecimiento, en 1965, Alcázar de San Juan optó al Premio Nacional correspondiente a las provincias del interior que, con carácter indivisible y dotado con 250 000 pesetas, otorga el Ministerio de Información y Turismo.

Por resolución de la Subsecretaría de Turismo y a propuesta del Jurado Calificador, ha sido concedido a nuestra ciudad el "Premio Nacional de Turismo de Embellecimiento y mejora de los pueblos españoles 1966".



IX CONCURSO DE EMBELLECIMIENTO CIUDAD REAL



El Gobernador Civil y Jefe Provincial del Movimiento, Presidente de la Comisión Calificadora del Concurso de Embellecimiento y Ornamentación de los pueblos de esta provincia, ha tenido a bien conceder a _____ AYUNTAMIENTO de ALCAZAR de SAN JUAN, el _____ PREMIO de COMISARIA EXTENSION CULTURAL

Ciudad Real, a 16 de AGOSTO de 1966

V. P. R.
El Presidente.

P. J. J. J.



El Secretario de la Comisión.

[Handwritten signature]

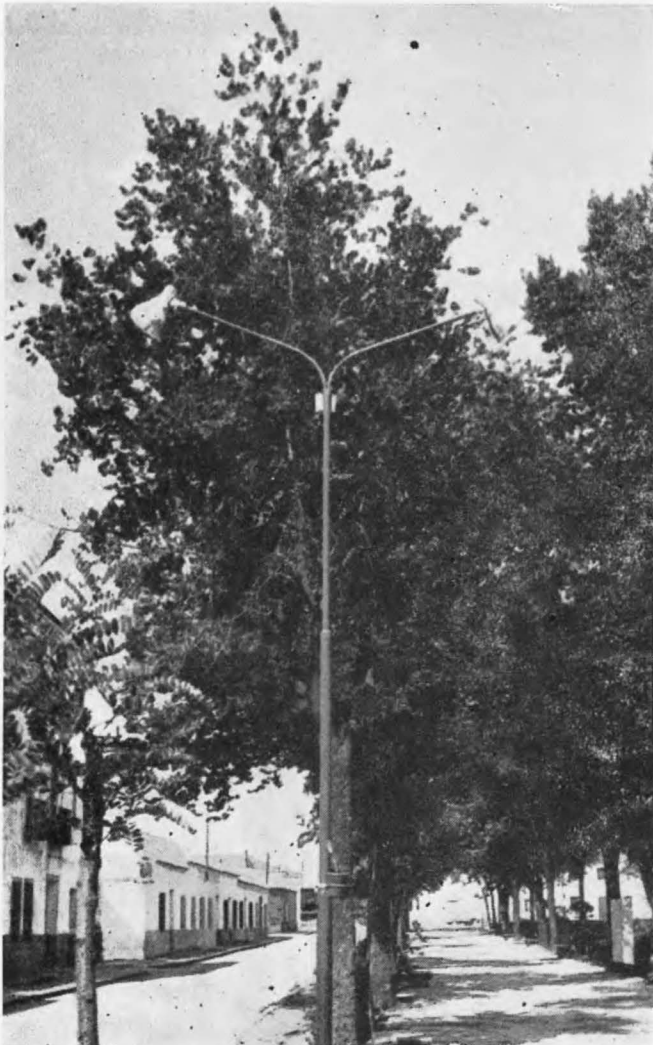


El espíritu de colaboración del vecindario, que ha ido aumentando año tras año, ha tenido una excelente concreción en las múltiples obras llevadas a cabo en el año actual. Ayuntamiento y vecindario unidos han hecho posibles nuevas redes de agua, o de alcantarillado, embellecimiento de calles y fachadas, mejoramiento y cuidado de zonas verdes, nuevos alumbrados, un parque infantil, etc.

Esta colaboración con el Ayuntamiento de todos los vecinos, entre los que cabe destacar a los del populoso barrio de El Parque, que han conseguido hacer realidad tantas grandes y pequeñas cosas con las que soñaban, ha merecido para nuestro pueblo en el IX Concurso Provincial de Embellecimiento, el Premio de la Comisaría de Extensión Cultural

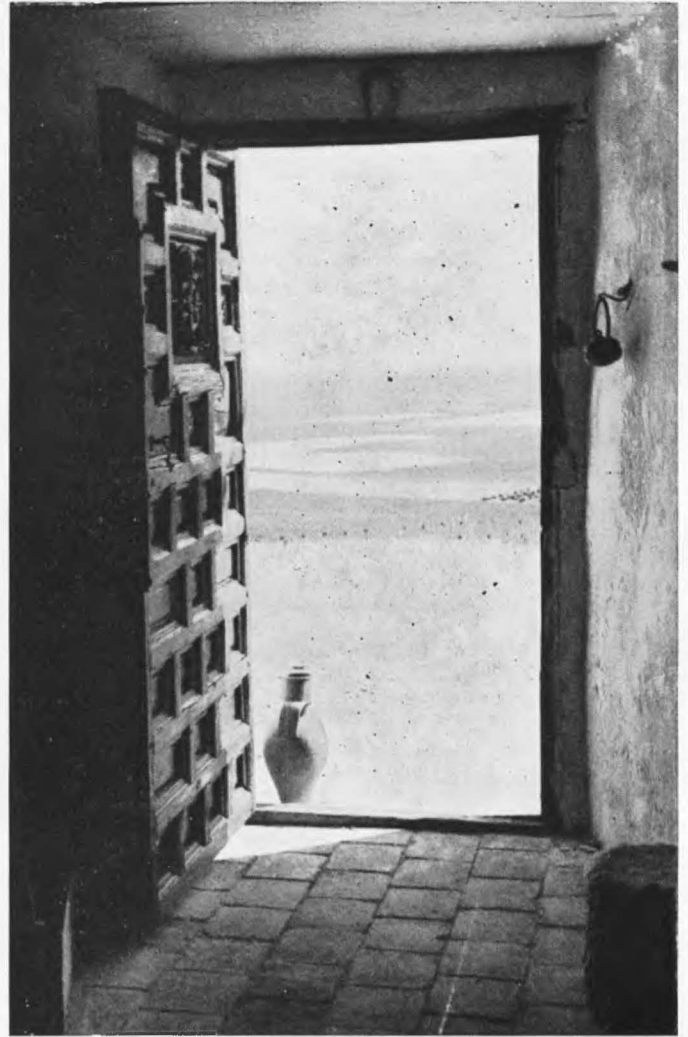


Vista parcial del Parque Infantil



Nuevo y moderno alumbrado de El Parque

La llanura manchega ofrece un bello mosaico de luz y color desde los molinos que han sido restaurados.



El fervor mariano de los alcazares levantó capillas murales, que quedaron casi destrozadas por el paso del tiempo, y que han sido totalmente reconstruidas.

vida cultural

centro de estudios alcazareños

Trabajos de investigación y estudio sobre Alcázar de San Juan y sus hombres.

aula de cultura

Actuación de los Alumnos del Conservatorio Nacional de Arte Dramático de París.

Celebración de varios capítulos de la Orden de Sancho Panza.

Colaboración en la construcción de un nuevo molino de viento, subvencionado por el Ministerio de Información y Turismo, que servirá de residencia de escritores y artistas.

Reconocimiento oficial del Ateneo de Alcázar de San Juan y trabajos de organización interna

Constitución de la Asociación de Belenistas de Alcázar de San Juan.

museo arqueológico comarcal "fray juan cobo"

Instalación de la nueva Sección de Heráldica.

Recuperación de restos históricos.

publicaciones

Edición de GUIA, 1965

Edición de A LA VIRGEN DEL ROSARIO, 1965

ciclo de conferencias

IX Ciclo de Conferencias, 1965-66

D. Jesús Negro Castro

"La fundación de la Falange"

D. Carlos Rivas Villar

"Aniversario de la muerte del Fundador"

D.^a Nieves del Arco de la Vega

"Perfil ideal del maestro"

Srta. Josita Hernán

"Exaltación navideña"

D. Miguel Pérez Calderón

"La televisión, el espectador y la crítica"

D. Pedro Escartín

"España ante los Campeonatos del Mundo"

D. Pedro Echevarría Bravo

"El cante jondo y flamenco"

D. José María González Castrillo, CHUMY

"El humor negro y los españoles"

D. Narciso Ibáñez Serrador

"Detrás de las cámaras de televisión"

D. Juan José Oña Benítez

"Commemoración de la Unificación"

marcha nacional "ruta del quijote"

Inauguración y entrega de guiones

I Concierto en la "Ruta de Don Quijote" por la Orquesta Filarmónica de Madrid, dirigida por O. Alonso.

—Estreno mundial de "Músicas de Don Quijote", de Angel Arteaga

—"Obertura burlesca del Don Quijote", de Telemann

—"El Retablo de Maese Pedro", de Falla

exposiciones

IX Exposición Comarcal de Pintura y Dibujo

V Exposición Infantil de Dibujo y Pintura

VII Salón Regional de Fotografía

XII Exposición Regional de Arte

I Concurso de Diapositivas

Exposición de Op-Art de los alumnos de la Escuela Superior de Arquitectura, de Madrid

cine club "alces"

V Certamen de Cine Aficionado

asociación cultural "miguel de cervantes"

Trabajos de investigación

Commemoración del 350 aniversario de la muerte de Cervantes



Entrada principal del Instituto de Segunda Enseñanza, que en el presente curso va a aumentar su capacidad para mil alumnos

La intensa vida cultural del pueblo de Alcázar no queda reducida al estudio, sino que se complementa frecuentemente con actos y espectáculos de gran relieve artístico

Escena de "El Retablo de Maese Pedro", de Manuel de Falla, con la Orquesta Filarmónica de Madrid, dirigida por Odón Alonso



vida económica

A fuerza de ver escrito en geografías y agencias de viaje que Alcázar de San Juan es un importante nudo ferroviario, muchos se han olvidado y otros no lo han sabido nunca, que su término municipal es en extensión el segundo de la provincia y con sus 667 kilómetros cuadrados, uno de los mayores de España.

De estos 667 kilómetros cuadrados se dedican al cultivo 625'10 que equivalen a 62.510 hectáreas, cuya producción se cifra en 60.000.000 de kilos de uva; 6.000.000 de trigo; 5.000.000 de cebada; 1.500.000 de productos hortícolas; 250.000 de avena; 150.000 de centeno y 300.000 de aceituna, cosecha que, a causa del enorme daño ocasionado por las heladas en los olivares, se va a ver reducida en los próximos años.

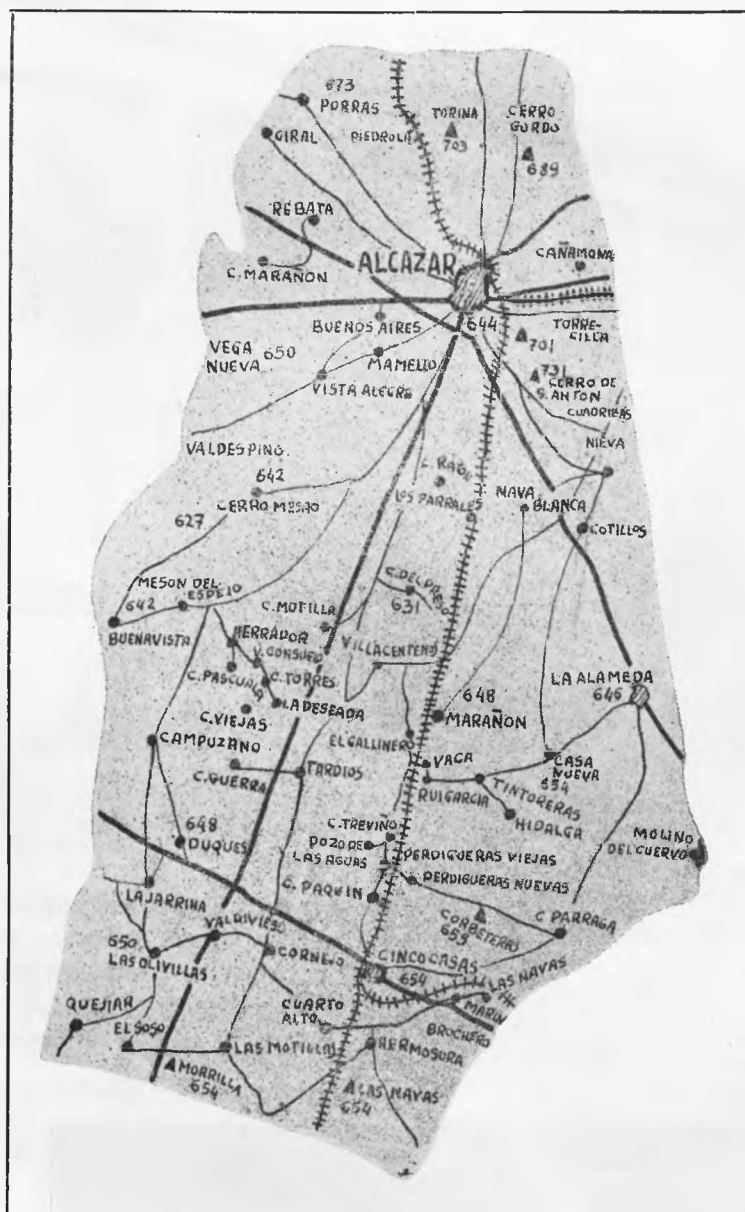
En cambio otros productos están experimentando un gran aumento en su producción, debido al impulso que les da el Instituto Nacional de Colonización en la II Zona Regable de La Mancha en Cinco Casas.

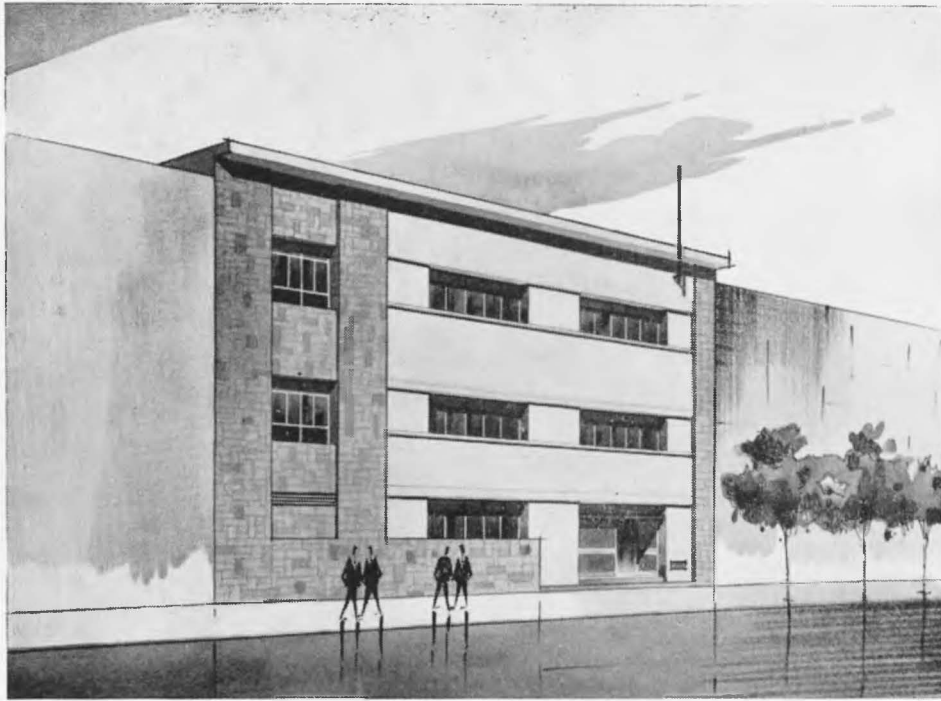
Esta producción se completa con la ganadera que se cifra en 150.000 kilos de carne; 100.000 de queso y 15.000 de lana.

También en el orden industrial ocupa el segundo lugar de la provincia, ya que después de Puertollano, es el pueblo de menor número de productores agrícolas.

El sector ferroviario ocupa la atención principal de los alcazareños, junto con las importantes fábricas de material para ferrocarriles, estructuras metálicas y prensados de hormigón.

La industria del vino, con grandes Cooperativas e importantes fábricas de alcohol, de vinos espumosos, vermouths, jarabes y vinos quinados, es otro de los pilares de la economía alcazareña, que en el ramo de la alimentación tiene la mayor fábrica de embutidos de toda la provincia, capaz para absorber la producción porcina de esta región.





Central Automática de Teléfonos
próxima a inaugurarse

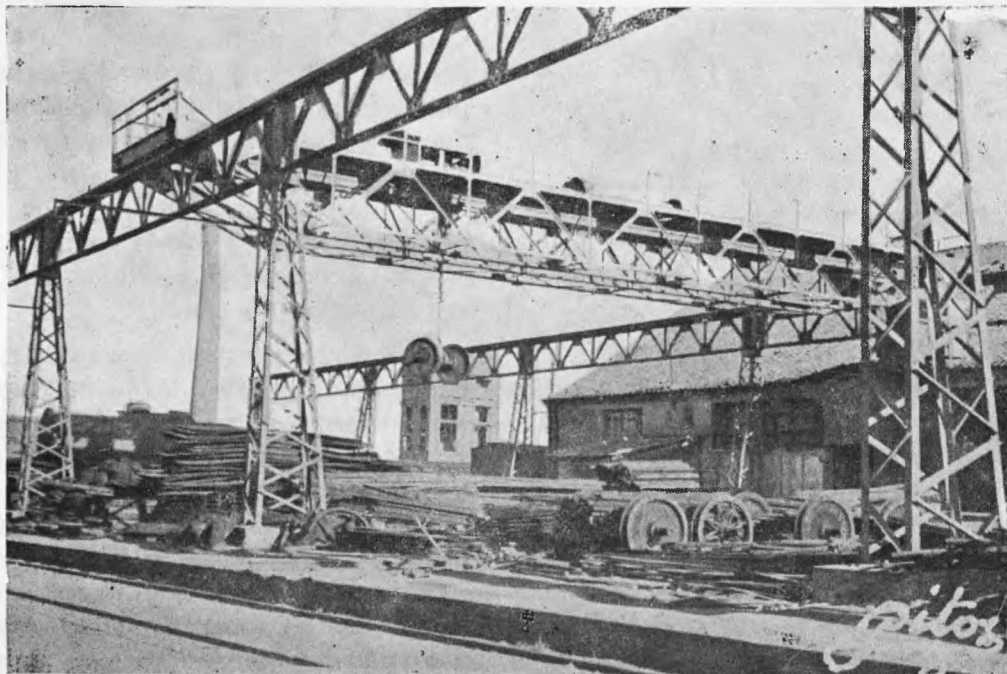
Estas realidades alcazareñas hacen de Alcázar un pueblo económicamente floreciente capaz de encajar perfectamente en el II Plan de Desarrollo, que tendrá un carácter eminentemente agrícola.

Con materias primas abundantes y un Polígono Industrial en marcha, técnicamente estudiado para la instalación de nuevas industrias, con mano de obra adaptada y Centros de Formación para darle una especialización adecuada, Alcázar de San Juan puede cumplir una misión importante en ese II Plan de Desarrollo de la Agricultura.

La floreciente economía alcazareña hace que se sientan deseos de mejora y modernización en todos los órdenes de la vida, deseos que muchos servicios públicos están atendiendo con carácter urgente, como Teléfonos, que está terminando la Central Automática, Telégrafos y Correos, cuya Caja de Ahorros les ha dotado de un moderno edificio, para dar agilidad y eficacia a estos servicios.



El ferrocarril, además del progreso y comodidad que deparó a nuestra ciudad, ha sido también la base de asentamiento de muy interesantes industrias que, como PRECON, S. A. (arriba) o MACOSA (abajo), han servido muy eficazmente para conseguir el desarrollo industrial de nuestra ciudad.





Muchas de las grandes ciudades -Madrid no es una excepción- por variadas razones, se han visto cercadas poco a poco por un cinturón de industrias, las cuales si bien en muchos casos, es preciso reconocerlo, se han ubicado siguiendo ciertos principios económicos de localización, en otros no los han seguido bajo ningún aspecto, ya que en virtud de esos principios enunciados no existe razón alguna para que muchas permanezcan junto a las grandes ciudades, aumentando los naturales problemas de vivienda, comunicaciones, abastecimientos, etc. etc. que ya poseen.

.....

Volvemos a insistir en que Madrid (Capital) no tiene fuentes de materias primas lo suficientemente importantes como para justificar, por este motivo, la localización de muchas empresas radicadas, incluso, dentro de la misma ciudad.

Esta circunstancia, sumada al peligro y molestias que originan al vecindario muchas de ellas, han sido motivos que han inducido a buscar polígonos industriales de descongestión, donde poder dar asentamiento a algunas empresas que en el casco urbano de Madrid no tienen una verdadera razón de existencia, así como las de nueva creación. En razón de esto han sido creados los polígonos de Guadalajara, Alcázar de San Juan, Manzanares, Aranda de Duero y Toledo... (Del estudio monográfico n.º 6 del Consejo Económico Sindical Nacional. Gabinete Técnico).



Calle medio urbanizada del Polígono.

La Gerencia de Urbanismo, dada la gran extensión de Polígono Alces, ha programado su actuación en él mediante el desarrollo de unos Planes Parciales de obras, de cuyos proyectos tiene redactados y aprobados por la Comisión Central de Urbanismo, los siguientes:

Primera Zona, que comprende la pavimentación, saneamiento y agua de 81 hectáreas.

Segunda Zona, que comprende la pavimentación, saneamiento y agua de 76 hectáreas.

Vía de Ronda, que comprende la pavimentación, saneamiento y agua de 17 hectáreas de contacto con el casco actual de la población.

Emisario, que comprende el proyecto de vertido de aguas residuales.

Electricidad, alumbrado público de la 1.^a Zona.

Electricidad, alumbrado público de la 2.^a Zona.

Electricidad, alumbrado público de la Vía de Ronda.

Vía de Enlace A, para la unión del polígono con la carretera de Ciudad Real.

Vía de Enlace B, para la unión del polígono con la carretera de Valencia y Alicante.

Parque Urbano, este proyecto está en trámite de revisión y comprende 15 hectáreas de Zona Verde.



Paso subterráneo para peatones en una de las grandes avenidas del Polígono.

De los proyectos redactados y aprobados por la Comisión Central de Urbanismo sólo está en ejecución el correspondiente a la *Primera Zona*, cuyas obras las realiza la Empresa "Colomina G. Serrano", por un presupuesto total de 69.332 931'99 ptas.

Esta Empresa en 28 de febrero de 1966 había realizado obras por valor de 29.851.985'36 ptas.

Las obras realizadas durante el primer trimestre del año actual ascienden a 6.596.671'93 ptas.

De ejecución inmediata es el proyecto de *Electricidad* de la *Primera Zona* que asciende a 8.122.423'35 ptas. cuya subasta ya ha sido anunciada.

A estas cantidades invertidas por la Gerencia de Urbanismo en el Polígono "Alces" hay que sumarle 25.626 445'75 ptas. que tiene pagadas en la adquisición de los terrenos.

La Comisión Interministerial de Descongestión Urbana de Madrid y demás comarcas de Inmigración Intensiva acordó en su sesión plenaria de 23 de julio de 1959 abordar fundamentalmente, con criterio de prioridad, el problema de descongestión de Madrid por lo que se crearon los siguientes polígonos:

- ALLENDE DUERO en Aranda de Duero.
- BALCONCILLO y HENARES en Guadalajara.
- TOLEDO INDUSTRIAL en Toledo.
- ALCES en Alcázar de San Juan. Superficie del Polígono: 461 hectáreas o 4.610.000 metros cuadrados; zona Industrial 102 hectáreas, zona Residencial 359 hectáreas.
- MANZANARES en Manzanares.

En los que el Consejo de Ministros puede conceder determinados beneficios a las industrias que en ellos se instalen, como reducción hasta el 95 % de determinados impuestos y preferencia en la obtención de Crédito Oficial.





4034343

Tit. nº:78610

UCLM

CECLM (CR)

4

U



décimo quinta publicación del centro de estudios alcazareños