

## ALCÁZAR DE SAN JUAN Y EL FERROCARRIL (1850-1936). RED URBANA, FUNCIONES Y ESPECULACIÓN DEL SUELO.

*Por José Angel Gallego Palomares. U.C.L.M.*

### *Comunicaciones férreas y organización del territorio manchego. Ordenación provincial versus espacio social. Consideraciones previas.*

La incidencia que el ferrocarril y su estación tienen dentro del casco urbano de Alcázar de San Juan, debe tratarse valorando la enorme importancia que éste tendrá para el vasto territorio de la llanura central manchega. La introducción de este espacio dentro de los mercados nacionales e internacionales en la 2ª mitad del siglo XIX supuso un cambio cualitativo y cuantitativo en sus estructuras económicas y sociales. Así mismo, modificará la red urbana de la región, emergiendo una nueva jerarquía, en función de su situación dentro de las comunicaciones nacionales por ferrocarril.

En La Mancha nos encontramos que las ciudades que fueron privilegiadas con unas buenas comunicaciones férreas en la segunda mitad del siglo XIX, y que además aglutinaban buena parte de las funciones administrativas de los Partidos Judiciales, se convierten en núcleos urbanos bien delimitados funcionalmente, que además surtirán servicios variados a los municipios de su influencia.

Las ciudades y pueblos más alejados de la red férrea, no tendrán una diversidad de funciones urbanas, limitándose a la función residencial, y en el mejor de los casos industrial –industria de transformación del vino–. Los establecimientos comerciales serán limitados, con escaso grado de modernización, y casi siempre de productos de primera necesidad, no elaborados. En este caso, deben cumplimentar el resto de funciones urbanas en las ciudades cabecera de comarca.

Las comunicaciones internas de La Mancha confrontarán con el deseo institucional de organizar el Estado en función de las delimitaciones administrativas provinciales. De esta forma, se limitan no solo las comunicaciones y flujos internos de La Mancha de Ciudad Real, sino también con el resto del espacio manchego de las otras provincias limítrofes –Toledo, Cuenca y Albacete–. Partiendo de esta consideración, se entiende que las comunicaciones en el extremo Nororiental de la provincia se basarán siempre en la conexión con las comunicaciones Madrid-Levante, y en segundo término, con la capital provincial. En pocas ocasiones se consigue sacar adelante proyectos de comunicaciones, ya sean férreas o por carretera, entre las diferentes poblaciones de La Mancha, y menos aún si saltaban los límites provinciales. Sólo esto sucedía si pertenecían a líneas de comunicación nacionales.

Quiere decirse que asistimos al enfrentamiento de dos procesos diferenciados: 1) conformación del espacio social manchego, en función de las relaciones comerciales naturales; 2) conformación del espacio provincial, en función de criterios político administrativos de control institucional. Prevalecerá el segundo de los procesos, con lo cual el resultado será un espacio manchego con enormes limitaciones en sus comunicaciones interiores y deficientemente articulado internamente, reflejándose en un menor desarrollo urbano y una difusa interconexión.

Si Alcázar, a raíz de su constitución como un nudo férreo de primer orden, se constituye como un centro de servicios, encontraremos la lógica correspondencia en su organización funcional interna, configurándose un modelo concreto desde el último cuarto del siglo XIX, y más visiblemente desde inicios del siglo XX.

### **Los accesos a la estación del ferrocarril y la adecuación de la red urbana. Presiones de los grupos sociales rectores.**

Hacia la estación del ferrocarril se tenderán una serie de caminos, para enlazar con ésta. Las distintas entradas que tuvo la estación determinarán la importancia de unas calles respecto a otras, siendo un factor claro de discriminación o diferenciación. Por esta razón, la elección de la entrada a la estación será un tema polémico, objeto del interés de diferentes personas y grupos influyentes en la vida de Alcázar, que no dudarán en desplegar su poder en el Ayuntamiento, para modificar los accesos.

La estación se instalará en el Norte del casco urbano, en los terrenos conocidos como *el Charcón* (1). En abril de 1852 comenzarán las obras de explanación en el lugar donde debía situarse el edificio de la estación. Las obras terminan el 21 de mayo de 1854, finalizándose así el tramo Tembleque-Alcázar (2).

Desde que comienzan las obras de explanación de los terrenos donde debía situarse el edificio de la estación, se plantea el problema de la conexión del casco urbano con la estación del ferrocarril. La Corporación Municipal discute el tema en sesión ordinaria, celebrada el 18 de enero de 1854. Se concluye, que el enlace con la estación debía hacerse desde la calle de Las Huertas hasta el punto que más conviniera (3). Parece que la idea era enlazar la Plaza de la Fuente, donde se encuentra la Casa Consistorial, siguiendo una línea recta hasta la estación, es decir, Plaza de la Fuente-San Andrés (actual Castelar)-Las Huertas (actual parte superior de la calle Castelar).

Posteriormente, se trazará un camino desde la salida de la calle de Las Huertas hasta la estación. Surge el problema de disponer de los terrenos que no eran propiedad del Ayuntamiento, debiéndose, por lo tanto, adquirir por expropiación forzosa o voluntaria. Se envía una comunicación oficial a los propietarios de las fincas, trasladándose a las autoridades superiores todo el procedimiento seguido. Se nombrará una comisión en el Ayuntamiento, para realizar con prontitud dicho proyecto, levantar el plano del camino y calcular el presupuesto. Entre los propietarios afectados están el Sr. Conde de las Cabezuelas, el Sr. Tomás Raboso y D. Basilio Casarrubios. Se les pregunta si tienen la intención de ceder voluntariamente los terrenos, abonándoles su valor por tasación perítica, o en caso contrario, proceder a su expropiación forzosa. (4)

Los propietarios de las fincas afectadas, con el Conde de las Cabezuelas a la cabeza, están de acuerdo en ceder sus terrenos, una vez tasados en su valor por los peritos. El camino será señalado por el ingeniero D. Rafael Mendoza, plantándose los 110 árboles y plantas que para el paseo había mandado D. José de Salamanca. (5)

A pesar de todo, la primera puerta de entrada a la estación no coincidió con el paseo construido, sino por una calle paralela, la denominada calle del ferrocarril. El Ayuntamiento ordena la alineación de la calle del ferrocarril el 30 de diciembre de 1858 (6). Al final de esta calle se situó una empalizada de traviesas, en un rincón de la calle, situada frente a la taquilla que estaba en el andén (7).

El cambio en las puertas de entrada a la estación fue una constante durante los primeros años. Cabe pensar que la causa de estos cambios fue por las presiones efectuadas por los propietarios de terrenos situados cerca de dicha estación. Es de esta forma como se debe entender la decisión tomada en septiembre de 1868, cuando tiene lugar el alzamiento revolucionario.

El alzamiento revolucionario es encabezado por D. Juan Alvarez Guerra y Peñas, quien acompañado de numerosos vecinos, se dirigen hacia la estación del ferrocarril, para apoyar el movimiento iniciado en otras provincias, pronunciando todos el grito de *‘Viva la Libertad’*. D. Juan Alvarez Guerra rehúsa presidir la Junta Revolucionaria, aunque acepta ser vocal, ya que le resulta más cómodo para efectuar todos sus manejos. Los componentes de la Junta eran: (8)

- Presidente: Joaquín Alvarez Navarro.
- Vocales: Juan Alvarez Guerra y Peñas, Zenón Flores, Víctor Sánchez Torijas, José María Villamar, Benito Giralt i Roger.
- Secretarios: José Forner, Joaquín Fernández Rodríguez.

En esta sesión de formación de la Junta interina, a propuesta de D. Juan Alvarez Guerra, se toma la decisión de abrir un nuevo acceso a la estación del ferrocarril, en el Paseo de la estación, ya que, según éste: *“sería mucho más recto, evitando el dar la vuelta como se hace actualmente con el peligro que tiene ahora los carruajes con las lluvias en invierno”*. (9)

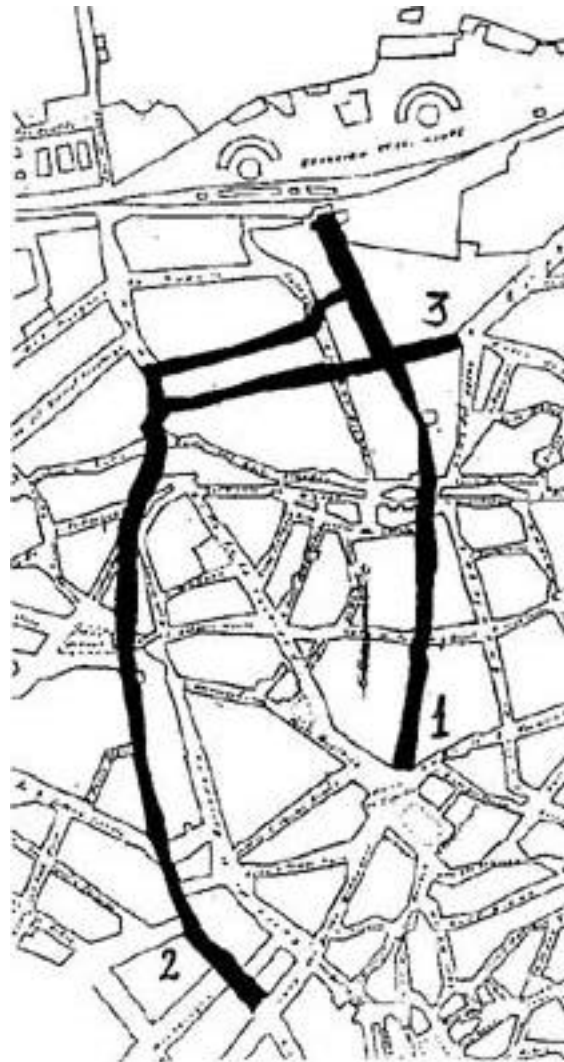
Para entender esta decisión, hay que remontarse a septiembre de 1859, cuando la Corporación Municipal trata sobre la permuta de terrenos solicitada por D. Juan Alvarez Guerra al Ayuntamiento de Alcázar. Propone ceder un solar situado en la calle de las Huertas, además de dos pozos con derecho a riego, a cambio de unos terrenos pertenecientes al Ayuntamiento, situados a las afueras del casco urbano, en el Norte de éste, lindando con la estación de ferrocarril. La Corporación municipal se reúne el 19 de septiembre de 1859, y acuerdan que los terrenos que pretende el Sr. Álvarez Guerra no aprovechan para nada al común, y que su valor es muy inferior al de los pozos y solar, considerando que necesitan los pozos para regar los árboles del paseo, por lo cual, efectúan la permuta con una serie de condiciones. (10)

Esta operación deja claro cual era la estrategia que pensaba seguir el Sr. Álvarez Guerra, en espera de una posterior apertura de la estación por el paseo, lo cual pudo al fin realizarse en septiembre de 1868, aprovechando su influencia en la Junta revolucionaria interina constituida. La información expuesta por D. Rafael Mazuecos respalda esa hipótesis, cuando relata que todo el paseo de la estación fue de su propiedad, y que por esta razón, las casas de una acera y de otra eran idénticas (11).

Cuando la entrada se situó en el Paseo de la estación, ésta ya no varió su situación hasta la actualidad. Sí que se efectúan numerosas obras tendentes a la construcción de un nuevo edificio, que sirviera de taquillero de billetes, y al mismo tiempo, de vestíbulo, ya que para efectuar la compra de billetes se debía cruzar varias vías hasta llegar al andén central de la estación. El Ayuntamiento de Alcázar envió numerosas instancias de solicitud de obras del vestíbulo-billetero, en las que propone ceder parte de la carretera del paseo. Se recibe contestación positiva el 2 de enero de 1901, accediendo la M.Z.A. a construirla. La definitiva construcción del edificio del vestíbulo tiene lugar en 1919, al mismo tiempo que el subterráneo que lo unía con el andén central de la estación. (12)

Una vez estuvo en funcionamiento la estación, y se establece la entrada por el Paseo de la estación, se plantea el problema del tránsito de mercancías y personas por las calles céntricas de Alcázar, ya que eran demasiado estrechas. El trayecto Plaza de la Fuente-San Andrés-calle de las Huertas crea numerosas dificultades para el transporte. Se buscan tres soluciones:

1. Ensanchamiento de las calles San Andrés y las Huertas.
2. Desviación del tráfico de mercancías que viene de los caminos del Oeste, desde las poblaciones de Herencia, Puerto Lápice, Las Labores, hacia las calles Rondilla-Cruz Verde-Cervantes-Paseo de la estación.
3. Enlace del camino de Campo de Criptana con la estación, en la finalización de la calle de las Huertas.



El trabajo de ensanchamiento de las principales calles comienza en la calle San Andrés –actual Castelar-. Esta calle era muy estrecha, hasta el punto que, en ocasiones, se debía dar un rodeo para llegar a la estación desde la Plaza de la Fuente. El primer proyecto de ensanchamiento es aprobado por la Corporación Municipal el 20 de agosto de 1887, de acuerdo a la instrucción de 28 de julio de 1882. Los problemas de presupuesto municipal hacen retrasarse

las obras. El proyecto se vuelve a retomar en 1889, y para impedir que vuelva a suceder lo mismo que en 1887, se pide autorización para invertir en la expropiación de las casas para el ensanchamiento de la calle de San Andrés, la parte de capital que sea necesaria de la inscripción de intransferibles del 80% de propios expedida a favor de esta ciudad, para convertirla en títulos al portador, y con el producto de éstos, atender a cubrir el importe de las obras. (13)

No obstante, pasan tres años hasta que comienzan las obras del proyecto del ensanche, que afectaba a la zona más conflictiva de la calle, situada en la finalización de ésta. La Comisión nombrada para estudiar el ensanche propone la compra voluntaria de algunas casas, cuyos propietarios eran Miguel García, Andrés Cárdenas, Manuel Cepeda, Francisco Ramos, Plácido Aranda y Antonio Vázquez. Las casas correspondientes a la acera impar, en su finalización, en la confluencia con la calle Ancha. (14)

El 25 de mayo de 1895 llega el permiso de la compra de las casas de la calle San Andrés, voluntariamente expropiadas, por medio de la R.O. de la misma fecha. El Ayuntamiento requiere a los propietarios de dichas casas para que entreguen las correspondientes escrituras, y autoriza al Sr. Alcalde para efectuar los pagos. Se establecen seguidamente las condiciones y presupuesto para la subasta pública de las obras de derribo, debiendo celebrarse los días 8 y 9 de junio de 1896. (15)

El remate de las obras de la calle San Andrés fue adjudicado a favor de D. Antonio Quiralte, vecino de Alcázar, con arreglo a las condiciones de la subasta. Basándose en la condición 8ª, el citado Antonio Quiralte hipoteca varias de sus propiedades como garantía, aunque, cinco días más tarde cede la concesión a favor de D. Antonio Peñuela. (16)

Realizado el remate de las obras de ensanche de la calle San Andrés, se pretende hacer lo mismo con la calle de las Huertas. La comisión de hacienda de la Corporación Municipal se encarga de tratar con los propietarios de las casas la compra de éstas para realizar el ensanche de la calle. El trabajo de peritaje se comienza en julio de 1897, por el perito albañil D. Juan Lucas. El proceso de compra de las casas de la calle es largo, prolongándose durante varios años. En 1897 se compra las casas de Manuel Octavio y Rafael Utrilla, sin necesidad de acudir a la expropiación forzosa, por 3.800 y 2.125 pesetas, respectivamente. (17)

En julio de 1905 se realiza la compra de parte del edificio, perteneciente a D. Luis López, situado en la esquina de la calle de las Huertas con la calle Ancha, valorándose en 1.000 pesetas. La finalización de la compra de terrenos en esta calle, tiene lugar en febrero de 1907. Se compran terrenos pertenecientes a D. Eduardo Giralt i Roger, en los números 1 y 3, al precio de 12.750 pesetas. Por último, se adquiere la casa situada en el número 5,

propiedad de los herederos de Fernando y Antonio Alhambra, al precio de 5.250 pesetas. (18)

Entre los años 1893 y 1899, se realiza la alineación definitiva de los edificios del Paseo de la estación, debiendo ceder terreno a la vía pública los propietarios D. Bustamante Arias y D. Juan Álvarez Guerra. (19)

La calle Ferrocarril, vía de enlace con la 1ª entrada de la estación, también es objeto de alineamiento y ensanche. Se considera la conveniencia de diferentes obras. Los peritos comienzan su trabajo de tasación en 1889, valorando en 135 pesetas los metros que cedía a la vía pública los Sres. Cristóbal Abengózar y Antonio Barrilero Villajos. En agosto del mismo año se ordena la expropiación de tres pequeñas parcelas pertenecientes a los Sres. Manuel Román, Juan Alfonso Román y la Sra. Justina Peñuela. Por último, en noviembre de 1894 se alinea la casa de Juan Lucas. (20)

Otra de las vías de acceso a la estación que había que facilitar era el enlace del camino de Campo de Criptana. Este camino salía de la calle de las Huertas hacia el Este. En octubre de 1888 se comienza a buscar solución al problema. Se habían expropiado terrenos pertenecientes al Sr. Conde de las Cabezuelas, aunque, surge la dificultad de marcar los límites de esta expropiación. Por lo cual, el Ayuntamiento de Alcázar mantiene un largo litigio con el Sr. Conde. Una vez terminada la disputa, se trabaja en facilitar este enlace de la estación con las poblaciones situadas al Este, Campo de Criptana, Pedro Muñoz, Mota del Cuervo, El Toboso... (21)

El último de los problemas que había que buscarles una solución era el enlace de la estación con los municipios situados al Oeste de Alcázar: Herencia, Puerto Lápice, Las Labores, Villarta... El Ayuntamiento toma la decisión de no permitir que los carruajes que tenían esa procedencia pasaran por el centro de la ciudad, obligándoles a desviarse, siguiendo el trayecto calle Rondilla, Cruz Verde, y Cervantes o Nueva.

A pesar que estas calles no tenían muchos años, mostraban algunas deficiencias, derivadas de una regulación urbanística no muy eficaz. El incremento de tráfico de mercancías se va intensificando a finales del siglo XIX. Se hace necesario plantearse la realización de algunas obras de ensanche y alineación. La parte final de la calle Cruz Verde aún era campo abierto a finales del siglo XIX, por lo que las casas que se van construyendo no siempre guardaban una línea recta.

Los enlaces transversales de este trayecto fueron los primeros en regularse, ya que enlazaban directamente con el paseo de la estación. Tanto la calle Nueva, como la calle Cervantes, o el final de la calle marqués de Mudela, en su enlace con la plazuela de la calle Ferrocarril, fueron construidas a finales del siglo XIX, con un ancho adecuado al supuesto tráfico que debía soportar la

estación del ferrocarril. Además, estas calles tenían un importante tráfico de los nuevos barrios industriales –bodegas, alcohólicas, hornos de yeso- que se constituyen en esa zona Norte.

La calle Cruz Verde era la calle que requería la atención urbanística del Ayuntamiento. Era especialmente problemático el tramo que partía de la calle Ancha, donde cambiaba de orientación hacia el Noroeste. En 1918, se comienza a alinear los terrenos pertenecientes al Sr. D. Melitón Palomares, situados frente a las calles Ancha y Cervantes. Hay un pequeño litigio, derivado de una probable apropiación de 30 metros cuadrados de la vía pública por parte del Sr. Palomares (22).

Salvo esta desviación, la calle continua ancha y espaciosa, cumpliendo las funciones de enlace que le estaban encomendadas, quedando, en líneas generales acabada la red urbana del municipio de Alcázar. Un proceso largo y problemático, repleto de litigios y disputas, en el que primaba un programa claro de facilitar los enlace y conexión con la estación del ferrocarril. Es una adecuación viaria que se dilata en el tiempo, durante cincuenta años, que requiere también un esfuerzo económico importante del Ayuntamiento de Alcázar.

### **Ferrocarril y modificación de la funcionalidad urbana en Alcázar de San Juan. (1852-1930).**

Una vez adecuada la red viaria de la ciudad, serán privilegiadas de diferente forma cada una de las calles, dependiendo de su accesibilidad a la estación. De esta diferenciación externa, resultará una funcionalidad concreta de cada una de las áreas urbanas. Funcionalidad que resulta alterada o modificada en gran parte, inmersa en un proceso de crecimiento demográfico y expansión económica, en función de la condición o rango de Alcázar, en una posición central de La Mancha, favorecida como resultado de su constitución en un importante nudo de comunicaciones.

La funcionalidad urbana, nace fruto de la paulatina especialización que experimentan los diferentes barrios de una ciudad. Normalmente, la función más extendida y común en todas las ciudades será la función residencial, conformada por las casas habitadas. En la evolución de una ciudad se van distinguiendo una serie de áreas, que se caracterizan por algún elemento o elementos del resto del casco urbano. Cuando se inicia este proceso, comienza la delimitación funcional.

Si en un casco urbano no están diferenciadas estas áreas funcionales, o simplemente no aparecen la mayor parte de ellas, podemos decir que hay



alguna deficiencia en su evolución. Ésta puede deberse a desarticulación espacial, dentro del casco urbano, como de la ciudad con las ciudades de su entorno. Una de las manifestaciones de la articulación de los diferentes barrios de una ciudad es la existencia de flujos mercantiles y personales en todas direcciones. Si existen contactos intensos, se tenderá a una especialización funcional, aprovechando diferentes tipos de ventajas de cada uno de los barrios, tales como accesos, comunicaciones, etc. En una ciudad con una deficiente conformación funcional, existe una mala interconexión entre las diferentes zonas de la ciudad.

Podremos seguir la evolución y alteración, en muchos casos, de esta funcionalidad urbana en Alcázar de San Juan, en cuya base, siempre encontraremos la incidencia del ferrocarril, la localización de su estación y muelles, que discrimina a los distintos barrios, atendiendo a una serie de factores.

En Alcázar de San Juan, anteriormente a la instalación del ferrocarril, podemos destacar la existencia de un área industrial, localizada al Este del casco urbano, en el lugar llamado *Los Sitios*. En esta zona se extrae roca para la posterior obtención de salitre, una vez entregado en la fábrica que existió en Alcázar desde el siglo XVI.

Mientras que la fábrica de salitre estuvo abierta, hasta finales de la década de 1850, la función que desempeñaba *los Sitios* impidió la expansión del casco urbano hacia el Este. Dicha fábrica pertenecía al ejército, su localización era el núcleo que dominaba y determinaba la funcionalidad de las distintas áreas, así como la dirección de la expansión de la ciudad.

La situación de la fábrica de salitre provoca la expansión del casco urbano hacia el Noreste, un área más moderna, como se atestigua en la regularidad del trazado de las calles. Esta zona es la comprendida dentro del ángulo recto formado por las iglesias de La Trinidad, Santa Quiteria, el Ayuntamiento y la iglesia de San Francisco. La explotación de las salitreras impide que la expansión fuera hacia el Este, orientándose así hacia el Noreste. Hacia la fábrica de Salitre, situada en la confluencia de las calles Corredera, Benavent García y Álvarez Arenas, se disponían un laberinto de caminos, que partían de las salitreras. Así mismo, todas las calles situadas en las cercanías de la fábrica parecen confluir hacia la fábrica de salitre: Rondilla, Corredera, y las calles que bajan desde Santa María (23).

La otra zona que cumplía una función industrial se localizaba en el Norte del casco urbano, en las afueras, a la salida de las calles Cruz Verde y Cervantes. El sector concreto que ocupaba su actividad era la fabricación de yeso. Su situación se debía a que la roca a partir de la cual se fabricaba el yeso tenía su extracción en el paraje conocido como *los Anchos*, situado al Norte de esta población, aproximadamente a unos 4 kilómetros de la misma, y cuya entrada natural a Alcázar, desde las canteras de *los Anchos*, era por el camino

de La Puebla, que partía desde el Norte del casco urbano. La fabricación se localiza en las afueras de Alcázar, debido a las molestias que ocasionaba a la población la cocción de la roca en los hornos.

El núcleo central residencial se situaba desde la iglesia de Santa Quiteria hasta el Ayuntamiento, siguiendo por la calle San Francisco y calle Resa. En la plaza del Ayuntamiento se encontraba el centro administrativo y comercial. En la plaza Sta. Quiteria, calle de San Francisco, y sobre todo, la calle Resa, era donde habitaban las élites económicas de Alcázar, siendo la calle de San Andrés (posterior Emilio Castelar) una callejuela de la calle Resa, por donde salían los carros de las casas situadas en la calle Resa.

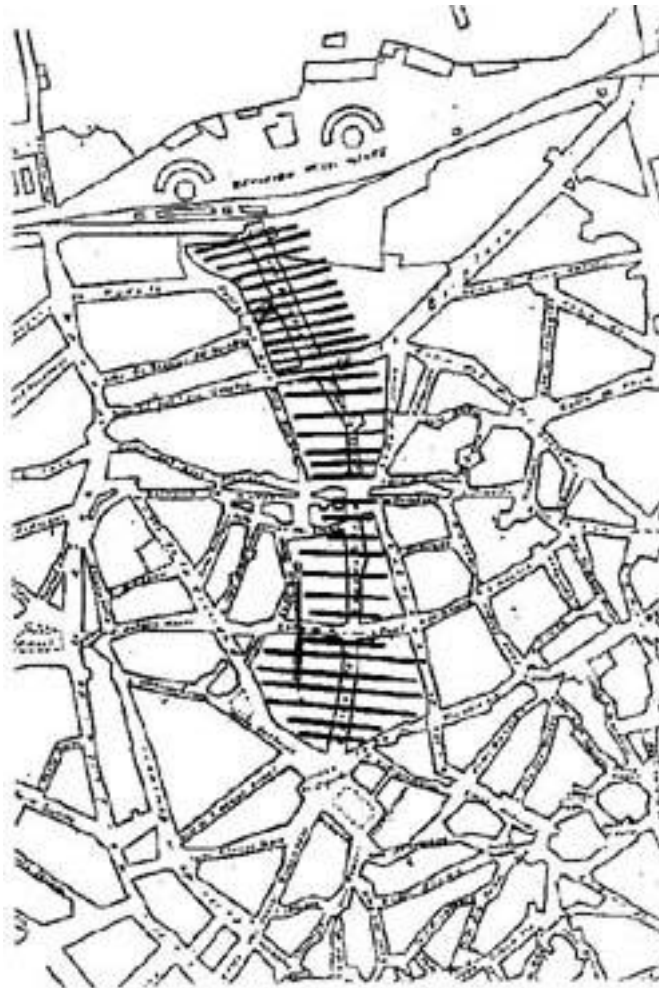
En líneas generales, ésta era la funcionalidad urbana de una pequeña ciudad, que a mediados del siglo XIX tiene alrededor de 7.000 habitantes, y que es cabeza del Partido Judicial. Sobre este núcleo urbano actuará un fenómeno de gran repercusión en su evolución y futuro. Nos referimos a la llegada del ferrocarril a Alcázar, y la localización de la estación. Si hasta ese momento, el elemento que explicaba la ordenación funcional y de la trama urbana de Alcázar había sido la localización fábrica de salitre, desde 1854, será la localización de la estación del ferrocarril y del tendido de la vía el elemento que determina la evolución de la extensión del casco urbano, su organización funcional interna, y la adecuación de las calles.

La zona central del casco urbano experimenta un cambio, ya que el barrio de mayor importancia hasta ese momento, se podía considerar la calle Resa, pero todo cambiará a raíz de la instalación de la estación de ferrocarril en los terrenos del Charcón, al Norte de la población. Esta localización privilegiaba el trayecto San Andrés-las Huertas. Las obras de adecuación y ensanche que sufre la calle San Andrés, le permite albergar una serie de servicios, aprovechando el gran tráfico de personas que se dirigen a la estación. Los señores que tenían la puerta principal en la calle Resa, y un portalón de carros en la parte de atrás -calle San Andrés-, terminan cediendo a la superior importancia de la calle San Andrés.

La función comercial será desempeñada por las calles San Andrés y las Huertas, que con el tiempo, se unen en una sola calle llamada Emilio Castelar. En esta arteria se instalan ininterrumpidamente toda serie de establecimientos comerciales, desde finales del siglo XIX. El total de comercios de diverso tipo localizados en esta calle en 1934 es de un total de 72 (24)

Al final de la calle de las Huertas, los establecimientos comerciales finalizaban, comenzando en el Paseo de la estación establecimientos de otras características. Será el área de diversión y hotelera, fundamentalmente. A lo largo del Paseo se suceden los hoteles, fondas, cafés con señoritas, bares... El establecimiento pionero de esta zona fue la Fonda de la estación, que estuvo regentada por J.L. Davant (25), de nacionalidad francesa. La familia Davant

atrajo a otras personas de la misma nacionalidad para desarrollar semejante actividad empresarial.



La Fonda Orsini fue también de las primeras en la zona de la estación. Se puede citar la Fonda Murillo, inaugurada en época posterior --en 1920--, situada dentro del Paseo, a escasa distancia de la estación, contando con un total de 22 habitaciones en la planta superior. La Fonda Francesa fue sin dudas la de mayor importancia, por la grandiosidad y elegancia del edificio. Estuvo regentada por José Pecker Lescorboursa, ciudadano francés, llegado a Alcázar para trabajar en la Fonda de la estación, regentada también por franceses. (26)

Otro de los empresarios pioneros en la constitución del Paseo de la estación en un área de diversión fue D. Cristóbal Cenjor. Fundó el Círculo

Mercantil, a principios del siglo XX, en el número 2 del Paseo. Fue un centro de juego y diversión. El estilo del edificio, como el de la fonda Francesa y gran parte del Paseo. Seguía el gusto de finales del siglo XIX, dentro de un estilo historicista, que intentaba rememorar elementos arquitectónicos clasicistas, con fachadas de piedra con almohadillado, cornisas de amplios vuelos, marquesinas sustentadas en columnas, ..., todo ello enmarcado en un paseo de frondosos árboles. (27)

Las tabernas y *cafés de señoritas* fueron un tipo de establecimiento que se desarrolló bastante en este Paseo. Entrado el siglo XX, se especializa en este tipo de locales, teniendo gran resonancia en la comarca sus *cafés de señoritas*. La sucesión de locales en 1930, era la siguiente:

Acera izquierda.

- Sastrería del Sr. Hernández.
- Alpargatería del Sr. Luis Castro.
- Barbería del Sr. Ramírez.
- Bar Casa Paco, anteriormente perteneciente a la viuda de Francisco Gallego.
- Café de camareras “Consuelo”.
- Horno de tortas de Alcázar del Sr. Tomás Vallet.
- Despacho del recadista Medardo Tapia.
- Fonda Francesa.
- Café de camareras “La Isla”.
- Bar “Pilar”.
- Bar “Alegría”.
- Taberna de Ignacio Raboso.
- Oficina de telégrafos.
- Hotel-Restaurante Pecker.

Acera derecha.

- Comestibles de Demófilo Carreño.
- Círculo Mercantil.
- Casas particulares.
- Taller mecánico de Tomás Barco.
- Café de camareras “Levante”.
- Muelle de la estación y caseta de consumos.

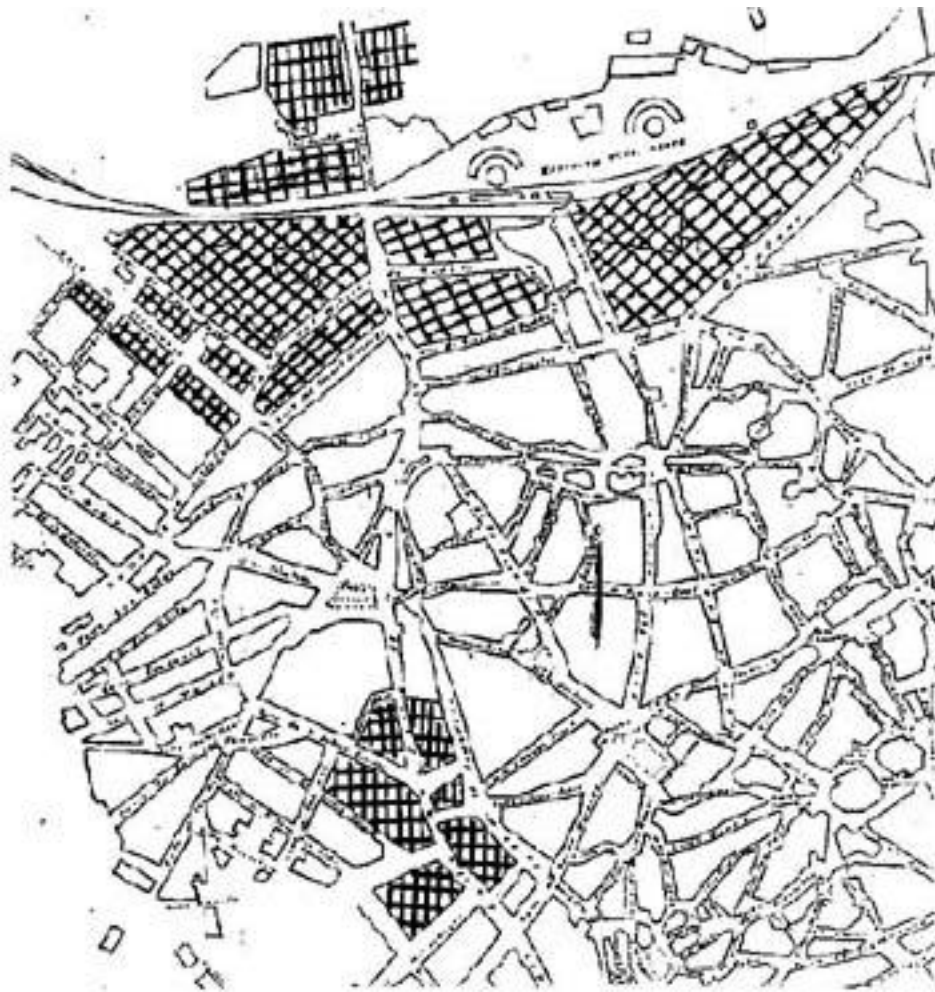
La existencia de estos locales de diversión en el Paseo de la estación, ocasiona gran polémica entre los vecinos de la ciudad. Se discute la conveniencia de permitir la proliferación de estos cafés de señoritas dentro de la ciudad. Dicho debate aparece perfectamente reflejado en la prensa local de la época. Como ejemplo, véase el artículo aparecido en el periódico local Crispín en 1927: (28)

*“En Alcázar tienen que hacer trasbordo muchos viajeros y con frecuencia tienen que esperar varias horas, que invierten en recorrer el pueblo e ir al teatro o al cine...estos viajeros se llevan una triste concepción de la cultura de sus habitantes, pues en el teatro, verán que cierto público promueve unas griterías ensordecedoras que molestan muchísimo, y que en la mayoría de los casos no tienen fundamento. Otras veces, es porque el maestro de música tiene la perentoria ocurrencia de interpretar música de los grandes maestros, en vez de tocar el “chiribí-chiribí”, o “yo busco a Celestino”, que es lo que ellos desean, y entonces no se conforman con gritar, sino que silban, patalean y arman tal jaleo que el maestro de música tiene que descender de las regiones de ensueño y arte a que se había elevado - cosa rara por cierto-, y atacar las chabacanerías que tanto agradan a ese público de los gritos y del pataleo”.*

Después refiere el tema de las coplas obscenas que los mozos cantan en la calle. No solo serán los sectores sociales tradicionalistas los que rechacen estos locales, sino que también desde núcleos y periódicos más liberales y progresistas, se ataca con dureza a estos cafés: *“...ya es razón de que éstos desaparezcan de sitio tan céntrico. Es poco edificante que ahora, en época de verano, tengan que ver, los que quieran y los que no quieran, como los cañises se marcan el Schotis en apretado lazo con las madamas”.* (29)

Además de las funciones urbanas comercial y de diversión, en la zona Norte del casco urbano, partiendo perpendicularmente del Paseo de la estación, se distingue una nueva función urbana, en este caso, la industrial. Es el área dedicada al desarrollo de bodegas, alcoholeras y hornos de yeso, fundamentalmente. Son las calles Nueva, Marqués de Mudela, Cervantes, extendiéndose hasta las calles Isaac Peral y Salamanca. La razón de desempeñar esta funcionalidad será debida a la facilidad de acceso a los muelles de la estación, ya que hasta en algún caso se disponía de entrada particular a la estación, y además estaba en las afueras del casco urbano, siendo casi siempre grandes fincas.

El promotor de la constitución de este barrio como industrial fue el Sr. Francisco de las Rivas y Ubieta, marqués de Mudela, afamado político y financiero de origen vasco y residente en Madrid. Éste instaló su gran bodega en la calle que posteriormente llevará su nombre, además tendrá un muelle particular del ferrocarril. Después se instalarán otros bodegueros, de mayor o menor relieve, entre los que destacaban empresarios como los Coca, Marcelo Vaquero, o la Sociedad de vinos vasca Loidi y Zulaica. Tras el cierre de la bodega del marqués de Mudela, su finca se divide en varios trozos, que a su vez se dedican a distintos negocios empresariales, de éstas destacará la empresa de construcción de material ferroviario DEVIS, después denominada MACOSA.



A continuación de la calle marqués de Mudela, se extendía el área industrial, en las calles Isaac Peral y Salamanca. Se dedican fundamentalmente a los hornos de yeso, que en un principio estaban en las calles Nueva y Cervantes, desplazadas de allí por las bodegas, ya que estaban más cercanas a los muelles de la estación.

Aunque ésta era el área industrial por excelencia, habrá otras zonas con una especial concentración de bodegas y alcohólicas, siempre en las afueras del casco urbano, sobre todo por la peligrosidad de éstas últimas. Podemos citar la finalización de la calle Rondilla, alrededor de la antigua fábrica de salitre de Alcázar –entonces campo abierto-, donde se instalan varios

establecimientos productores de vinos, alcoholeras, orujos, flemas... –destacan los empresarios Roperero, Peñuela, etc.-.

En 1925, son más de 20 los establecimientos vinícolas y alcoholeros situados en las calles marqués de Mudela y aledaños, además de calle Rondilla. En 1894, los hornos de fabricación de yeso en las calles Salamanca, Isaac Peral y Cervantes eran 13, del total de 16 que existían en la ciudad. (30)

La función administrativa continuaba en la Plaza, aunque también ésta sufrió varias modificaciones, la más importante consistió en la demolición del antiguo Ayuntamiento, edificio del siglo XVI, que separaba dos plazas, para dejar una sola, mucho más espaciosa, y el posterior traslado del Ayuntamiento al antiguo Casino, todo ello en la década de 1920.

El resto del casco urbano de Alcázar desempeñaba una función puramente residencial, aunque sí que puede distinguirse alguna zona, por el predominio de personajes de relieve en los aspectos económicos, social o político de la ciudad. Ésta última se correspondería con las calles San Francisco, Resa, Ramón y Cajal, Plaza de Santa Quiteria, calle de la Trinidad, Hermanos Galera y Plaza de la Aduana.

Quiere decirse, que la ciudad quedaba perfectamente definida funcionalmente desde el comienzo del siglo XX. Las funciones residencial, administrativa, industrial, de diversión y comercial. Algunas de éstas funciones, como en el caso de la administrativa, de diversión y, sobre todo, comercial, no solo tienen un alcance local, sino que cumplen esta función dentro de la comarca manchega. Esto es lógico, ya que Alcázar tendrá casi 600 contribuyentes en industria y comercio en 1934, para un total de 24.205 habitantes, a todas luces insuficientes para ser el único mercado de tan extenso tejido comercial (31).

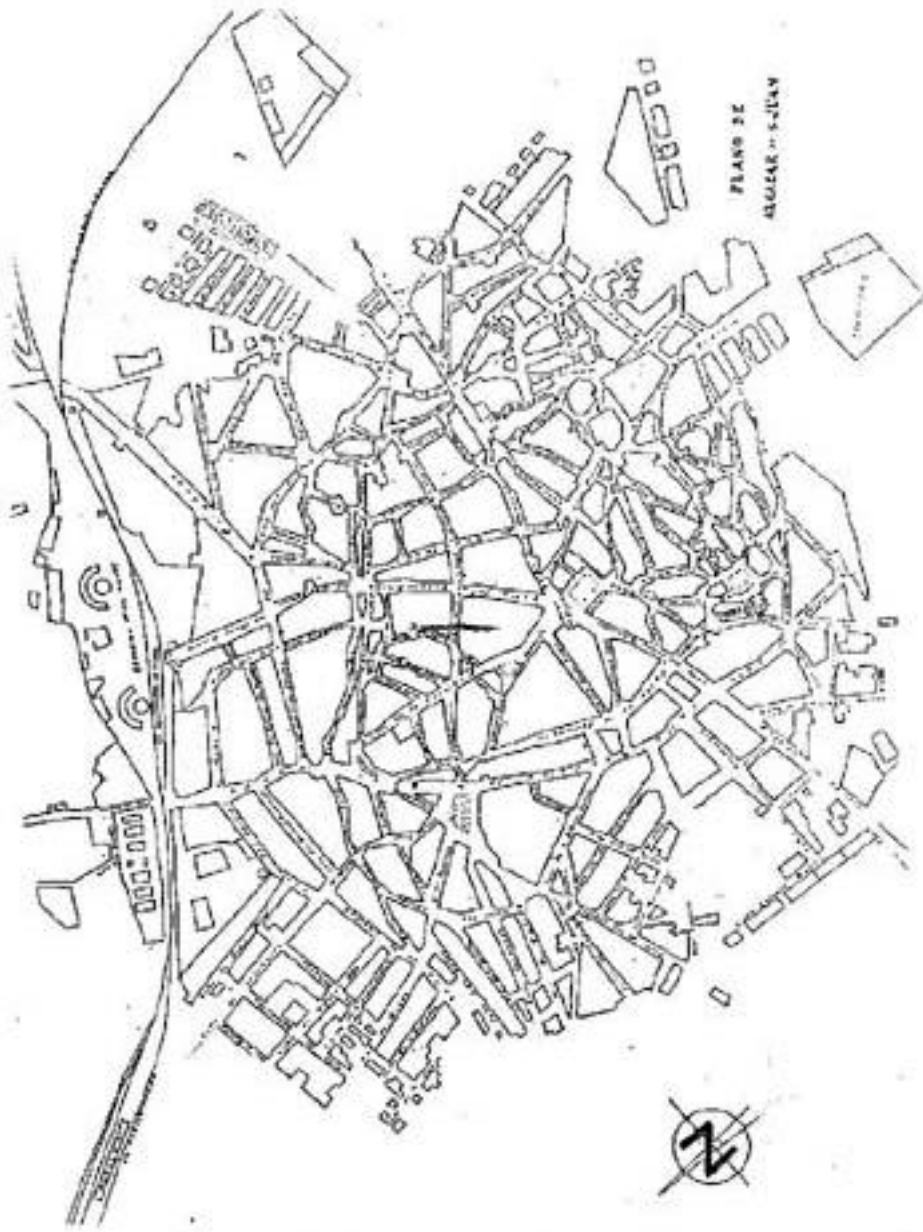
Por esta razón, éstas funciones tienden a localizarse en los barrios que dispongan de los mejores accesos a la estación del ferrocarril y con las poblaciones de la comarca, especialmente tras el largo proceso de adecuación viaria, con expropiaciones de fincas para el ensanchamiento y alineación de determinadas calles.

Como conclusión y resumen final, cabe señalar, que la ciudad de Alcázar y los poderes políticos locales pondrán todo su interés y esfuerzo en llevar adelante las diferentes reformas: expropiación de terrenos, los ceden, ensanchan y alinean nuevas calles, facilitan la expansión de zonas de uso industrial, o para la misma M.Z.A. Todo lo cual, induce un cambio en la jerarquía interna de las calles y su funcionalidad agregada, no exento de acciones de tipo especulativo, por parte de los grupos sociales más influyentes, como pudimos analizar con el Paseo de la Estación y la apertura de diferentes puertas en dicha Estación de ferrocarriles.

En definitiva, el efecto que produce el ferrocarril y su estación en la estructura urbana de Alcázar será de enorme alcance, en base a su constitución como un centro ordenador de la red urbana de La Mancha central. Hemos estudiado procesos internos de adecuación urbana, como respuesta a las exigencias que planteaba la apertura de mercados y la paulatina formación del mercado nacional y mundial, con el transporte continuo de mercancías.

Por último, no se puede dejar de llamar la atención sobre las consecuencias negativas del crecimiento y transformación de la ciudad. Como todo proceso, éste tampoco estará libre de aspectos nocivos. Los *aires de modernidad* que cambiarán totalmente el casco urbano de Alcázar, no encuentran ninguna oposición interna, a pesar de los numerosos desastres cometidos con el patrimonio arquitectónico de la ciudad, desapareciendo la mayor parte de éste. Es el malentendido *progreso* que nos lleva a pensar que todo lo *viejo* no sirve para nada.





Plan de Alger, 1890.

## NOTAS

- (1) Crispín (1926). Nº 3, 8 de mayo.
- (2) A.H.M. de Alcázar. Actas. Sig. 8/2, reg. 42. 21 de mayo de 1854.
- (3) Ibidem. 18 de enero de 1854.
- (4) Ibidem. 29 de marzo de 1854.
- (5) Ibidem.
- (6) A.H.M. de Alcázar. Actas. Sig. 8/2, reg. 42. 30 de diciembre de 1858.
- (7) MAZUECOS, R. (1959-86). *Hombres, lugares y cosas de La Mancha*. Libro 52, p. 0.
- (8) A.H.M. de Alcázar. Actas. Sig. 9/1, reg. 43. 29-9-1868.
- (9) Ibidem.
- (10) A.H.M. de Alcázar. Actas. Sig. 8/2, reg. 42. 19-9-1859.
- (11) MAZUECOS, R. (1959-1986). Op. cit. Libro 42, p. 25.
- (12) A.H.M. de Alcázar. Actas. Sig. 12/2, reg. 50. 2-3-1899.  
Plenos. Sig. 5000-740. 2-1-1901.  
Sig. 5000-748. 1-8-1919.
- (13) A.H.M. de Alcázar. Actas. Sig. 11/1, reg. 47. 20-8-1887.  
Ibidem. 23-8-1887.
- (14) A.H.M. de Alcázar. Actas. Sig. 11/2, reg. 48. 15-5-1892, 31-7-1892.
- (15) A.H.M. de Alcázar. Actas. Sig. 12/1, reg. 49. 4-6-1895.
- (16) Ibidem. 9 y 14 de junio de 1895.
- (17) A.H.M. de Alcázar. Actas. 27-6-1897, 5-12-1897.
- (18) A.H.M. de Alcázar. Plenos. Sig. 5000-743. 19-7-1905.  
MAZUECOS, R. (1959-1986). Op. cit. Libro 37, pp. 18-19.
- (19) A.H.M. de Alcázar. Actas. Sig. 11/2, reg. 48. 8-1-1893.  
12/2, reg. 50. 10-5-1899.
- (20) A.H.M. de Alcázar. Actas. Sig. 11/1-2, reg. 47-48.  
12/1, reg. 49.
- (21) A.H.M. de Alcázar. Actas. Sig. 11/1, reg. 47. 17-10-1888.
- (22) A.H.M. de Alcázar. Plenos. Sig. 5000-748. 6-3-1918.
- (23) MAZUECOS, R. (1959-1986). Op. cit. Libro 37, p. 31.
- (24) A.H.M. de Alcázar. Matrícula de Industria y Comercio.  
Año 1934. Sig. 5000-594.
- (25) La Ilustración Manchega (1911).
- (26) Tierra Manchega (1920). Número extraordinario.
- (27) A.H.M. de Alcázar. Plenos. Sig. 5000-748. 16 de agosto de 1918.
- (28) Crispín (1927). Número 1.
- (29) Democracia (1931). Número 28, 3 de junio de 1931, p. 6.
- (30) A.H.M. de Alcázar. Matrícula de Industria y Comercio.  
Año 1894. Sig. 105/32, reg. 2971.  
Registro de altas, años 1924-25. Sig. 5000-601.
- (31) A.H.M. Alcázar.  
Matrícula de Industria y Comercio. Año 1934. Sig. 5000-594.  
Matrícula de Industria y Comercio. Registro de altas.  
Año 1934. Sig. 5000-603.  
I.N.E. Año 1930.

## FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

A.H.M. de Alcázar de San Juan.

Actas. Sig. 8/2, reg. 42; 9/1, reg. 43; 12/1, reg. 50; 11/1, reg. 47; 11/2, reg. 49; 12/1, reg. 49;

Plenos. Sig. 5000-743; 5000-748.

Matrículas del Subsidio de Industria y Comercio. Año 1894, sig. 105/32, reg. 2971. Año 1934, sig. 5000-594.

Matrícula de Industria y Comercio. Registro de altas. Años 1924-25. Sig. 5000-601. Año 1934, sig. 5000-603.

Crispín. N° 1, 1927.

Democracia. N° 28, 3 de junio de 1931. Pág. 6.

I.N.E. Año 1930.

La Asociación. N° 872. Madrid, 31 de octubre de 1923.

La Ilustración Manchega. 1911. (Número incompleto, sin fechar).

MAZUECOS, R. Hombres, lugares y cosas de La Mancha. Alcázar. 1959-1986.

Tierra Manchega. Número extraordinario. 1920.

Informador oral: D. Emilio Paniagua.