

TESELA



ayuntamiento de
ALCÁZAR
DE SAN JUAN



Patronato
Municipal
de Cultura

CUADERNOS MÍNIMOS - PATRONATO MUNICIPAL DE CULTURA, Nº 72



RECUERDOS Y VIVENCIAS DE LA FONDA Y LA ESTACIÓN

Jacinto Villaseñor y Luis Cruz Rodríguez

Fotografía de cubierta: Domínguez. Via Libre.

Edita:

Patronato Municipal de Cultura de Alcázar de San Juan
Calle Goya, 1
Teléfono (926) 55 10 08

D.L.: CR-596-2018

FONDA MUSEO DEL FERROCARRIL ALCÁZAR DE SAN JUAN

La llegada del ferrocarril a Alcázar de San Juan se produciría dentro de la primera etapa del establecimiento de este nuevo medio de transporte en España en 1848, año en el que se abrió al tráfico la primera línea ferroviaria en suelo peninsular entre Barcelona y Mataró. Con la terminación del tramo de 47 km entre Tembleque y Alcázar de San Juan en el año 1854 se constituiría el recinto de la estación. Apenas en estos años existía 200 km de vías abiertas al tráfico en todo el territorio peninsular¹.

La llegada del ferrocarril a la ciudad alcázareña vino motivada por el desarrollo del proyecto de construcción del ferrocarril al Mediterráneo, que uniría la capital de España con la ciudad y el puerto de Alicante y que vería terminada las obras en el año 1858. Isabel II determinó inaugurarlas, y tan pronto se supo en Alcázar del proyectado viaje por la prensa de madrileña, el Ayuntamiento de la localidad dispuso todo lo conveniente para complimentar a la reina a su paso por esta nueva estación². El 24 de mayo de 1858, día bastante caluroso, fue la primera visita de Isabel II a Alcázar y para apagar la sed del momento se vendieron seis u ocho carros de lechugas, que trajeron los vecinos de Herencia. En esta época la estación era un edificio muy reducido de unos 15 metros por 5 de ancho. Al no existir instancia al uso, se adaptó una pequeña dependencia para recibir a su majestad para que tomara un refresco con las autoridades de la época. El capellán de la iglesia de la Trinidad Fernando Romero aprovechó el evento para entregar una instancia a la reina solicitándole que esta le regalara una túnica a Nuestro Padre Jesús Nazareno que todavía existe en la actualidad.

1 POLO MURIEL, Francisco, *Apuntes para la historia de la Fonda de Alcázar de San Juan, desde sus inicios hasta el primer tercio del siglo XX*. Ferias y Fiestas Alcázar de San Juan. Cadena Ser. 2009.

2 MANZANEQUE TAPIA, Enrique, *Apuntes históricos de Alcázar de San Juan*, sin publicar, 1905.

A esta primera línea ferroviaria creada en 1858, en su búsqueda hacia el sur, se le sumaría en el año 1860, con origen en Alcázar, el tramo que discurría hacia Manzanares. Esta primera encrucijada de líneas ferroviarias, con sede en la estación alcazareña, motivaría un primer replanteamiento de las primigenias instalaciones que se construyeron para acoger la línea de Alicante. La morfología del edificio de viajeros inaugurado en el año 1854 tuvo, por tanto, su primera transformación en torno a 1860 y hasta ese momento, como hemos dicho antes, solo existía un edificio para el tránsito de los viajeros al que se accedía desde la propia población por la actual calle Ferrocarril. En este espacio se centralizaban todas las dependencias vinculadas con la explotación de la línea: factoría, gabinete de circulación, telégrafo, despacho de billetes, facturación de equipajes, sala de espera y vivienda del jefe de estación.

Coincidiendo entonces con la culminación de la línea entre Manzanares y Ciudad Real, en el año 1861 se produjo la primera ampliación del primitivo edificio de viajeros para albergar al nuevo servicio de la fonda. Es a partir de este momento cuando tendremos la primera referencia documental sobre la existencia de este espacio hostelero dentro de la estación de Alcázar de San Juan. Entendemos que el incremento del número de viajeros y, sobre todo, la unión en Alcázar de la línea que se dirigía a Alicante con las que discurrirían hacia Andalucía y Ciudad Real estarían detrás de la creación de dicho establecimiento, que se destinaría a la venta de comestibles y bebidas a los viajeros que transitaban por la estación alcazareña. La apertura de fondas en las estaciones ferroviarias se puede considerar como uno de los primeros efectos de generación de nuevos negocios en torno a este medio de transporte. Además, sería unas de las actividades que las compañías ferroviarias externalizaron desde un primer momento³.

Ciñéndonos ya al caso particular de la fonda alcazareña, debemos decir que no tenemos constancia documental de quiénes fueron sus primeros concesionarios. Algunas fuentes apuntan a que la fonda se encontraba regentada, ya a comienzos de la década de 1870, por un concesionario de origen francés, aunque aún no hay fuente documental que lo demuestre.

3 POLO MURIEL, Francisco, *Apuntes para la historia de la Fonda de Alcázar de San Juan, desde sus inicios hasta el primer tercio del siglo XX*. Ferias y Fiestas Alcázar de San Juan. Cadena Ser. 2009.

Una estación de ferrocarril que se convierte desde un primer momento en foco de todos los movimientos sociales que experimentaba la antigua villa de Alcázar y su crecimiento como ciudad, como recoge en su libro Rafael Villena Espinosa⁴ acerca de la reunión republicana que se produce en Alcázar de San Juan en 1868 de la que se hace eco el periódico *La Independencia Belga* y que se describió posteriormente en una edición de *La Igualdad*. También se hace noticia cuando el tren de Madrid a Córdoba se detenía como de costumbre a la una de la madrugada y era recibido por multitud de personas. Eran los inicios de la I República en Alcázar y la estación era el lugar de concentración de las multitudes. También este espacio es protagonista cuando Amadeo de Saboya viene el 1 de enero de 1871 desde Italia con dirección a Madrid para jurar el cargo acompañado por el Gobierno presidido por Topete interinamente y Ruiz Zorrilla como presidente de las Cortes y un grueso de diputados, y vuelve a ser protagonista otra vez el 12 de febrero de 1873 tras abdicar Amadeo de Saboya y su regreso a Italia con toda su familia y su séquito, vía Portugal. Debido a la descuidada organización del viaje de vuelta, tuvo que comer en la fonda de la estación de Alcázar como cualquier otro viajero, llegó el tren a las doce de la mañana y allí fue cumplimentado, nada menos, que por el presidente del Comité Republicano José María Villamar quien llegó a declarar "*este rey es y se ha portado como un perfecto caballero*"⁵.

La estación de ferrocarril también fue protagonista en la proclamación de Alfonso XII al pasar por la estación de Alcázar el 13 de enero 1875, haciéndole un recibimiento las autoridades locales y provinciales del momento. Dos años después de hacer un viaje a varios puntos de Andalucía, y al regresar a Madrid en abril de 1877, le volvieron hacer otro recibimiento las autoridades. En esta ocasión, el conde de las Almenas, diputado a Cortes por este distrito, propone al rey que concediera a Alcázar el título de ciudad, hecho que unos días después se hizo realidad con la publicación de dicho título el 10 de abril y publicado en la *Gaceta de Madrid* el día 13.

4 VILLENAS ESPINOSA, Rafael, *Sexenio democrático en la España Rural. Ciudad Real (1868-1874)*, IEM, 2005.

5 Comenta este periodista que el presidente del comité republicano le trató de usted, obviando el protocolo cortesano, pero con el máximo respeto, y que le comentó al ministro Montero Río el elogio arriba indicado. En VILLENAS ESPINOSA, Rafael, *Sexenio democrático en la España Rural. Ciudad Real (1868- 1874)*, IEM, 2005.

PUNTOS DE SUSECCION.

En Madrid, en la Administracion de la Imprenta Nacional, el Sr. D. Juan... En Valencia, en el taller de administracion...

PRECIOS DE SUSCRIPCION.

Table with 2 columns: Subscription type and Price. Includes 'Por un semestre', 'Por un año', 'Por tres años'.



GACETA DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

PRESENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

S. M. el Rey (Q. D. G.) y S. A. R. la Serma. Señora Princesa de Asturias...

MINISTERIO DE ESTADO.

REALES DECRETOS.

Habiendo sido nombrado Comodoro de Mar de Maza de Azusa y Dorell, Marqués de Bolmar, mi Encargado Extraordinario y Plenipotenciario...

ALFONSO.

El Ministro de Estado, Manuel Salazar.

Vamos al Real cédula en San Pedro de Gálvez por haber sido nombrado Comodoro de Estado el Marqués de Bolmar...

Queda suprimido el cargo de mi Encargado Extraordinario y Plenipotenciario...

ALFONSO.

El Ministro de Estado, Manuel Salazar.

Señora Princesa de Asturias, Marqués de Bolmar, mi Encargado Extraordinario y Plenipotenciario...

Dado en Sevilla á veintinueve de Marzo de mil ochocientos setenta y siete.

ALFONSO.

El Ministro de Estado, Manuel Salazar.

Señora Princesa de Asturias, Marqués de Bolmar, mi Encargado Extraordinario y Plenipotenciario...

Dado en Palacio á seis de Abril de mil ochocientos setenta y siete.

ALFONSO.

El Ministro de Estado, Manuel Salazar.

Señora Princesa de Asturias, Marqués de Bolmar, mi Encargado Extraordinario y Plenipotenciario...

Dado en Palacio á seis de Abril de mil ochocientos setenta y siete.

ALFONSO.

El Ministro de Estado, Manuel Salazar.

Dirección de Asuntos comerciales y consulares.

S. M. el Rey (Q. D. G.) se ha dignado condecorar el Excmo. Sr. Don Juan de Dios...

S. M. se ha dignado ademas autorizar para el ejercicio de sus respectivos destinos á Mr. de Moreuil...

MINISTERIO DE HACIENDA.

Encomienda.

SEÑOR: Antecedente al Gobierno por el art. 6.º de la ley de penas...

A sus fey, y estando deliberando, tanto en la ley de presupuestos...

Madrid 19 de Abril de 1877.

A L. P. de V. M., José García Hernández.

REAL DECRETO.

De acuerdo con el Consejo de Ministros, y conformidad con el dictamen de la Direccion de Hacienda del Estado...

Artículo 1.º Se ordena al Ministro de Hacienda para recibir con arreglo del Consejo de Ministros...

Art. 2.º Para llevar las resoluciones á que se refiere el artículo anterior...

Art. 3.º El importe de los intereses que se concierten en virtud de los artículos precedentes...

las de Rentas públicas con aplicacion al ejercicio é cargo á que los dichos escuadrones en concepto de tales...

Dado en Palacio á diez de Abril de mil ochocientos setenta y siete.

El Ministro de Hacienda, José García Hernández.

MINISTERIO DE LA GUERRA.

REAL DECRETO.

Teniendo en consideracion la importancia que ha llegado á tomar la villa de Alcázar de San Juan...

Dado en Palacio á diez de Abril de mil ochocientos setenta y siete.

El Ministro de la Guerra, Francisco Moreno y Madrid.

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA.

SECCION DE ASESORES CON SUSECCION EN EL TRIBUNAL DE ENCOMENDAS FISCAL DE MADRID EN 1877.

En 9 de Marzo, Tratándose, en su instancia, á la Promocion fiscal de Verdú, de estudio, á D. Vicente Ramallo y Abas, que vive á la San Félix de Lebrija...

En 14 de Mayo, Tratándose, en su instancia, á D. Narciso Urdía y Carrillo, que vive en la calle de Ventosa...

En 14 de Mayo, Admitiendo á D. José Antonio Torres la promocion que, fundado en motivos de moral, ha presentado del cargo de Promotor fiscal de Garrovilleja...

En 14 de Mayo, Nominando para cada vacante de entredós, á D. Francisco Fernandez y Rodriguez, Promotor fiscal de Puerto del Arzobispo.

México y servidos á D. Primitivo Fernandez y Rodriguez.

Se le expidió el título de Abogado en 9 de Agosto de 1876, habiendo ejercido la profesion en Madrid 15 años...

En 27 de Setiembre de 1874 fue nombrado para la Promocion de Abogado Fiscal de Madrid...

En 27 de Setiembre de 1874 fue nombrado para la Promocion de Abogado Fiscal de Madrid...

En 27 de Setiembre de 1874 fue nombrado para la Promocion de Abogado Fiscal de Madrid...

En 27 de Setiembre de 1874 fue nombrado para la Promocion de Abogado Fiscal de Madrid...

En 27 de Setiembre de 1874 fue nombrado para la Promocion de Abogado Fiscal de Madrid...

En 27 de Setiembre de 1874 fue nombrado para la Promocion de Abogado Fiscal de Madrid...

En 27 de Setiembre de 1874 fue nombrado para la Promocion de Abogado Fiscal de Madrid...

GACETA DE MADRID. 1877

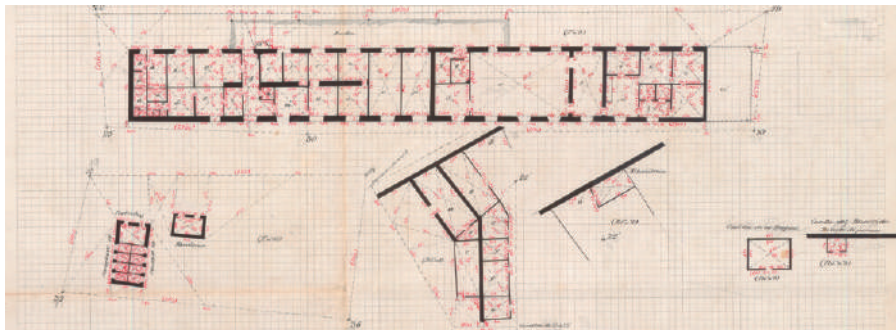
Real Decreto con fecha de 13 de abril de 1877 del rey Alfonso XII concediendo el título de Ciudad á Alcázar de San Juan. Condición que sigue manteniendo hasta la actualidad.

El fondo del Archivo Histórico Ferroviario de Madrid fecha en 1887 es el momento cuando comenzamos a tener constancia de algunos de los concesionarios que tuvo este establecimiento hostelero. Así, hemos podido constatar que en 1887 el concesionario de la fonda, ubicada aún en el edificio de viajeros, se llamaba Mariano García con quien MZA había suscrito en ese mismo año un nuevo contrato de arrendamiento para la explotación del negocio. Junto con estos primeros datos conocemos también que ese mismo año Mariano García había solicitado a MZA la realización de arreglos en el salón. El concesionario quería cambiar el mobiliario y la decoración de la sala al objeto de que la fonda (y cito literal) *"Mostrara el aspecto que merecía, dada la importancia que tenía esta estación dentro del conjunto de la Red Ferroviaria Española"*.

Esta concesión duraría hasta el mes de agosto de 1890. Mariano García dejaría vacante la explotación y esta pasaría a manos de Cecilio Murillo Amellás que se hizo cargo de la instalación en el año en el que, además, habían dado comienzo las obras de construcción del nuevo edificio de la fonda. La nueva edificación se proyectó ya en dos alturas. La planta inferior, con 452 metros cuadrados y de morfología rectangular, albergaría en su zona central el salón principal de la fonda. El extremo del edificio (en dirección Madrid) se reservaría para el establecimiento de un salón de descanso y para dos salones reservados y en el lateral opuesto se instalaría la cantina, la cocina y la despensa. Sería en este último extremo donde se ubicaría el hueco de la escalera que conduce a la segunda planta. En ella tendría su vivienda el concesionario y algunas de sus estancias se dedicarían para pernocta de los viajeros.

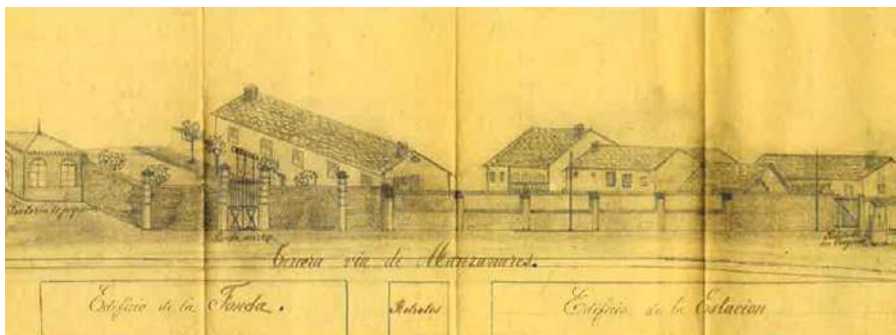
Este nuevo edificio estaría prácticamente finalizado en el año 1892. Mediante una petición formulada por la corporación municipal a finales de septiembre de 1892 nos informa de los preparativos para acoger la parada del tren real en el que viajaba la reina regente María Cristina de Habsburgo⁶. No podemos conocer en qué estado se encontraban las obras del nuevo edificio. Era deseo del gobernador de la provincia que se engalanara el andén por donde transitaba la circulación. Este convoy pararía frente al nuevo edificio de la fonda, que aún no se encontraba acabado. La comisión del Ayuntamiento que visitó las instalaciones, encabezada por su alcalde Vicente Jaén Giménez, ruega encarecidamente que los trabajos del nuevo edificio quedaran completamente finalizados antes de la visita real. Lo que desconocemos es si estos finalmente concluyeron para la llegada del convoy real a la estación alcazareña.

6 POLO MURIEL, Francisco, *Apuntes para la historia de la Fonda de Alcázar de San Juan, desde sus inicios hasta el primer tercio del siglo XX*. Ferias y Fiestas Alcázar de San Juan. Cadena Ser. 2009.



Fonda y Estación de Ferrocarril en 1883. Fuente: IGNE, Instituto Geográfico y Estadístico. Trabajos Topográficos y Estadísticos de la provincia de Ciudad Real.

Cecilio Murillo mantuvo la concesión hasta su fallecimiento, en el año 1899. Fue por tanto, el que inauguró las nuevas instalaciones y el que vivió el proceso de apertura del nuevo acceso urbano a las instalaciones ferroviarias. El tramo final del paseo de la estación se proyectó a mediados de la década de 1890 y Cecilio Murillo lo vivió bastante de cerca ya que contaba con una propiedad colindante con el recinto de la estación y frente a la nueva fonda. En ella restableció una bodega en 1896 y sería en este espacio que limitaba con su propiedad, y frente al nuevo edificio de la fonda, donde se proyectó el último tramo viario que unía a la población con la estación. Dentro de la documentación generada entre Cecilio Murillo y MZA figura un dibujo a lápiz en alzado que permite ver cómo iba a quedar el acceso. El dibujo realizado seguramente por un delineante de la compañía ferroviaria tiene un importante peso documental ya que es el primer plano que se conserva en la actualidad de la fonda antigua.



Vista en alzado del tramo final del Paseo de la Estación, proyectado a mediados de la década de 1890 (AHF C/621/1/31/001)

Al fallecer Cecilio Murillo la MZA decidió entregar la fonda en arriendo a los hijos menores del difunto concesionario a través del tutor de los mismos. Según el documento en el que se recoge esta trasmisión conocemos que Cecilio Murillo tenía siete hijos en el momento de su fallecimiento. De los siete, cinco de ellos ya habían cumplido la mayoría de edad⁷.

Restaurant
DE LA
estación de Alcázar de San Juan

Menú del 28 de Mayo

El fondista de la estación de Alcázar tiene el gusto de ofrecer á los señores viajeros que acudan á dicho punto á presenciar el **ECLIPSE TOTAL DE SOL**, un almuerzo que costará únicamente

Pesetas : 1,50 cubierto,

y se compondrá de los siguientes platos :

Sopa
Un frito
Merluza en salsa
Pollo con arroz á la valenciana
Pan, vino, postres.

Alcázar, 18 de Mayo de 1900.

Lista del Almuerzo de la Fonda de Alcázar de San Juan
el día del Eclipse, 1900

En 1900 el eclipse total de sol que se iba a producir el 28 de mayo fue un acicate para que la empresa de ferrocarriles MZA anunciara con algunos días de anticipación que pondría trenes especiales a precios reducidos de Madrid a Alcázar para observar desde esta última dicho acontecimiento.

⁷ POLO MURIEL, Francisco, *Apuntes para la historia de la Fonda de Alcázar de San Juan, desde sus inicios hasta el primer tercio del siglo XX*. Ferias y Fiestas Alcázar de San Juan. Cadena Ser. 2009.

Por tal motivo llegaron a esta ciudad entorno a 5.000 personas y la fonda de la estación fue hervidero de personas, y todos los aledaños a la misma igual, siendo dicho acontecimiento a las tres y pocos minutos de la tarde. Los propietarios de la fonda hicieron un menú especial para el evento con un precio también específico para ver el eclipse total del sol.

La documentación consultada nos permite conocer que a la altura de este año 1900, dentro de la red ferroviaria de MZA se encontraran abiertas ya veinte fondas: Madrid-Atocha, Aranjuez, Alcázar de San Juan, Casetas, Zaragoza, Murcia, Baeza, Expeluy, Córdoba, Sevilla, Ciudad Real, Alporchón, Mérida, Badajoz y Zafra. Todas ellas se encontraban cedidas en régimen de arrendamiento y cada arrendatario debía pagar un importe anual, que había sido calculado previamente por los agentes comerciales de la compañía ferroviaria en función del volumen del tráfico y de los previsibles beneficios que podía generar el negocio. En el mismo año 1900 un informe del servicio comercial de MZA confrontaba todos los importes anuales que pagaban a esta compañía ferroviaria los diferentes concesionarios de cada una de las fondas en explotación⁸.



8 POLO MURIEL, Francisco, *Apuntes para la historia de la Fonda de Alcázar de San Juan, desde sus inicios hasta el primer tercio del siglo XX*. Ferias y Fiestas Alcázar de San Juan. Cadena Ser. 2009.

En 1903, con la visita de Nicolás Salmerón a Alcázar tras la victoria en las elecciones celebradas el 8 de noviembre de ese mismo año, la fonda vuelve a ser protagonista dando un banquete de cien cubiertos en dicho establecimiento. Son muchas las noticias de su visita, que entre otros periódicos recoge ABC, en donde por la noche del 27 de diciembre da un mitin en el teatro del Casino⁹.



También en enero de 1904 la fonda fue testigo de la visita de Canalejas que se alojó en la casa de Oliverio Martínez. Para la ocasión se hicieron dos comidas en la fonda de la estación de cincuenta cubiertos cada una. También en la visita de Melquiades Álvarez, ese mismo año, se le obsequió con un banquete en la fonda de la estación compuesto por treinta cubiertos al que asistieron hombres de distintas ideas políticas, vecinos de esta

9 MANZANEQUE TAPIA, Enrique, *Apuntes históricos de Alcázar de San Juan*, sin publicar, 1905.

localidad y de otros pueblos limítrofes amigos del Sr. Álvaro González anfitrión del evento. Unos días después también fue obsequiado en el nuevo salón del Casino de Alcázar. En esta ocasión participaron unos cien comensales y realizó un mitin acompañado entre otros oradores por el Sr. Carrasco, de Valdepeñas, el Sr. Gallego, de Ciudad Real, y Tomás Romero, de Herencia.



En 1906 la llegada a Alcázar de los cadetes de la Academia de Infantería de Toledo fue recibida agasajándolos, entre otras cosas, con un banquete por la noche el mismo 10 de mayo en el que los tres casinos de la ciudad en esta época, el Principal, el Republicano y la Unión, participaron en homenaje a los jefes y oficiales y a sesenta alumnos. En representación de los demás, asistieron los presidentes de los citados casinos, verificándose el banquete en la fonda de la Estación¹⁰.

¹⁰ MANZANEQUE TAPIA, Enrique, *Apuntes históricos de Alcázar de San Juan*, sin publicar, 1905.

La primera boda documentada que se celebró en la fonda de la estación fue el 28 de febrero de 1906. El novio era el hijo menor de Eugenio Santos, el del comercio de más vitalidad, ya de treinta y tantos años, hombre de buenas costumbres, liberal y romántico. Aficionado también a las artes, sobre todo a la música, colaboraba en la *Ilustración Manchega*, editada por los maestrines e intervenía activamente en todos los aspectos de la vida local dando una nota de delicadeza. Rubio, gordo, colorado, casi limpio de barba y con quevedos de oro y cordón, le daba un aire al insigne parlamentario don Cristino Martos.

Hubo en torno a esta boda una ebullición extraordinaria que convirtió el paseo, por unas horas, en auténtico salón del paseo del Prado, por el ir y venir de coches de caballos ocupados con damas vistosas y caballeros bien portados y por la solemnidad del paso de la comitiva al ir a la iglesia y la gran comunicación de curiosos.

De las veinte fondas existentes a principios del siglo XX, la de Alcázar era la que abonaba el segundo importe más elevado, 3.500 pesetas anuales. En primer lugar, se encontraba la de Córdoba por la que su concesionario estaba obligado a satisfacer 5.000 pesetas al año. No obstante, el nivel del negocio en la de Alcázar debía de ser de tal importancia que la propuesta del servicio comercial de MZA para esta consistía en el incremento del coste del arrendamiento anual, hasta situarlo a la misma altura que la fonda de la estación cordobesa¹¹.

The image shows a historical menu from the Café Restaurant of the Madrid Station, titled "FERRO-CARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE. CAFÉ RESTAURANT DE LA ESTACION DE MADRID. PRECIOS." The menu is organized into columns and rows, listing various food and beverage items along with their prices in pesetas. The items are categorized under "Tabla" (Table), "Bebidas" (Beverages), and "Café y Brandy". The menu also includes sections for "ADVERTENCIA" (Notice), "ALMOZOS Y COMIDAS PARA LOS EMPLEADOS DE LA COMPANIA" (Lunch and meals for company employees), and "AL VICEYUCAS" (For the viceroys). The document is signed "SOPÍA" at the bottom.

Cuadro de precios de la fonda, según consta en el contrato de arrendamiento suscrito con Julio Lescarboursa Davant en el año 1909 (AHF C/601/01/08)

11 POLO MURIEL, Francisco, *Apuntes para la historia de la Fonda de Alcázar, desde sus inicios hasta el primer tercio del siglo XX*. Ferias y Fiestas Alcázar. Cadena Ser. 2009.

En el año 1909 uno de los concesionarios era Julio Lescarboursa Davant, a quien el documento reconoce como hijo del anterior concesionario. Sería con Julio Lescarboursa, que ejercía como tutor de sus dos hermanos menores de edad, con quien MZA consignó el contrato de arrendamiento. Según la documentación localizada sería a partir de estos momentos cuando aparecen los primeros apellidos de origen francés entre los concesionarios de la fonda de Alcázar. La presencia francesa era un hecho dentro del conjunto de los ferrocarriles españoles. Directivos, ingenieros, técnicos, personal especializado, y como concesionarios de la fonda, corroboraban que el negocio ferroviario contaban con importantes intereses económicos procedentes del país vecino. En el caso de las fondas de la red MZA, la de Atocha, en Madrid, también estuvo regentada hasta el año 1905 por un francés llamado Gilles Durad y la de Baeza-El Arquillo se encontraba explotada por los hermanos Davant (probablemente parientes de Lescarboursa) a comienzos del siglo veinte.

Desconocemos hasta cuándo mantuvo la concesión Lescarboursa. En cambio, sí conocemos que el volumen de tráfico siguió creciendo con los incrementos motivados por la neutralidad española durante la Primera Guerra Mundial y con las mejoras de las instalaciones al establecerse, sobre todo, los primeros tramos de doble vía en la línea de Alicante. Estas mejoras, no cabe duda, redundarían en el volumen del negocio de la fonda de Alcázar.

A mediados de la década de 1920 mejorarían los accesos a las instalaciones ferroviarias desde la propia población, experimentando, por tanto, esta una segunda transformación. La construcción del pabellón de entrada y del paso inferior serían determinantes para el futuro de la fonda. Hasta ese momento el acceso a las instalaciones se realizaba mediante el cruce de las vías más cercanas a la población. Esa circunstancia había provocado más de un accidente desde que el ferrocarril se había instalado en la población alcazareña. Esta situación comenzaría a cambiar desde unos años antes, tras la petición formal que el alcalde de la localidad Antonio López cursara a finales de 1913 a la compañía ferroviaria MZA. Deseaba la corporación que se arreglara convenientemente el acceso a la estación, con el fin de evitar accidentes entre los viajeros, y al mismo tiempo dignificar el acceso a las instalaciones ferroviarias. Para ello, el consistorio cedería los terrenos necesarios. No obstante, tendrían que transcurrir cinco años desde entonces para que se iniciara la redacción del proyecto del pabellón de entrada y del paso inferior que de acceso al andén central. Como curiosidad, tan solo anotar que por esta obra se interesó personalmente el entonces diputado por Ciudad Real Rafael

Gasset, quien había sido ya cinco veces ministro de Fomento en diferentes gabinetes y lo volvería a ser dos veces más antes de su fallecimiento en el año 1927. En el Archivo Histórico Ferroviario de Madrid se conserva una carta manuscrita de Gasset, remitida al director de MZA, en la que muestra su agradecimiento por el interés de la compañía en la ejecución de las citadas obras¹².

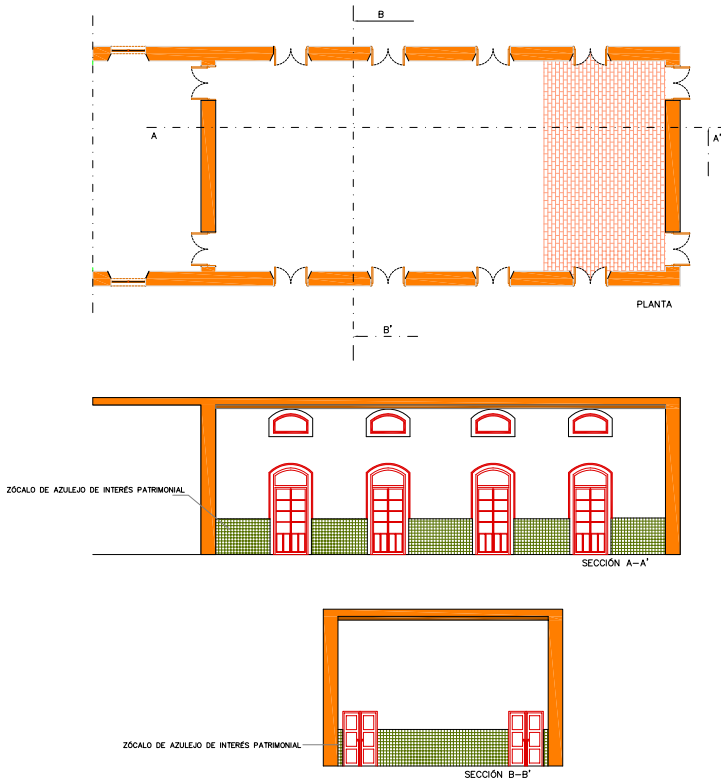


Otros de los actos que se dieron en la fonda de la estación fue con motivo de la inauguración del grupo escolar ferroviario el 14 de octubre de 1923, esta vez a cargo de la Asociación General de Empleados de Ferrocarriles y Obreros de los Ferrocarriles de España. Con este motivo se desplazó desde Madrid la junta de gobierno y desde Ciudad Real las autoridades provinciales así como el obispo para quienes se preparó en la fonda un banquete para ciento cincuenta comensales.

A partir de la década de 1920 el paseo de la estación se convertiría en una arteria urbana cada vez más dinámica. El tráfico de viajeros, los trasbordos, las horas de espera animaron la creación de establecimientos hosteleros, restaurantes y fondas. José Ángel Gallego Palomares da sobrada cuenta en su obra titulada *Alcázar de San Juan: ferrocarril y desarrollo (1850-1936)*, y en otras desarrolladas con posterioridad, cómo fue creciendo la actual calle Álvarez Guerra. Este es el momento en el que se instala la azulejería declarada bien de interés patrimonial desde el

12 POLO MURIEL, Francisco, *Apuntes para la historia de la Fonda de Alcázar de San Juan, desde sus inicios hasta el primer tercio del siglo XX*. Fiestas y Fiestas Alcázar de San Juan. Cadena Ser. 2009.

año 2016 y que todavía hoy se puede observar. Los paneles de azulejos que decoran la fonda y la actual sala de espera de la estación, el antiguo salón de la fonda de Alcázar de San Juan, proceden del taller de Mensaque Rodríguez, localizado en el barrio sevillano de Triana. Su origen hay que buscarlo en la relevancia que adquirieron los talleres trianeros con motivo de la Exposición Iberoamericana de 1929. En especial, fue determinante la decoración con motivos quijotescos efectuada en el parque sevillano de María Luisa y en otros puntos de la geografía española e internacional. Los ceramistas tomaron como modelo las ilustraciones creadas por José Jiménez de Aranda para la edición del Quijote de 1905, año en que se celebraba el III Centenario de la publicación de la primera parte del Quijote. La gran afluencia de público a Sevilla con motivo de la exposición, trajo consigo el incremento de encargos a los talleres azulejeros y, en especial, se popularizó la serie quijotesca.



Los azulejos están en la actualidad en dos espacios claramente separados: la fonda y la sala de espera que en su día fue salón de descanso aunque también se utilizó como salón reservado de la fonda. El primero de ellos tiene planta rectangular y unas dimensiones de 18 metros de largo por 9 metros de ancho. Cuenta con cuatro puertas enfrentadas en sus lados largos, siguiendo el trazado de la propia estación, y otras dos puertas en sus lados cortos. Las dos puertas del muro oeste comunicaban con la sala de espera, pero actualmente sólo una de ellas cumple esa función, en tanto que la otra está tapiada. Los paneles se sitúan formando zócalos interrumpidos por los vanos, de tal modo que el espacio de la fonda cuenta con un total de doce paneles.



La sala de espera actual tiene unas dimensiones de 4,30 metros de largo por 9 metros de ancho. Cuenta con una ventana en el muro sur, una puerta en el muro norte y la puerta que comunica con la fonda así como una chimenea en el muro de carga compartido con la fonda. En este caso, hay un total de cuatro paneles que se disponen a ambos lados de las puertas y en las jambas, y bajo la ventana. Todos los paneles tienen una altura de once filas de azulejos con un total de 1,47 m y una anchura variable en función de los huecos existentes entre los vanos de la fonda y de la sala de espera de viajeros¹³.

13 DOCM, 3 de noviembre de 2016



La fonda también se vistió de gala para recibir el 27 de enero de 1931 el tren en el que viajaba la alcazareña nombrada recientemente Miss España, Emelina Carreño Pareja. La fonda se llenó de público, entre el que se encontraba el señor alcalde y los concejales del momento. En el andén no cogía un alma, al igual que en todo el recorrido mientras era acompañada por las autoridades, la banda de música y gran número de alcazareños gritando ¡Viva Emelina Carreño!, hasta llegar la comitiva al ayuntamiento.



La fonda pasaría a regentarla don Robustiano Fernández y su esposa doña Martina García, procedentes ambos de la estación de Chinchilla donde habían regentado la cantina durante varios años. La llegada de estos a la fonda de la estación de Alcázar fue muy bien acogida por la jefatura y por todo el personal ferroviario, que los

habían tratado en la anterior estación. Don Robustiano se hizo pronto con el negocio, cambió la forma de trabajo y el mobiliario, así como el sistema de alumbrado y admitió nuevo personal para atender el salón, la cantina y la cocina pues la circulación de trenes de viajeros iba en aumento. Don Robustiano se trajo a su hijo, que era abogado y vivía en Porcuna (Jaén) donde trabajaba como secretario en el ayuntamiento. Manuel, que así se llamaba, llegó a Alcázar con su mujer Carmen y sus dos hijos Manolo y Fernando, todavía pequeños. Los ferroviarios mayores contaban que don Robustiano era muy tratable. Además, sabía llevar muy bien el negocio y se portaba muy bien con el ferroviario en el servicio de barra y en el comedor, en la cantina como en la fonda. Poca prensa ferroviaria nacional habló de la fonda en su primera generación, solo cuando se hizo cargo de la fonda la segunda generación.

Iniciada la Guerra Civil, la fonda de la estación pasa a formar parte de la colectividad de camareros el 16 de septiembre de 1936 junto con la parte de la cantina. La concesionaria era en ese momento doña Martina García Rodríguez ya viuda¹⁴. La incautación del establecimiento por el sindicato de camareros afectos a UGT hace que su concesionaria marche a Madrid. En un primer momento se confiscó todo el utillaje y elementos del negocio y la fonda empezó a funcionar con esta nueva comunidad. En octubre de 1937 el gobierno republicano obligó a formalizar la entrega de las incautaciones realizadas por acta notarial. Dentro de estas disposiciones se decía que las industrias podían ser intervenidas por el Estado y que las incautaciones por intervención tenían que ser devueltas, por lo que se devolvieron algunas. Para otras incautaciones, con el fin de asegurarlas como entregas voluntarias, se creó una serie de documentos a favor de que dichos establecimientos fueran de las colectividades, exigiendo, siete meses después de estar en poder de los colectivistas, que la entrega la formalizaran por documento público y en las que se decía:

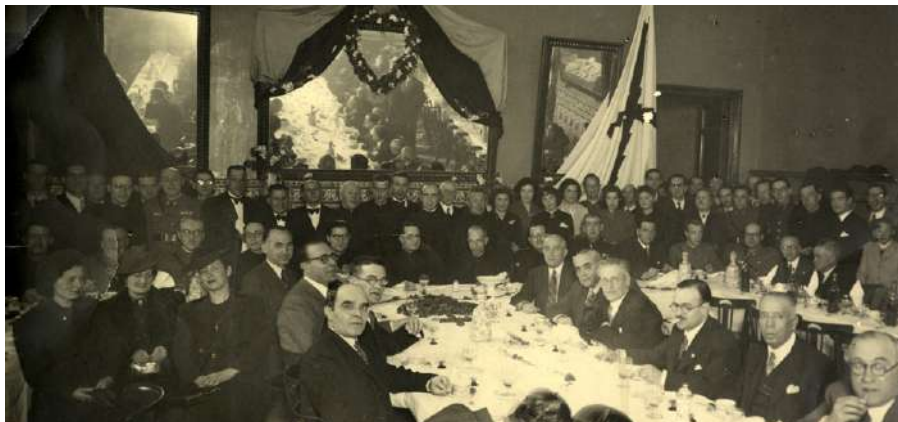
“El que suscribe solicita su ingreso en la colectividad y apporto voluntariamente a ella mi industria, que lleva incautada desde el día de del año”.

Posteriormente la fonda pasa a formar parte de la Cooperativa Obrera de la Industria Hotelera, Cafetería y Similares creada el 14 de enero de 1938. Los fondos que adquirió la cooperativa durante la Guerra Civil, una vez acabada esta, fueron bloqueados¹⁵. La explotación de la fonda, fallecida

14 AHMASJ. Contribuciones. Declaraciones de Altas y Bajas. 1933-1940. Sig. 5000/605

15 ATIENZA SANTIAGO, Francisco José, *Colectividades en Alcázar*, Tesela 21, PMC, 2006.

doña Martina, pasará mediante concesión a su hijo Manuel con su esposa y sus hijos que ya eran mayores. Aquí empieza la segunda generación de esta familia como concesionarios de la fonda. Con el inicio de la dictadura también comenzará una nueva etapa en la explotación ferroviaria.



Ese fue el caso de la compañía MZA que explotó todo el conjunto de líneas que discurrían por Alcázar hasta la constitución de RENFE en 1941.

La constitución de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles en el año 1941 pondrá fin a la etapa de explotación ferroviaria por parte de MZA seguiría en la concesión la familia Fernández, que son los que mantuvieron la dirección del establecimiento hasta su cierre en el 2006. Aunque empezaron unos años antes de la guerra civil, su principal etapa de gestión se desarrollaría durante el periodo de RENFE.

En 1944 aparece una de las primeras tarifas de precios marcados por RENFE para el restaurante y para la cantina en las que hay diferencia en el precio del desayuno aunque los precios son bastante asequibles tanto para el ferroviario como para el público en general.

Don Manuel hijo de Robustiano le da un nuevo impulso a los dos negocios. La cantina la surte de más artículos como cafetera, mesas y una estufa, ya que por la noche, al no cerrar el local, el frío acuciaba. Hay que recordar que estaba abierto las veinticuatro horas. Los cantineros eran Pascual Olaya y Braulio Castillo. La mayoría de los clientes que tenía este establecimiento eran ferroviarios que también pasaban a la fonda.

La primera reforma del salón de la fonda en esta época empezó también con el aumento de la plantilla. El mismo negocio lo pedía al aumentar RENFE la cantidad de trenes y con ellos los viajeros. Se cambiaron las seras con hielo para enfriar las bebidas, por neveras, mucho más cómodo y limpio; aumentó el número de artículos, algunos de ellos de cocina;

en la carta del restaurante se aumentaron los platos, todos ellos típicos manchegos, y como postre la típica bizcochada, que tuvo bastante éxito ya que también la servíamos en el mostrador y a cualquier hora. Todo esto lo hacía junto a sus hijos Manolo y Fernando. Don Manuel era un hombre muy inteligente y buena persona que por el azar de la vida no podía pensar que con su carrera de abogado podía terminar dirigiendo una empresa de hostelería.



Don Manuel tuvo la desgracia de perder a su esposa el 28 de mayo de 1953, una pérdida muy grande para la familia pues doña Carmen murió joven dejando a sus hijos también muy jóvenes y que todavía les hacía mucha falta y a su esposo que le ayudaba a llevar el negocio.

Don Manuel va dejando poco a poco a sus hijos Manuel y Fernando sus negocios, la fonda y la cantina. El que llevó la iniciativa desde un primer momento fue Fernando que siguió introduciendo nuevos artículos y renovando la decoración. Igualmente puso en primera fila toda la maquinaria que salía para la hostelería introduciendo la cafetera de cuatro portas, termos para calentar la leche, dos cortadoras de fiambre, dos máquinas de envolver, todo el frente del mostrador de frigoríficos, una máquina de pelar y cortar patatas, etc., y en cuanto a la decoración del establecimiento, antes de poner el embaldosado, subió el armario donde puso los tres aguamaniles. En el año 1955 don Manuel delegó totalmente en su hijo Fernando la concesión de la fonda.

Como homenaje a don Manuel y Fernando Fernández, pongo imágen de la página que le dedicó el periódico *Madrid* el 22 de agosto de 1963 cuyo título es "España no se acaba nunca", página de turismo por Manuel Zuasti.

Página 12 **MADRID** 22 de agosto de 1963

ESPAÑA NO SE ACABA NUNCA



PAGINA DEL TURISMO

por MANUEL ZUASTI

Un nombre en el turismo

Manuel Fernández García

Un viaje en tren a cualquier parte, lo mismo al Norte que al Sur, al Este que al Oeste, nos hará comprender la importancia que el ferrocarril tiene para el turismo.

¿Como estamos preparados para recibir al turista que nos llega por tren, que utiliza el tren para cubrir su programa de vacaciones?

Quede ahí, en el aire, pendiente de contestación, la pregunta que podríamos contestar, que podrá contestar quien utilice este medio de transporte para viajar.

Sin embargo, algo muy importante podemos hacer sin grandes gastos, sin que se tengan que aprobar presupuestos extraordinarios, y mucho se está haciendo ya en este sentido, aunque no sea todo lo que se pueda o se debe hacer.

En nuestros reportajes literarios pasamos este momento, cuando nos hemos referido a algún viaje, mencionamos como punto muy importante de observación la sala de espera de una estación del ferrocarril o la fonda.

Ningún establecimiento cuenta con atención tan variada desde el viajero que baja al llegar a la estación y pasa las últimas pesetas en un bocadillo, hasta el millonario que lo hace por estirar las piernas y, al mismo tiempo, tomar café o adquirir una caja de bombones.

En un reciente viaje a Alcazar de San Juan, una larga espera de combinación de trenes nos ha hecho pensar en lo importante que es para el turismo la labor de los concesionarios de las fondas de las estaciones.

Don Manuel Fernández García es el de la de Alcazar de San Juan, por donde pasan diariamente, más de veinte mil viajeros.

Más de medio siglo en la estación de Alcazar son muchos años para sa-

ber cómo y de qué manera se ha ido operando la transformación de España en el aspecto de los viajes.

—¿Güéllo me dice cómo me habrá podido dar cuenta de ello, pues conocí el rearmamiento de las playas del Levante en los últimos años, las terrazas en cuenta de los viajes que se hacen por carretera, debido al aumento de automóviles, habiéndose de pensar que lo que sucede hoy en las playas mediterráneas podía considerarse como un suceso hace unos años.

—¿Cuál es a su modo de entender, la misión de una fonda de estación en un importante nudo ferroviario? —Siempre en los importantes nudos ferroviarios las cosas son impredecibles, como lo son los transbordos de tren a tren. Nuestra misión es completa y difícil. Nuestros clientes—los no habituales en la línea—son pasajeros, gentes que no volverán, pero a los que debemos atender con esmero, pues ellos irán hablando bien o mal de nosotros, según los hayamos tratado. Ser el concesionario de este servicio obliga a mucho, y hoy más que nunca. Chalketera que baje en esta estación de Alcazar de San Juan deberá llevarse una buena impresión, no solo de la fonda, sino también de su hospitalidad manchega.

Manuel y Fernando, los hijos de don Manuel Fernández García, son no solamente los más fieles y entusiastas colaboradores de su padre, sino los que le dan impulso a la empresa de tanta importancia para el turismo.

Manolo se le viene a la cabeza convertiría el andén en un jardín; limaría las paredes de molinos de viento y frescos de Don Quijote, Dulcinea y Sancho.

Fernando es el realista. De él fue la idea de quitar la vieja luna de la pared en la que los viajeros, las viajeras sacan todo, reflejaban su rostro solitario, incómodo y ojoso que habiaba de largas horas de viaje y de muchas horas en vela.

A Manolo se le ocurrió la idea de montar un servicio de altavoces en el interior de la fonda para informar a los viajeros los minutos que su tren tardará en salir, minutos de todo el mundo, como de fondo a las conversaciones y consejos en todos los idiomas. A Fernando, el mantener siempre escrupulosos los servicios para que muchos viajeros que no desean abandonar el tren puedan adquirir lo que necesitan.

—Nosotros—don Fernando—debemos hacer agradables los minutos a los viajeros que pasan por Alcazar. Estamos en plin de turismo doméstico y nacional; clientes de turistas llegan diariamente a esta estación y, gracias a nosotros, las tortas de Alcazar son famosas en todo el mundo.



Fernando también cambia las luces del salón. Quitó los antiguos globos y puso, colgadas del techo con unas finas cadenas, unas ballestas de madera y contrachapado que imitaban a las ballestas de los vagones. En las paredes puso unas farolas imitando a las que había en las estaciones y encima del mostrador cinco faroles, cada uno con luz de color verde, rojo, amarillo y luz clara que son las señales que tiene RENFE, que colgaban con cadenas más gruesas ya que eran auténticos y tenían mucho peso.

El techo no era de madera como mucha gente pensaba pues era de obra y fue pintado imitando a la madera por los jóvenes pintores Antonio Requena con 16 años y Gabriel Arias con 19 años, dirigidos por el excelente maestro Francisco Monge. Don Fernando contrajo matrimonio con la señorita Rosa de Miguel el sábado 12 de junio de 1965. Don Fernando ya tenía una compañera que iba ser toda su vida y su apoyo para continuar con los cambios de decoración. Al mismo tiempo, RENFE fue aumentando los trenes de viajeros, por lo que Fernando aumentó la plantilla y tuvo la gran idea de hacer unos carrillos para la venta en el andén. Hizo varios, todos muy manejables, con una estructura de varilla y con dos ruedas encima del carro. Llevaban una cesta de mimbre que contenían bocadillos variados, la típica torta de alcázar, caramelos, chocolatinas y las famosas pipas de Arias. En otro lugar del carro se llevaba un esportillo de anea con una capacidad para doce botellas entre refrescos y gaseosas



de "La Prospe", que se fabricaba en Alcázar. En verano también vendían helados en cajas forradas de corcho y con hielo sintético. Los vendedores se hicieron famosos y la estación era conocida por su fonda y la venta ambulante.

Había pasajeros que no recordaban cómo

se llama el pueblo, pero era recordado porque por una fonda muy bonita y porque salían al andén con unos carrillos. La respuesta a esta situación era instantánea: ese pueblo es Alcázar de San Juan y ya nos queda poco para llegar o estoy deseando llegar para estirar las piernas y comprar alguna cosa para tomar y tortas de Alcázar para la familia.

Llegamos al año 1973 en el que fallece, el 21 de marzo, don Manuel Fernández García y termina la segunda generación; don Fernando con su esposa está al frente de la fonda y su hermano Manuel no figuraba en la fonda de la estación al tener el Hostal Quijano antigua fonda francesa. Ese mismo se cambió la decoración interior, los platos fueron sustituidos por calderos de cobre, romanas y las paredes enteras con motivos ferroviarios y también braseros, calentadores de cama, cazos, etc.



La fonda llegó a tener 33 empleados contando con los de la cantina. Teníamos tres turnos repartidos entre cocina, cantina, dependientes, camareros y personal de limpieza. Se preparaba una mesa para servir cafés a la llegada de los trenes de la noche y por la mañana en el desayuno había dos camareros en cada mesa, uno sirviendo y otro cobrando. En el mostrador de noche había cuatro dependientes. Después de cada tren se reponían los productos otra vez. La encimera del mostrador era todavía de mármol, porque luego se cambió por la encimera de madera y el armario del fondo del mostrador con botellas pasaría a estar colgado más alto y sin botellas y en su lugar había tres filtros de agua con su reloj en la moña del armario.



En la otra mitad del salón, donde en su momento estuvo la pared llena de platos, había una mesa larga preparada, como observarán preparadas las lechadoras una con café y otra con leche, y todos los veladores tenían para agua en verano, la jarra era de barro y en invierno de porcelana.

La fonda y la cantina tenían abierto las veinticuatro horas del día. La circulación de trenes era mayormente de noche y empezaba con el tren de Madrid-Algeciras y el último de Madrid-Andalucía, que llevaba un coche para cada ciudad. Empezaban a las 22.20 horas y el último a las 2.20 horas de la madrugada, entre el primero y el último había varios para Andalucía y Levante así estuvieron hasta que apareció el AVE en 1992.

Fernando tenía mucha capacidad para llevar los negocios de hostelería dentro de RENFE y no recuerdo que se haya dejado ningún artículo por vender dentro de lo que marcaba la ley, con el conocimiento que tenía de cada tren y el gusto de los viajeros. Por Alcázar, aparte de los trenes de diario, teníamos trenes especiales y para cada tren tenía en las vitrinas que había en el salón, por ejemplo, trenes de reclutas que se incorporaban a filas. Lo que compraban muchos viajeros eran navajas de Albacete ya que teníamos una vitrina exclusiva de navajas de esta ciudad. Los militares que iban de maniobras, cuando regresaban para sus respectivos

cuarteles, había veces que nos quedábamos sin muñecas. Era el típico regalo para la novia, en particular el muñeco que llevaba el uniforme del ejército y la trompeta que toca por pilas, se tocaba el pecho y salían unas estrofas de una marcha militar.

El tren de vendimiadores a Francia, a la ida, algunos compraban navajas y reponían fuerzas, los que podían económicamente. A su regreso, tanto los andaluces, levantinos y murcianos se repartían en comprar llaveros con el escudo de Alcázar, muñecas, platos con motivos de Alcázar, ceniceros, etc. Todos estos regalos de Alcázar los adquiríamos en la tienda que había en la avenida de Herencia, junto a la pastelería de Espinosa, la regentaba la esposa de José Luis Martínez en los años 80, también nos suministraba figuras del Quijote.

Otro de los trenes que tenían parada, cuyos viajeros también hacían sus compras, eran los aficionados al fútbol que cuando se clasificaban para jugar una final de la antigua copa del Generalísimo, actual copa del Rey, valencianos, béticos o sevillanos, cuando iban para Madrid, solían ir muy contentos y con ganas de armar broncas. Había que tener mucho cuidado y seguir la corriente. Bajaban poco los andaluces, que tomaban café y una copa; los levantinos, tomaban su carajillo la mayoría. Al regreso teníamos que estar informados de cuál era el resultado, y si habían perdido los que habían pasado por la mañana con los que estábamos de turno éramos suficientes los cuatro camareros y los tres dependientes porque la mayoría pasaban dormidos. Si habían ganado, había que reforzar la plantilla porque desde Madrid era la primera parada que hacían y venían deseando bajarse exteriorizando la alegría por la victoria de su equipo. Se llenaba el andén y la fonda de banderas y camisetas. Daba gusto ver el ambiente.

También solíamos tener un tren que solía venir de Valencia y Albacete de camino a Lourdes con enfermos y que tenía parada en Alcázar. A cargo de ellos iban monjas de Cruz Roja, médicos, enfermeros y personal voluntario. Aquí en Alcázar también recogían algún viajero cuando la parada del tren era lo suficiente para poder hacerlo. Bajaban a la fonda en pequeños grupos los que iban a cargo de los enfermos, algunos a tomar alguna cosa, otros a comprar encargos para los que no bajaban y otros solamente para hacerle fotografías a la decoración y también a los azulejos con la historia del Quijote que les habían encargado personas que no viajaban pero que les gustaría tener recuerdos de la fonda de Alcázar.

La fonda también atendía a los trenes cuando venían con retraso. RENFE nos encargaba, si era temprano, desayunos que servíamos en las mesas: café con leche y dos tortas. Otra clase de desayuno eran los que continuaban con poca parada en esta para coger la bolsa de viaje compuesta por un bocadillo, una torta, una fruta y un refresco y si era la hora del almuerzo, bolsa para llevar dos bocadillos, dos piezas de fruta, un refresco, una torta y servilletas, palillos y vasos de plástico. Cuando nos encargaba RENFE estas bolsas de viaje, la mayoría de las veces teníamos un problema pues en las vías 4 y 5 había un tren de mercancías estacionado casi siempre, y cómo pasábamos la mercancía, la fruta, el pan y las tortas. La solución era pasarlo por debajo de los vagones con el consiguiente riesgo a que se moviera el tren. Había otra solución que era pasarlo por encima del vagón que tuviera plataforma, pero también con el riesgo de que el tren se pusiera en marcha y tanto el proveedor como la mercancía se fuera de viaje como nos sucedió varias veces que tuvimos que llamar a la "Única" para que hiciesen el favor de pararlo, que arriba de una plataforma iba una persona con la mercancía para la preparación de las bolsas. También tuvimos un caso muy curioso con un empleado "de la Prospe". Un día de agosto, sobre la una del mediodía, empezó a descargar las barras de hielo y en las vías 4 y 5 había un tren de mercancías. Se le ocurrió pasarlas por debajo del tren, por encima de las traviesas que hacían de paso, y en ese momento arrancó el tren. Las barras de hielo se quedaron en las traviesas de paso, nos dijo que volvería para dejarnos el resto de las barras de hielo y cuando volvió estaba el charco de agua en lugar de la barra de hielo.

La panadería que nos servía el pan era la de Vicente Castellanos "Pachurro", en la calle Tinte. Su mujer Concha tenía por costumbre llamar todos los días a las cuatro de la mañana, y un día le gasté una broma. Era una persona con un carácter muy abierto, uno de los días en que llama a dicha hora descuelgo el teléfono y me dice es el 193, la fonda. Le contesto diciéndole: dígame, y me dice: *Jarcinto soy Concha que pan queréis, y le contesto: usted se ha confundido esto es el cementerio y la oigo de decir "ay Jesús que pena"*. Pasado un rato vuelve a llamar y me dice muy apenada Jacinto, sabes lo que me ha pasado, que he llamado antes y me ha contestado un hombre diciéndome que era el cementerio, eso ha sido una broma que le han gastado, le dije yo.

Otros de los proveedores de la fonda fue el estanco de la estación. De esta dependencia se hace eco la revista local *Ferrocarril Católico* con fecha de diciembre de 1961 en un artículo de Rafael Lizcano:

El estanco de la estación

Hablar del año 1915 es para algunos de hoy una fecha de la Edad Media de la Historia de España, pero para los que ya hemos cumplido los cincuenta la retenemos en la memoria quizás mejor que otras escenas más recientes y actuales.

Es precisamente a finales del verano del citado año concretando el día 2 de septiembre cuando doña Joaquina Osorio Moreno abre por primera vez el estanco de la estación. Se han cumplido pues los cuarenta y seis años en su actividad en la venta de tabaco.

Viuda y joven he aquí a doña Joaquina dispuesta a trabajar para sacar adelante a la familia. No ha querido que la echen la bendición de nuevo, permaneciendo en su dicho estado de viuda y respetando el juramento de fidelidad que la unió con el Santo Sacramento del Matrimonio a su difunto esposo maquinista que fue en el Depósito de Mérida de la extinguida compañía de MZA.

Sería curioso poder recopilar en una relación a las personas de alto relieve que le ha despachado en casi estos 50 años los productos de la Arrendataria de Tabaco.

La gran urbe ferroviaria de Alcázar de San Juan, obligada vía férrea para trasladarse de Andalucía y Levante con el resto de España, hace pasar diariamente a varios miles de almas de todas clases sociales, profesionales y actividades. Políticos, artistas, comerciantes, financieros, turistas, etc. En sus horas de permanencia en espera de sus trenes y durante las paradas de ellos, estos viajeros han encontrado a mano donde surtirse de cigarrillos para emprender de nuevo su viaje con las pitilleras bien abastecidas. En los viajes se suele fumar más que en tierra firme.

Los viajeros no suelen ser siempre los mismos, por lo menos así lo entiende el público, pero los que conviven con ellos, nos afirman, que, alternativamente y algunos utilizan los mismos trenes y rutas para sus desplazamientos así lo afirman interventores en ruta, empleados de la Compañía Internacional de Coches Camas. Arrendatarios de Fondas, Cantinas y Estancos en los recintos de las Estaciones del Ferrocarril. Todos estos viajeros cambian una amable sonrisa y breves en palabras de afecto al tener contacto con ellos y precisamente por esta circunstancia nos imaginamos la elevada cifra de personas de todas las regiones de España que conocerán a doña Joaquina.

Hago votos para que continúe en su puesto y si el Todopoderoso nos conserva la existencia, celebraremos sus bodas de oro como estanquera de la estación de Alcázar de San Juan.

Yo conocí a doña Joaquina el 20 de septiembre de 1954 cuando entré a trabajar en la fonda y me acerqué al estanco a comprarle un paquete de tabaco de la marca Rumbo que tenía una cajetilla amarilla que contenía dieciséis cigarrillos. Desde entonces fui cliente suyo y llegamos a coger amistad y con ello a tener cierta confianza y llegamos a contarnos la vida de cada uno cuando le dije que mi padre había sido ferroviario y ella me contestó que lo había tratado y era cliente.

La confianza y amistad que llegamos a tener duró varios años, hasta que salió una ley que autoriza a vender tabaco en locales de hostelería. La normativa decía que la compra había que hacerla al estanco más próximo al establecimiento que lo vendía. Don Fernando compró dos máquinas para la venta de tabaco y las puso en el andén no sujetas a la pared. Según la ley, el estanco más próximo que teníamos era el de doña Joaquina dentro de la estación. Fernando me dice un día que vaya hablar con la estanquera, que vamos a vender tabaco y se lo tenemos que comprar a ella de momento. Las marcas que vamos a comprar son Celta Largo y Ducados. Al día siguiente, por la mañana voy a hablar con doña Joaquina y le digo va a tener un nuevo cliente muy fuerte, la fonda, va a vender tabaco y tiene que comprárselo a este estanco. Su respuesta fue ponerse a llorar, empezó a decirme que quería quitarle el pan de sus hijos y no quería venderme tabaco. Yo trataba de calmarla diciéndole que mientras ella descansaba, la fonda le vendía el tabaco y le está vendiendo lo que le compraba por cantidad mientras otros clientes le compraba un paquete.

En vista de que no dejaba de llorar, fui a hablar con el inspector principal para que intermediase. Salió del despacho y fue a por doña Joaquina, que estaba todavía llorando. Una vez allí, don Lorenzo Ortiz y don Javier Montesinos, después de tratar de convencerla, le dicen a doña Joaquina que Jacinto o la fonda va a ser un empleado suyo, sin tener que pagarle nada, todo lo contrario, pues le va a comprar por cajones y a pagarle en el acto, de eso me encargo yo, le dijo don Lorenzo y que Jacinto cumple váyase tranquila que no la engaña y véndale lo que le pida. Con el tiempo se dio cuenta, me pidió disculpas y que estaba muy agradecida, y volvimos a tener la misma confianza que teníamos.

En enero de 1974 se hace cargo del estanco de doña Joaquina, su hija Francisca junto a su esposo. Llevan el negocio de tabaco cada vez con más marcas, tanto negro como rubio, cerillas y mecheros. Doña Francisca después de veintitrés años al frente del histórico estanco de la estación, cierra el negocio después de setenta y dos años entre las dos generaciones.

Don Fernando y su esposa mejoran siempre las paredes de la fonda de la estación cambiando la decoración. En los años que abrió las veinticuatro horas, tuvo noches de todos los estilos que pueden pasar en hostelería donde hay una barra y a altas horas de la noche todos nos podemos imaginar, ya que en cualquier local es difícil, en la fonda más difícil, por su horario de no cierre en la noche, porque en la estación de Alcázar la circulación de trenes era de noche, de madrugada y a primeras horas de la mañana, teníamos que atender a los viajeros y a todas las personas que pasaran por la puerta, sobre todo los fines de semana, que recibíamos

de todos los pueblos limítrofes, incluidos los alcazareños, los había que pasaban normal, los había que pasaban regular y otros que les faltaba puerta, y entre todos ellos los viajeros con sus esposas e hijos y rara era la noche que no tenía que intervenir la policía.

Había noches tranquilas, pero no porque no tuviéramos clientes, era porque los que venían eran cuadrillas flamencas, ya que traían guitarras y también algunos que decían que cantaban flamenco, porque lo que hacían era vocear. Solíamos tener una cuadrilla de cinco o seis personas que daba gusto oírlos. Llevaban guitarra, acordeón y violín y a veces dos o tres voces que lo hacían muy bien, aunque en la fonda hasta el que no estaba bien se le aplaudía.

Había noches en que el lugar de fonda parecía un tablao flamenco, hasta subidos encima de los veladores bailando y también zapateando, y alguna vez que otra les ha cogido a militares bien de maniobras o en algún tren especial de soldados, y viendo el ambiente que había en el salón ellos también participaban tocando las palmas, bailando o cantando como sabían. Tampoco nos faltaba una mujer que movía su cuerpo subiéndose la ropa todo lo que podía. Cantaba con una voz aguardentosa y la gente le aplaudía y ella más loca se volvía, se subía a una mesa y por más cosas que le decíamos no podíamos callarla ni que se bajara de la mesa. Viendo lo imposible, teníamos que llamar a la policía y con buenas maneras sacarla al andén. Había cuadrillas que después de estar toda la noche en la fonda, cuando empezaban a pasar los trenes para Madrid, desde las cuatro de la mañana empezaban a decir entre ellos, vamos a Madrid que juega el Bilbao o el Barcelona, que son los dos equipos que más aficionados tienen junto al Real Madrid. Algunos de ellos volvían antes de empezar el partido, otros por medio de falta económica y otros porque no se encontraban en condiciones para aguantar hasta la hora del partido. Tanto unos como otros, terminaban en el despacho del jefe de estación, porque viajaban sin billete y el interventor al llegar a Alcázar los llevaba a que pagaran.

En hostelería, la barra de cualquier cafetería de la noche la comparo con el confesionario de una iglesia, donde oyes y ves tantas cosas que por el día muchas de ellas no se oyen ni se ven, tanto los camareros como los dependientes, oímos y vemos pero no decimos.

De cosas buenas que hayan ocurrido en la fonda, y otras menos buenas, podía llenar miles de hojas. El siguiente del que hablo era muy conocido en Alcázar. Este señor llegaba a la fonda sobre las doce de la noche, siempre solo. Como ya sabíamos lo que tomaba, le poníamos una copa vacía, descorchábamos una botella, le servíamos en la copa y la botella la dejábamos en un sitio cerca de él, para que la pudiera ver aunque no

la tocábamos hasta que el nos llamaba para servirle otra, ya que el no quería invitar de su botella. El invitaba a todo el que lo saludaba y pagaba su invitación. Su botella la pagaba cuando la terminaba. Nunca tuvimos el más mínimo problema con él, ni él con nosotros. Durante mucho tiempo nunca lo vimos fuera de tono, ni tampoco de mal genio hacia los demás y siempre guardaba un tiempo entre copa y copa. Un excelente cliente y persona. En su trabajo fue un manitas. Falleció siendo joven y acudió al sepelio muchísima gente a despedirse de él.

Hay un mandamiento que dice, "*dale de comer al hambriento*" y esa es una de las cosas que hacía la fonda. Voy a contar uno de los casos que me ocurrió un día en la parada del tren procedente de Barcelona con destino a Sevilla. Entre el público que bajó del tren, entró un chaval a la fonda que tendría doce o catorce años y se puso al final del mostrador, junto a la pared. Cuando me acerqué a preguntarle qué deseaba, me contestó que no tenía prisa, que siguiera atendiendo, cosa que hice. Cuando se marchó el público me volví a acercar y le volví a preguntar y me contestó: quiero hablar con el dueño, y le dije que el propietario no estaba. Me preguntó por el encargado y le conteste que era yo y me dijo lo que quería: llevo una semana sin comer y me da mucha vergüenza pedir, pero el hambre me puede y le rogaría que si usted puede, me socorriera con algo de comer, de la forma en que lo pedía no podía negárselo y le dije, *te lo tienes que comer aquí*. Le dije esto porque se nos había dado el caso de haber socorrido a otros y conforme salían al andén, lo vendían o lo tiraban a la papelería, pero aquel no fue el caso. Le puse un bocadillo de tortilla y un vaso de leche y cuál era el apetito que tenía que cuando me quise dar cuenta ya se lo había comido. De la misma forma, llegó a comerse otro de jamón y otro de embutido, ambos con una cerveza y lloraba como un niño pequeño abrazado a mí. No podía parar dándome las gracias. Pasaron unos años cuando llegó un viajero y dirigiéndose a mí me dice que si lo conocía. Yo le contesté que eran muchas personas las que pasaban durante las veinticuatro horas y no podía quedarme con las caras de todos. Me dio la mano y me dijo, yo soy el chico aquel hambriento al que usted un día le dio de comer y de qué forma lo hizo. Me dio un abrazo mientras me decía lo feliz que era y que cómo me podía pagar aquello. Yo le dije que me alegraba mucho y que con su visita y el abrazo que me dio, con eso me consideraba pagado. No dejó de venir a visitarnos de vez en cuando.

Otra de las anécdotas, de las muchas que nos pasaron, y por el sentido humano que tiene fue la siguiente: en los años 70 y 80 un día pasa un matrimonio ya mayor que nos piden dos cafés con leche y la señora nos

dice que están esperando el tren, que van a Madrid. Eran de un pueblo muy cercano a Alcázar y el viaje lo habían echo desde su pueblo a Alcázar en carro. Nos cuenta que van a Madrid a un especialista, que el marido estaba enfermo. Venían tres veces a la semana. Ya cogimos cierta amistad con ellos y la mujer se desahogaba contándonos las cosas. Así fue pasando el tiempo y cada vez que venían nos contaba cosas que les habían ocurrido en el trabajo, que era de campo y tenían propiedades. Pasado un tiempo vienen por la tarde en el correo de Madrid a Córdoba y de momento vemos pasar solo a la señora y al llegar al mostrador se puso a llorar, nosotros nos imaginábamos que algo malo había ocurrido, lo comentamos entre nosotros y nos pusimos en lo peor. Cuando de pronto, apareció el marido y nos tranquilizamos. Entonces la mujer, una vez calmada, nos cuenta que después de tanto tiempo y de haber vendido las tierras para pagarle al especialista, nos dice que su marido no tiene nada. Nosotros le dijimos, señora lo económico no cuenta, la salud es lo importante y si el especialista les ha dicho que no tiene nada *den por bueno lo que les han dicho*.

A finales de los años 50 y principios de los 60, uno de los proveedores que tenía la fonda era la familia García-Baquero, que servía la leche que era uno de los artículos que más se consumía, tanto en invierno como en verano. La leche era un artículo que no podía faltar en las veinticuatro horas, ya que era imprevisible el consumo diario.

Entonces nos deja de servir la leche García-Baquero, que como he dicho, era el proveedor habitual que teníamos. Nos dice que deja de servir la leche porque se van a dedicar a la fabricación del queso. Dicen que a primeros del mes siguiente deja de servir. Yo le digo que si hace el favor, que me recomiende a alguien que tenga cantidad de leche y que esté dispuesto a cualquier hora del día, sobre todo de noche. Hersilio me dice que hay varios, pero yo te recomiendo a Isidoro Velasco y su esposa Amelia, conocidos por el sobrenombre de "Rana". Amelia era la que hacía el reparto de la leche y su esposo el que se encargaba del establo. Amelia era una mujer con un genio muy abierto y que valía mucho para llevar el negocio. Un buen día se presentó en la fonda y dirigiéndose a mí me dice que viene de parte de Hersilio, ya me ha contado más o menos la cantidad que gastáis y que yo estoy dispuesta a cualquier hora de la noche, dime tu las condiciones. Yo le cuento que es el artículo que más consumimos y el más necesario y que tiene que estar preparada para servir a cualquier hora del día y de la noche. Ella me dice que no tiene problema, ya que tiene a José Luís, Fernando y Amelia, sus tres hijos

dispuestos a traer la leche. Entonces hablamos del precio. Ella, como muy negociante, ya traía el precio pensado porque Hersilio se lo había comentado. Enseguida llegamos a un acuerdo. Ella muy contenta, y con el genio que la caracteriza me dice, verás que bien nos vamos a llevar, y leche no te va a faltar a la hora que sea y en plan de broma me dice: *"desde aquí me voy en busca del fontanero para que me instale un grifo encima de la cabecera de la cama para que no te falte leche a ninguna hora de la noche ni del día"*. Después de reírnos bastante nos dimos un abrazo y, al día siguiente, empezaron las relaciones comerciales, y no nos faltó leche. Yo recuerdo que en unos carnavales tuve que llamar a las tres de la mañana y José Luis, su hijo, tuvo que dejar el baile del casino porque vino con el traje y la capa y el cántaro lleno de leche. Así duró la relación comercial hasta el cese del negocio de la leche *"que no necesitó el grifo de encima de la cabecera"*.

En los años 60, 70 y 80 los sueldos eran bajos y en la mayoría de las tiendas existía un libro donde anotaban las compras que se hacía y el importe para pagarlo cuando se cobraba. En la mayoría de los bares también existía ese libro y la fonda también lo tenía aunque muy restringido, ya que solo se apuntaba a cinco o seis. Pero hubo uno que tenía muy mala memoria y había que recordárselo varias veces. Una vez, un mes le dijimos que no le dábamos más bebida si no pagaba, y nos contestó que no nos pagaba, pero que no iba a pasar más. Se pasó un poco tiempo sin pasar y un día volvió con dos compañeros y pidió tres consumiciones. Le dijimos que si pagaba él, tenía que pagar el importe antes y también las deudas que tenía. La contestación que nos dio fue: *no sois hombres para cobrar* me y varias palabras más, a cual más fuerte y se marchó. Yo me fui a hablar con su jefe y le conté lo que había pasado con ese señor. Me dijo que no me preocupase, *que yo cobraría hasta el último céntimo*. Al mes siguiente me llamó y me dijo fuera por la oficina a llevar el libro. Hubo un tiempo que el Banco Popular iba a pagar a la estación y lo hacía por días y servicios. En la oficina que había junto a las cocheras de las máquinas de tren, ahí pagaban a varios servicios, y ahí me llevó el jefe del dicho señor, con los operarios del banco. Les acompañaban *"dos números de la benemérita"*. Yo esperé hasta que le tocó a dicha persona y su jefe me llamó y me pidió el libro de la fonda. Se lo di, y cuando me lo devolvió, dentro iba el dinero que debía dicho señor. Desde entonces dejamos el libro para siempre. No fue el solo, también fue otro, este más señorito. Tuve que ir a cobrarle al bingo, cuando estaba instalado en la planta alta del actual casino. Son unos ejemplos de los cuales nos ocurrían con alguna frecuencia.



BANCO DE BILBAO

INAUGURACION NUEVAS OFICINAS

ALCAZAR DE SAN JUAN, 27 DE JUNIO DE 1972

Cocktail

Aperitivos Frios

Polvo-rosé
Brancheo Variado
Empanaditas de Salmón
Pastelitos de Queso
Costillitas Variadas
Canapés de Jamón de York
Canapés de Jamón Serrano
Canapés Parmesano
Canapés de Bacon Duro
Canapés de Pavo - Queso
Coginitas de Pollo
Coginitas de Pavo Montaña
Asaditas
Almendras
Pelitos de Anchoas
Pelitos Panason
Pielitos de Pavo Picadito
Pielitos de Merluza Montaña
Pielitos de Trucha a la Española
Pielitos de cordero a la Vizcaína

Aperitivos Calientes

Calamanco a la Romana
Canchales Fritos Crisp
Pielitos Refritos
Coginitas de cordero
Alcapurrias al aceite
Pielitos de Trucha con Bacon
Pielitos a la Montaña

Entrés

Bebidas

Whisky, Vainilla, Cordon Rojo,
Jerez, Amantillado, Oporto,
Whisky, Vainilla, Cordon Rojo,
Brandy y Brandy, Champagne

Expresitos

La fonda llegó a tener en nómina treinta y tres empleados entre dependientes, camareros, cantineros, cocineros, personal de cocina, lavanderas, planchadora y limpiadora, más seis o siete que vendían en el andén con los carrillos, lo que permitía atender a todos los trenes, y también poder servir las demandas que nos llegaban a la fonda desde fuera. A veces no teníamos bastante personal y teníamos que llamar a personal de otros pueblos y de Alcázar inclusive. Como ejemplo, pongo el vino que servimos en el Banco de Bilbao con motivo de la inauguración de sus nuevas oficinas en la calle Emilio Castelar el día 27 de junio martes de 1972 acompañó la tarjeta del coctel y fotografías del personal que servimos dicho evento, que al final fue muy aplaudido, felicitando a don Fernando la dirección del Banco de Bilbao. Aparte del servicio habitual que la fonda de la estación prestaba se celebraban todo tipo de eventos. Entre ellos recuerdo el acuerdo-homenaje que le dieron sus amigos al que fue alcalde de Alcázar de San Juan don José María Aparicio Arce el domingo

22 de octubre de 1961 con motivo de su nombramiento como gobernador civil de Zamora. Al homenaje asistieron ciento cincuenta comensales, lo cual dice mucho del carisma de esta persona. Acompaño fotografía de presentación del salón y del personal que intervenimos, con don Manuel Fernández García, concesionario de la Fonda.



Una noche de verano del año 70 se juntaron en la estación tres trenes de viajeros. Se llenó el salón y no dábamos abasto. Uno de los trenes era el de Madrid a Cartagena. Sé que era ese tren por una carta procedente de Cartagena dirigida al concesionario don Manuel que después de leerla me la dio a mí para que hiciese lo mismo. La carta decía así: *“pasé por Alcázar de San Juan en el tren expreso de Madrid a Cartagena y me bajé a la fonda a tomar un café, me atendió uno de los tres dependientes cuando pudo, porque había bastante público, y muy amable me puso un café con unas tortas de Alcázar que no las había probado hasta ese día, las cuales están riquísimas, tanto es así que me llevé un paquete para mi familia, y cuando estaba con el último sorbo de café pitó una locomotora y con nerviosismo me fui sin pagar lo que me habían servido. Yo le prometo que el próximo viaje que haga a España pasaré a abonarlo”*.

Pasaron unos meses cuando una noche llegó el tren de Madrid-Cartagena. Empezó a pasar público y entre ellos hubo un señor que al preguntarle que deseaba me contestó café con leche y unas tortas de Alcázar, la gente

se fue marchando y me dice que si lo conocía. Yo le escribí una carta a su jefe, me dice, y le contesto, entonces es usted el señor de Portugal, don Manuel no está pero está su hijo. Lo llamé y le dije a don Fernando este señor es el que le escribió la carta de Portugal, salió del mostrador, se saludaron, hablaron un momento, luego me llamó y me dijo que en una bolsa pusiera unos estuches de tortas. Se los dio y le dijo que eran para su familia. El señor preguntó lo que sumaba lo anterior y lo de ahora diciéndome que vaya tortas ricas que tienen ustedes. Don Fernando le dijo usted no debía nada, que aceptara la invitación, acéptelo usted que vale más el detalle y la honradez que el valor del importe.

Entre todas las visitas que han pasado por la fonda, que han sido muchas y muy variadas, políticos, artistas, actores y deportistas, sobre todo futbolistas. Uno de los que más solían pasar era Juanito Valderrama. Empezó a venir en sus comienzos con la pequeña compañía que tenía y hacía la vendimia por los pueblos de La Mancha, y cuando hacían los pueblos cercanos a Alcázar su parada final era la fonda. Cuando terminaba la actuación de cada pueblo, para calentarse y comer alguna cosa, que poco había donde elegir por aquellos años y también poco dinero para gastar, fuimos cogiendo amistad, ellos con nosotros y nosotros con ellos. Decían que nos portábamos muy bien. Juanito de vez en cuando nos cantaba una de sus canciones.

Otro de los que pasa alguna vez fue Mario Moreno. Una de las veces que estuvo eran los carnavales de Alcázar y cuando terminaron los célebres bailes del casino empezó a entrar público, y varios de ellos vestidos de máscaras y entre todos, algunos músicos. Había bastantes viajeros en la barra y en las mesas, y entre ellos estaba Mario Moreno "Cantinflas". Entre las máscaras que entraron pasó uno imitando a "Cantinflas". Cuando el imitador se acercó al mostrador y vio a Mario Moreno, este se dirigió al imitador. Le dice con esa voz que él ponía "*tú quien eres*" y el imitador le dice "*yo soy Cantinflas*", y le dice Mario Moreno, tú no eres Cantinflas sacándole el D.N.I.. El imitador y el público que había en el mostrador empezaron a aplaudir y empezaron a pedirle que hiciera algún gesto y pidió un paño grande, se lo lió, se quitó la chaqueta, se puso el paño al hombro y empezó a hacer movimientos e hicieron un círculo y los músicos que había empezaron a tocar música "*Carnaval Carnaval*". Todos aplaudieron al auténtico "Cantinflas", Mario Moreno, y una vez que se cansaron se fueron marchando. Él nos preguntó qué fiesta celebrábamos, le dijimos que eran los carnavales, que en este pueblo, los carnavales se celebraban los días 27 y 28 de diciembre.

Nosotros durante los carnavales sacamos un plato que servíamos mayormente a la salida de los bailes. Se componía de huevos fritos con picatostes y también preparábamos chocolate y bizcochada porque era lo que más se consumía, incluidos los huevos fritos con picatostes que los carnavaleros lo cogieron con deseo.

Otra de las artistas que nos visitó fue nuestra paisana Sara Montiel, acompañada de su madre, que venían de Campo de Criptana para Madrid. Se sentaron y le pidieron al camarero dos refrescos. El camarero, al pedir en barra el servicio, nos dice que son para Sara Montiel. Don Fernando, al oírlo, salió del mostrador y se fue a la mesa donde estaban sentadas y dándose a conocer entablan conversación. Pasado un momento me dice el camarero que vaya a la mesa. Voy y me dice que le ponga en una bolsa una jarra como las que había en las mesas. Era un regalo para la paisana porque le habían gustado mucho. Sara, al ver la jarra, le dice a don Fernando que en la próxima película que haga la voy a sacar porque es muy bonita.



La fonda de la estación fue elegida para presentar el libro del historiador alcazareño don José Ángel Gallego Palomares titulado *Alcázar de San Juan. Ferrocarril y desarrollo 1850-1936* el miércoles 12 de diciembre 2001 a la que asistió bastante público. El contenido del libro ha sido un éxito para los alcazareños y para toda persona que le interese la historia del ferrocarril.

ANEXOS (Revista de la Feria y Fiestas de Alcázar de San Juan. Cadena Ser. 2009)

Aquellos Años...



Recesvinto Casero

Ferrovionario y Presidente Provincial de Unión Democrática de Pensionistas UDP

para otro en la premura de unos pocos minutos de parada del tren. Aquel afán en cuidar que el cliente se sintiese con-

tento del acelerado servicio y, al mismo tiempo, sentir el celo de defender que el viaje correspondiera con el abo-

A los que como usuarios de la Fonda de la Estación, hoy nos toca rememorar vivencias, es casi imposible hacerlo porque la nostalgia abruma los intentos.

Hemos conocido las dos caras de la moneda, hemos visto la cara y la cruz de una larga vida comercial y acogedora de algo que ha sido tan nuestro como la propia empresa ferroviaria a la que pertenecemos.

No es imposible comparar, porque si las comparaciones no son buenas nunca, en este caso posiblemente lo sea aún menos, puesto que nos tocaría pasar del blanco al negro y esto siempre es desagradable. Por tanto, preferimos quedarnos con la cara bonita de la moneda.

Aquellos tiempos, en los que a las tres de la madrugada se movían los hilos de diez a doce camareros diligentes, sirviendo cafés en las preparadas mesas centrales. Aquel ir y venir de las echadoras en las profesionales manos de los "Juanitos o los Fontechas" de turno, corriendo de un lado



RESTAURANT	
DE LA	
ESTACION DE ALCÁZAR DE SAN JUAN	
El nuevo censoario que ha tomado posesión de dicho establecimiento, el 15 de Agosto de 1890, ofrece á los señores viajeros un servicio cómodo, tanto en la mesa redonda como en los pasillos é la carta.	
MESA REDONDA	
	Precios.
Almuerzo.....	3
Comida.....	5,50
Café, té ó chocolate solo.....	0,60
Idem, id., con pan ó licorosos.....	0,75
Un café.....	0,50
Una torta de Alcázar, especialidad del país.....	0,25
Una caja de almohorbe pralinos.....	2
Licores extranjeros, nupéños, la copa.....	0,25
Ogno, vin, marraquino y ojan, id.....	0,50
Vinos extranjeros á precios moderados.	

RESTAURANT	
DE LA	
GARE D'ALCAZAR DE SAN JUAN	
Le nouveau censoaire qui a pris possession de cet établissement le 15 Août 1890, offre á Mes. les voyageurs un service très agréable, tant pour la table d'hôte que pour les autres consommations.	
TABLE D'HÔTE	
	Prix.
Déjeuner, vin compris.....	3
Dîner, id. id.....	3,50
Café, thé ou chocolat, seul.....	0,50
» » » avec pain ou biscuits.....	0,75
Un café.....	0,50
Une tarte d'Alcazar, spécialité du pays.....	0,25
Une boîte d'almohorbe pralines.....	2
Liquors étrangers, supérieurs, la coupe.....	0,25
Whisky, rhum, et tout divers.....	0,50
Vin des meilleures vignettes á des prix modérés.	
ON TABLE FRANÇAIS	

no del servicio recibido. Todo esto no era usual en cualquier otro local del gremio, donde los clientes y servidores gozaban del tiempo necesario para el desarrollo normal del servicio.

La ubicación de la Estación en el mapa ferroviario, de necesario transbordo en otros tiempos, obligaba a los viajeros a ser clientes de esta Fonda. Había unos días en el año, días concretos, que llegaba a la estación numerosa concentración de marineros reclutas que pasaban a sus destinos definitivos después de la jura de bandera, normalmente de Cartagena al Puerto de Santa María y viceversa.

Por evadir un tanto la frialdad de un relato evocador, donde la nostalgia nos llena de sentimientos no congratulantes, a tenor de la marinería, nos viene a la memoria un hecho que se daba en esos días de transbordo. Después de desayunar en la Fonda, en el propio andén y recorriendo a lo largo la pared de un lado del establecimiento, generalmente el orientado hacia la ciudad, el sargento que conducía a los reclutas marinos, los ponía firmes y les echaba una arena, siempre la misma, porque siempre era el mismo sargento, aunque distintos reclutas, en la que les recomendaba no hacer abuso de, según él, extraordinario caldo.

Pasado el tiempo de espera, después de la visita a los bares de la ciudad, el único que volvía a la estación con los pies redondos, era el sargento.

Es obligatorio recordar personajes que en su día también formaron parte de las vivencias y entornos de la Fonda en sí. Nos viene a la memoria la persona enjuta de carnes en su cuerpo y cara, hierática y

que creemos que fue la primera dueña que tuvo el establecimiento. Me estoy refiriendo a Doña Martina, que aún nos parece verla sentada en el sillón de madera a la puerta, como personaje femenino escapado de una de las novelas de cualquier literato de la generación del 27. Siempre vestida de negro, con batas que se prolongaban hasta casi los pies, con las manos una sobre la otra en el alda, los pies cruzados, la cara seria, muy seria y peinada con un moñete pequeño en la parte superior de la cabeza. No hacía nada, pero su presencia infundía tal respeto que nadie era capaz, ni siquiera los ferroviarios, de evitar el saludo, aunque casi nunca era correspondido por Doña Martina.

La limitación del espacio nos prohíbe expandirnos en nuestra obligación de agradecer a usuarios de la Fonda, pero esto no quiere decir que el sentimiento del recuerdo, grato recuerdo, de muchos años, los árboles del olvido nos impidan ver el bosque.

Siempre recordaremos con añoranza que otro valor localista, si alguien no lo remedia, como tantos otros, se habrá perdido para siempre.



PARADA y FONDA

Justo López Carreño



Esta expresión, seguramente utilizada en tiempos muy anteriores a la llegada del ferrocarril, cuando las diligencias con pasajeros surcaban los caminos tiradas por las caballerías, dio lugar, por mera continuación –el lenguaje tarda siempre en ser modificado y suele servirse de lo anterior– a su uso en las paradas del tren en las estaciones ferroviarias. Y Alcázar de San Juan no iba a ser menos, siendo uno de los principales nudos de la red, por bifurcarse aquí las líneas que, procedentes de Madrid, iban para Andalucía y para Levante.

De este modo, una de las primeras imágenes que yo recuerdo en mi infancia al visitar de la mano de mi abuelo, maquinista de aquellas máquinas de carbón, la estación alcazareña eran los numerosos empleados

de la Fonda que salían al andén cargados de cestas repletas de tortas de Alcázar, que ofrecían a los viajeros a través de las ventanillas del tren, para que no tuvieran que bajarse, o bien, si se disponía de tiempo suficiente, comprándolas en el propio local de la misma.

La Fonda de la Estación era como la culminación de un rectángulo mágico que tenía sus límites en el Paseo dedicado a Álvarez Guerra. Dicho Paseo de la Estación, como es nombrado habitualmente por los habitantes de nuestra localidad, estaba conformado por numerosos bares, restaurantes y casas de comidas que le daban vida y movimiento en una época en la que el tráfico ferroviario era continuo y permanente, pues a la abundancia de trenes en

unas u otras direcciones, se sumaban las largas paradas que se necesitaban para reponer agua y carbón en el tender, o bien, para dar la vuelta a las máquinas que debían cambiar el sentido de la marcha y, para ello, se utilizaba una inmensa plataforma giratoria que se situaba en mitad de un semicírculo formado por pequeños túneles a modo de cocheras.

Aún recuerdo vivamente esos trenes llamados Rápidos o Expresos, según las horas del día o la noche en las que circulaban, formados por los clásicos vagones divididos en departamentos con puertas correderas, de los cuales salía un peculiar aroma, mezcla de largas horas de viaje, restos de comidas caseras y de otros efluvios de origen diverso a los que se unían



los humos de la combustión del carbón y la brea que embadurnaba las traviesas de las vías, que marcaron un olor típicamente ferroviario. En la parte alta exterior llevaban pintado un largo rótulo en letras doradas que solía poner "Compañía Internacional de Wagons-Lit y de los Grandes Expresos Europeos". Su lectura evocaba en mi imaginación lugares lejanos a los que podría accederse desde esos trenes, aunque la realidad los limitaba a los andenes de nuestra estación.

Esta intensa actividad viajera tenía a la Fonda como foco de referencia, pues allí se refugiaba la gente si las inclemencias del frío obligaban y, por el contrario, era el lugar don-

de tomar un refresco cuando la calima veraniega apretaba. En todas las esperas, la Fonda era el punto de encuentro y allí nos dirigíamos las familias a esperar o despedir a algún familiar hasta que llegase su tren. También era el arranque de nuestros viajes anuales a Madrid para ir de compras junto a otras familias amigas. En la Fonda se hacían los últimos retoques a los planes del día que, casi siempre, pasarían por visitar El Corte Inglés, Galerías Preciados, Sepu o Sederías Carretas. Allí te encontrabas rodeado siempre por esos azulejos con escenas quijetescas, que tanta fama tenían para los visitantes de otras zonas, veladores de época y otros nume-



rosos objetos ferroviarios en desuso que, junto a otra cerámica tradicional, atestaban sus paredes a modo de un museo espontáneo y algo desorganizado, por el que se desenvolvían varios camareros, siempre impecables con su uniforme de camisa blanca y pantalón y zapatos negros.

Pero además, la Fonda era el lugar que permanecía abierto las veinticuatro horas del día y, por tanto, el único seguro que podrías encontrar para finalizar las veladas nocturnas o tomar la última copa cuando todo lo demás se cerraba. No era extraño, pues, el comentario posterior a una cena que se prolongaba más allá de lo esperado:

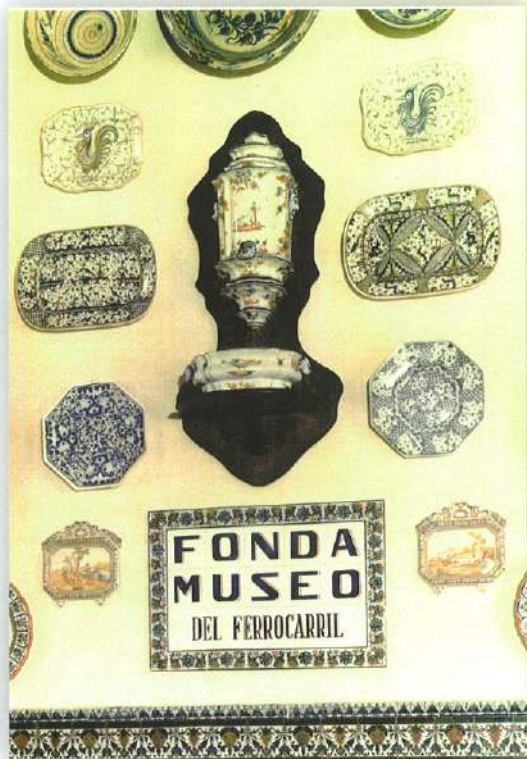
- ¿Dónde vamos a tomar la última?

Y la respuesta solía ser también la misma:

- ¡Como no vayamos a la Fonda! Ya no hay nada más abierto.

Hasta en dos ocasiones con motivo de la celebración en el polideportivo de las 24 Horas de Fútbol Sala, nuestro equipo encontró en la Fonda el lugar donde reponer fuerzas y tomar un tentempié entre partido y partido aprovechando su acogedor noctambulismo. Nos dio suerte, porque en una de ellas fuimos campeones.

*Justo López Carreño
Agosto de 2009*



ÚLTIMO APUNTE BIOGRÁFICO:

Don Fernando nació en Porcuna (Jaén). Se vino con sus padres y su hermano Manuel. Se consideraban alcazareños y una parte de la historia de la estación de RENFE y de Alcázar de San Juan terminó al cerrarse la fonda el 28 de febrero del 2006 a las 12.30 horas. Desde aquel momento se hizo cargo de la llave el jefe de estación de turno, Francisco Abengózar, firmando ambos en la entrega, Fernando y Francisco.

El jueves 12 de mayo de 2015 falleció don Fernando Fernández Marchante a los 81 años de edad, el último miembro perteneciente a la tercera generación de esta familia, que junto a su esposa Rosa de Miguel, fueron partícipes importantes, junto a sus ascendientes, de la fama que tuvo la estación de Alcázar de San Juan y su fonda.

Fernando Fernández Marchante fue administrador único de la sociedad de responsabilidad "Albayalde". Desarrolló su profesión en esta fonda durante más de 35 años, que sumado a los años de dedicación de su familia suman más de cien.

Sus conocimientos y prácticas en la dirección de establecimientos de este tipo son amplios y bien fundamentados: desde 1955 fue el concesionario de la cafetería de RENFE en Alcázar; entre 1957 y 1979, también fue director del hotel Quijano de nuestra ciudad; entre 1968 y 1980, fue concesionario de la cafetería de RENFE en Albacete; entre los años 1977-1979, se hizo cargo igualmente de la cafetería de la Dirección de Obras en Instalaciones de RENFE en Madrid; y desde 1979 asumió la concesión de la cafetería de RENFE en Alicante.

Además, hay que añadir a su trayectoria que el 13 de julio de 1971 consiguió el título de director de establecimientos de empresas turísticas inscrito con el número 4.719 en el registro de personas legalmente capacitadas para desempeñar dicho cargo mediante examen de conformidad con lo dispuesto en el artículo octavo de la orden de 10 de julio de 1967.

En el periodo 1974-75 participa en el curso de especialización de primer seminario sobre Gestión Moderna de la Pequeña Empresa organizado por la Escuela Superior de Dirección de Empresas registrada en el folio 74, número iSPE/74/582.

La Familia Fernández-de Miguel al completo en la fotografía que adjunto de derecha a izquierda doña Rosa de Miguel Zaragoza, María Rosa y Fernando Fernández Marchante y los dos que hay de pie Fernando y Mari Carmen.



A la familia Fernández le dejó un mal recuerdo el año 2005, ya que pierde al mayor de la familia de la tercera generación, el que tuvo varios años la dirección del hostel Quijano, el mayor de los dos hermanos fallece el 29-05-2005 fallece Don Manuel Fernández Marchante. Don Fernando fue un gran emprendedor como lo

demuestra mas adelante su currícul, un amante de su negocio que siempre estaba pendiente de ellos tanto él como su esposa siempre pendientes de que no faltara detalle que pudiera echarlo en falta el público.

Más de cien años haciendo historia en hostelería y dentro de RENFE da para mucho. Ese es el caso de la familia Fernández que durante tres generaciones han sabido llevar en los años más difíciles la hostelería dentro de RENFE, en particular don Fernando y su esposa. La tercera generación de ellos fueron los artífices de que la fonda de la estación, y en parte el pueblo de Alcázar, cogieran tanta fama. Se debe también a la venta de la torta de Alcázar y, por otra parte, también a las decoraciones y azulejos con la historia del Quijote que han sido admirados por cientos de miles de personas que han pasado a verlos, uno porque les han dicho que pasen porque es muy bonito, otros porque lo han visto en la televisión, otros por las fotografías, pero los que más son los que bajaban del tren a tomar alguna cosa y a admirar la belleza del salón.

La fonda de la estación, escaparate de Alcázar de San Juan, ese fue el título que le puse a uno de los artículos que hice en prensa.

Había viajeros que pasaban con frecuencia y nos hacían comentarios de varios tipos sobre la decoración, con gustos distintos. A la mayoría, lo que más les llamaba la atención era que en una cafetería de estación hubiese tanta belleza en su interior, que no conocían otra en toda la red. La decoración que más gustó fue el frontal lleno de platos y también el armario que había colgado en la pared con los tres filtros de aguamaniles. Otra que gustó bastante fue la pared que estaba dedicada a RENFE con matrículas, herramientas y faroles. Ha habido visitantes que se daban cuenta del cambio de decoración, pero había una mayoría que se inclinaba por los platos.

La familia Fernández en segunda generación encabezada por don Manuel Fernández García y su esposa doña Carmen Marchante con sus hijos Manuel

y Fernando llegan a Alcázar de San Juan procedentes de Porcuna (Jaén) de donde son los dos pequeños. Vienen llamados por don Robustiano, padre de don Manuel para que le ayuden en el negocio de la fonda.

Un político de Alcázar, en una reunión de amigos, tomando café en un bar. Hablando del campo, uno de los componentes dijo que la vendimia ese año iba a ser floja porque había granizado bastante y con el granizo que cayó, algunos ya han vendimiado. El político les dice en forma de acertijo, "a que no sabéis cual es la viña que no ha apedreado ni va a apedrear" y en vista de que ninguno lo decía, con una pequeña sonrisa les dijo (la fonda de la estación). Los tres restantes enmudecieron.

La tercera generación ha dejado en Alcázar un gran recuerdo difícil de olvidar porque igual que es muy difícil encontrar un domicilio que no haya habido un ferroviario, lo mismo ha pasado con la fonda, que es muy difícil que haya algún domicilio donde no haya algún miembro que no haya pasado por ella, aunque solo haya sido una vez.

Acompañó una fotografía de una de las últimas plantillas y otra fotografía que se hizo en el año 1979 con motivo de estrenar uniformes y que la componen cuatro dependientes y el concesionario.



JACINTO VILLASEÑOR SÁNCHEZ

LA FONDA EN SU ENTORNO



Entrantes

Al tratarse de una fonda, se me ha ocurrido la idea de plantear este escrito como si fuera un menú, con entrantes, dos platos y postre. Espero que al final del mismo, todos podáis hacer bien la digestión sin tener que recurrir al bicarbonato. Para mí ya sería un triunfo.

No se puede considerar la historia de la fonda de la estación como si fuera una isla, que se ha desarrollado por sí sola, al margen del nacimiento, apoteosis, mantenimiento y decaimiento de todo el entorno ferroviario

y del propio barrio y localidad en la que ha estado enclavado este establecimiento hostelero hasta su desaparición.

La fonda es la culminación del paseo de la Estación, que, por cierto, aprovecho para decir que ese es, ha sido y será su verdadero nombre, paseo de la Estación.

Todas las personas que se dedican a la política municipal, de cualquier localidad, cualquier época o cualquier idea, llevan en su ADN la necesidad de cambiar algunos nombres de las calles. Parece como si la posteridad no les fuera a reconocer su dedicación si no dejan un poco revuelto el callejero. A los políticos les gusta más cambiar los nombres de las calles que rascarse en un sabañón.

Lo que ocurre es que el pueblo soberano, como ellos suelen nombrar, les suele decir aquello de: "vosotros decid lo que queráis que nosotros haremos lo que nos dé la gana".

De esta forma, el paseo de la Estación se ha llamado así, independientemente del dinero que se haya gastado en azulejos para ponerle unos nombres u otros. Es más, la arteria principal del pueblo, que va desde la estación hasta la plaza de toros solo ha tenido tres tramos: el paseo de la Estación, la Castelar (sin Emilio) y la carretera de Herencia. Y no hay más gaitas que tocar. En mis más de setenta años siempre he dicho voy a la Castelar, y punto.

Un día, se paró Abelardo, el cartero, con un amigo en la plaza y al preguntarle el amigo que dónde iba, Abelardo le contestó: "voy a la Castelar, a repartir estas cartas que han venido para la calle Generalísimo".

La fonda ha desarrollado su actividad en el contexto de esas calles, de este pueblo y del "importante nudo ferroviario", como definían a Alcázar los libros de Geografía.

Como yo suelo salpicar mis escritos con anécdotas reales, antes de entrar en faena, quiero mencionar el valor terapéutico del café de la fonda durante bastantes años.

Cuando mi padre trabajaba en RENFE, como capataz de maniobras, le oía comentar con los amigos del trabajo que el café de la fonda era mejor que el Laxen Busto. Era tomárselo e "irse por la pata adelante".

Mi padre que era, como siempre se ha dicho por aquí, de "natural estreñío", cuando llevaba varios días sin "poder obrar", le decía a mi madre: "Ana dame papel que hoy voy a tomarme un café en la fonda", y ella le daba una hoja de "El Caso", que era la prensa más intelectual que entraba en mi casa. Con la hoja bien doblada en el bolsillo se iba al trabajo.

Cuando pasaba a la fonda, a tomar el café, tenía que desabrocharse el botón de la cinturilla del pantalón y los botones de arriba de la bragueta (entonces no había cremalleras) mientras se lo ponían, porque, si no lo hacía así, no le daba tiempo a llegar al váter.

Al terminar, si te limpiabas con "El Caso", que era el periódico que soltaba más tinta de cuantos he conocido, se te ponía el tercer ojo como el del "Guerrero del Antifaz".

Resumiendo, si se hubieran conocido las cualidades terapéuticas del café de la fonda, bien se podía haber destinado algún camarero de la fonda a "Médicos sin Fronteras". Perdonen, pero, aunque es cierto, son bromas mías, que no puedo evitar.

Primer plato: carbón.



El carbón fue para el desarrollo ferroviario de Alcázar como los diamantes para Sudáfrica o el petróleo para Texas.

El funcionamiento de todos los trenes con tracción vapor hace que se cree en nuestra localidad un depósito de máquinas que, junto con el de Venta de Baños, es el más importante de la Red, sin contar las grandes capitales.

Me informa un ferroviario jubilado, que era maquinista, que adscritas al depósito de Alcázar llegó a haber por encima de las cien parejas de maquinista-fogonero. Si añadimos los mecánicos del depósito, encendedores de máquinas, personal que manejaba la plataforma que, como decíamos los chiquillos, cogían las máquinas de culo y te las sacaban de cara, estamos hablando de una cantidad de empleados asombrosa. Con este departamento y, otros que vamos a mencionar, se llegó a rondar la cifra de cinco mil ferroviarios en Alcázar.

Imagínense una empresa con ese gentío, funcionando en turnos las veinticuatro horas del día, con la fonda como cafetería de la empresa. Porque, además, la fonda, *motu proprio* o por convenio con RENFE, tenía precios especiales para ferroviarios.

Además, estamos hablando de una forma de trabajo que no es una cadena de montaje. Hay ratos muy apretados, pero otros en los que se podía ir a tomar un café, entre trenes, por ejemplo, sin ningún problema.

Sin dejar de hablar del depósito, es preciso manifestar el amor propio y la dignidad profesional de los empleados de tracción, en general.

Cada pareja tenía asignada su máquina y se esforzaba para que fuera la más limpia y reluciente, la más cuidada para no quedarse tirados en ruta y, se daba el caso, por poner un ejemplo Monreal, el padre de nuestra querida Mari, Eusebio y Ricardo, que los días de descanso se daban una vuelta por el depósito por si había algo que limpiar, que abrillantar o que revisar. Y he puesto el ejemplo de Monreal, pero hay muchísimos que trabajaron con verdadera vocación ferroviaria.

Por Alcázar pasaban más de sesenta trenes de viajeros al día, además de una inmensa cantidad de trenes de mercancías, que pasaban de paso o se formaban en las playas del cuarto y quinto piloto, con destino a toda España. Pues bien, para todos estos trenes tenía que estar prevista la máquina que los llevara o la que relevara a la que venía en viaje desde muy lejos. Y si esto no fuera poco, había máquinas de reserva para averías, para potenciar desde Santa Cruz los trenes que necesitaban refuerzo para pasar Despeñaperros, hasta Vadollano y para cualquier otro incidente que pudiera surgir.

La estación de Alcázar era punto de revisión en ruta, y allí estaban los empleados del recorrido, los tíos del martillo, como se les conocía vulgarmente, que, armados de sus martillos y sus grandes alcuas de aceite, tenían que recorrer los trenes completos, por los dos laterales, comprobando el sonido, que detectaba avería, y la temperatura de los bogies, por falta de aceite. Alguna vez que otra se quedaba un coche inútil y había que cambiar a todos los pasajeros del mismo, desenganchar el vagón y rearmar el tren para su marcha. Todo esto podía suponer paradas de veinte o treinta minutos, y la fonda siempre al tanto, para atender a los viajeros.

Mi padre tenía trabajando con él un enganchador, Enrique Culohermoso, que las gastaba mortales. Un día iba por el andén, porque había enganchado un cambio de máquinas, y pasaba el tío del martillo golpeando cada rueda del tren. Entonces, un señor que estaba con su mujer en el andén, y que resultó que eran de Miguel Esteban, le dijo: "maestro, ¿para qué es ese martillazo que le van dando a la rueda? Y él muy serio le dijo: "es que le van

mirando el aire". Pues no se ve nada de aire que lleve la rueda, contestó este buen hombre, y él apostillo. "usted no lo ve, pero los profesionales si lo vemos, y vaya si lleva aire". El hombre se quedó embobado mirando una rueda y dijo: "hay que joderse las cosas que inventan... y lo que se aprende viajando".

Los trenes hacían unas paradas eternas, dando tiempo a bajar a la fonda, tomar algo y subirse sin prisas. Y no digo nada de "los catalanes", que llegaron a ser seis, tres en cada dirección. Tenían que dejar o anexionar la composición que venía de Badajoz, y que venía... icuando veníai Además, a estos trenes los empleados de lampistería tenían que cambiarles todas las señales, ya que el tren cambiaba el sentido de la marcha, la cabeza a cola y la cola a cabeza. No eran pocos los viajeros de "los catalanes" que decían: "nos llevan otra vez para el mismo sitio", hasta que alguien, más avezado, les daba una explicación.

Para terminar con el personal de tracción, quiero resaltar la camaradería y el buen humor en muchos de estos personajes, que fueron célebres entre sus compañeros.

Recuerdo que, siendo niño de nueve o diez años, me reclutó una pareja de maquinistas, con el abuelo Toboso a la cabeza, para ir a darle una cencerrada a un compañero, al que apodaban el Corneta, que se casó con una viuda del parque viejo.

Las cencerradas a los viudos que se casaban estaban al cabo del día, por eso se ponían de acuerdo con el párroco y se casaban a las cinco o las seis de la mañana, sin que nadie se enterara.

Pues bien, estos se enteraron, por alguna filtración (no creo que de Internet) que se casaba el Corneta con la María, la viuda.

Nos juntaron a unos veinte chicos del barrio, nos suministramos latas, palanganas viejas, sartenes sin mango, orinales de porcelana desconchados..., en fin, todo artilugio capaz de meter ruido si era aporreado diestramente con un buen palo.

A continuación nos llevaron a ensayar a la era que había donde ahora está la parroquia de San Rafael. Aprendimos la letra de los cánticos, que era muy simple, y, de cabeza, a la casa del parque donde estaban los recién casados.

El asunto era así. Los tres hombres nos preguntaban y los veintitantos chicos contestábamos lo previamente ensayado. Una cosa así:

- ¿Quién se casa?
- La María
- ¿Con quién?
- Con el Corneta
- ¿Pa qué?
- Pa que le toque las tetas.

Y a continuación comenzábamos a aporrear los instrumentos durante un buen rato. Repitiendo la letanía un montón de veces.

El asunto duró hasta que aparecieron Venturilla y Juan de Dios, las fuerzas del orden en aquellos entonces, y la manifestación se disolvió pacíficamente.

Si pasamos al personal de explotación, la pléyade de personal y servicios era inmensa. Telégrafo, puesto de mando, inspección, lampistería, consigna, destacamento de prácticos de ferrocarriles. Todo esto en lo que podemos considerar el edificio de la estación.

En lo que ahora es el aparcamiento vigilado, estaban gran velocidad y pequeña velocidad, que controlaban toda la mercancía de llegada y de salida que se facturaba en Alcázar. Otro núcleo que generaba muchos empleados, y más clientes asiduos para la fonda.

Junto a todo el personal de RENFE, estaba todo el personal de Correos. Los trenes que se denominaban correos no se llamaban así porque fueran muy lentos, que lo eran, sino porque llevaban uno o dos vagones de Correos en los que se transportaban todos los envíos postales de España.

En Alcázar tenían una gran nave y desde ella salían, primero con carrillos de ruedas movidos a mano y después con pequeños tractores eléctricos que remolcaban hasta tres o cuatro carrillos, para llevar las sacas a los vagones de Correos y descargar todo lo que venía para Alcázar y su zona de influencia. Otro motivo para alargar las paradas.

Estos vagones de Correos llevaban su buzón y se podía depositar la correspondencia desde el mismo andén, con el fin de que llegara antes a su destino. Este sistema se usaba mucho por los comerciantes, a los que urgían ciertas mercancías y, sobre todo, por las muchachas que tenían a sus novios en la mili. Aprovechaban para dar un paseo con alguna amiga, echaban la carta al tren y su querido novio la recibía sin tardanza, o, mejor dicho, con menos tardanza.

Con todas estas cosas, al margen de la gente que viajaba, los andenes estaban continuamente que bullían.

Y dejo para lo último, en este apartado, el economato de los ferroviarios. Al principio, el servicio de economato se servía con vagones que recorrían las estaciones en fechas determinadas. Pero Alcázar tenía tal cantidad de ferroviarios que hubiera hecho necesario el tren del economato a diario.

Se instaló entonces, en una gran nave adecuada al respecto, a unos veinte metros de la estación, en dirección Madrid.

Allí acudíamos los hombres y los chicos, a las ocho de la mañana para entregar las cartillas con los artículos que se pedían. Las cartillas tenían que pasar a una pequeña oficina en la que se descartaban los artículos que no había en existencias, se tasaban los artículos que se expendían en función de los miembros de la unidad familiar y se ajustaba la cuenta, bien para pagarla o para descontarla en la siguiente nómina del ferroviario.

Entre tirios y troyanos, desde que se entregaba la cartilla hasta que te despachaban, podía pasar hora y media o más. Por eso las mujeres, y lo digo por mi casa, se incorporaban a la juerga una hora más tarde como mínimo.

Pues hablamos de otro montón de gente, sobre todo hombres, pululando por la estación. Más clientes para la fonda.

He dicho que dejaba el tema del economato para lo último de este apartado porque, en realidad, la aventura mensual del economato se cerraba cuando te llevaban el carbón a tu casa. Los ovoides, como los denominaban ellos. No sé si por la forma de huevo que tenían las bolas de carbón, o porque, cuando las llevaban a casa, las mujeres decían como Trillo: “manda huevos, ahora que está recién fregao”.

Segundo plato: decadencia progresiva.



Dice un refrán muy nuestro que no hay mal que cien años dure, ni cuerpo que lo resista. Y eso mismo podríamos decir del bien y de la pujanza.

Lo que son las cosas, se tira uno toda la vida buscando “un enchufe” y en Alcázar nos empezamos a hundir, ferroviariamente hablando, por la electricidad.

La muerte de la estación de Alcázar, y por ende de la fonda, y de todo lo que rodeó al enclave ferroviario, no se produjo bruscamente. Fue una agonía lenta pero incesante, y sin posibilidad de vuelta atrás, porque, como se canta en *La Verbena de la Paloma*: "las ciencias adelantan que es una barbaridad", y es el sino de los nuevos descubrimientos, en suma, del progreso.

Comenzó con la electrificación progresiva de las líneas ferroviarias y la sustitución de las máquinas de vapor. El depósito fue perdiendo fuelle, hasta desaparecer. Las nuevas máquinas eléctricas aguantaban trayectos muy largos, y solo quedaban "los catalanes" y poco más para el cambio de máquinas.

Esto se acompañó de una pérdida progresiva del transporte ferroviario de mercancías, en la que RENFE si pudo hacer algo, no lo hizo. Desembocó en la desaparición de gran velocidad y pequeña velocidad.

Y, como los males no vienen solos, Correos optó por ir suprimiendo el transporte en trenes para sustituirlo por sus propios camiones. También desapareció el gran montaje de Correos en la estación.

Sobraban en Alcázar muchos empleados que se fueron jubilando sin reposición o trasladados a otros lugares. Ya no hacía falta economato, ni dormitorio de maquinistas. También desaparecieron del mapa los prácticos de ferrocarriles.

El paisaje del paisanaje del paseo de la Estación fue cambiando, lentamente, sin prisa pero sin pausa. La cantidad de ferroviarios que se dirigían a la estación con su cesta de mimbre al hombro, que por cierto les vendía y les reparaba mi padre, y en las que llevaban en avío e incluso los enseres para hacerse ellos sus propias comidas, tales como maquinistas, fogoneros, jefes de tren, revisores y guardafrenos (solo en trenes de mercancías), se fue sustituyendo por ferroviarios muy bien arreglados, con una cartera que hacía difícil distinguirlos de los visitantes médicos que se podían ver en cualquier consulta. Cada tren fue perdiendo personal hasta quedar reducido a un maquinista y un interventor (ya no resultaba bien llamarles revisores).

La fonda se resintió, cómo no se iba a resentir. Con los nuevos trenes las paradas eran muy cortas y, algo que no ocurría en España nada más que en los toros, que era la puntualidad, comenzó a ocurrir con los trenes. De aquí que reconoce Jacinto en su escrito que hubo que cambiar las estrategias de venta, saliendo con carritos a vender al andén, porque, con paradas tan cortas, los viajeros no tenían tiempo de bajarse.

¿Dónde quedaron aquellas dos mesas inmensas preparadas con montones de servicios para los cafés?

La puntilla vino con la inauguración del AVE. Se desvió prácticamente todo el tráfico de viajeros a la nueva línea. Desaparecieron los trenes de Andalucía, quedando solo alguno de forma testimonial y comenzaron a circular trenes que, antes de estar parados en el andén, ya se está anunciando su salida. Si no andas listo, no te da tiempo ni a montar.

El fallecimiento de la fonda se produjo el año 2006, pero, recogiendo la idea apuntada por Jacinto, es bueno que sea una muerte útil y, con la donación de órganos de la fonda, se reutilicen sus locales para algo importante para la historia y el futuro del ferrocarril en nuestra localidad. Así entenderemos que la muerte ha sido necesaria, pero no ha sido inútil.

El postre: el entorno del Paseo.



El paseo de la Estación era, en sus buenos tiempos, como el Manhattan de Alcázar. ¡Qué bullicio y cuánta vida!

Las dos aceras siempre llenas de gente. Estoy seguro que si hubiésemos tenido de alcaldesa a la señora Carmena, habría ordenado una acera de ida y otra de vuelta, con municipales que impidieran el giro al contrario.

En el buen tiempo, encontrar un velador en el bar de Valeriano, en La Oficina o en el bar del Jaro, era difícilísimo. Pero para encontrarlo en Casa Paco (la *crème de la crème* en bares y restaurantes) era necesaria una instancia con póliza de tres pesetas.

Recuerdo con especial cariño el despacho de tortas de las Canteras que había entre Casa Paco y Marlofoto. ¡Qué olor salía de allí! Yo deseaba con todas mis fuerzas el poder "dar a luz", porque mi madre decía siempre: "ha dado a luz la fulanita o la menganita, hay que ir a comprar unas tortas". ¡Cómo se ponían de tortas las que daban a luz! Y los demás sin catarlas.

De haber podido, yo hubiera dado a luz, como mínimo todos los meses, y con un buen cuchillo preparado para rascar los papeles de las tortas, que son un manjar.

Las autoridades, a base de mucho pensar, llegaron a la conclusión de que había que sustituir el adoquinado del paseo y alquitranar, que era más moderno. Dicho y hecho, alquitrán al canto.

Pero resulta que instalaron unas señales a la entrada del paseo que ponía: "prohibido circular con llantas de hierro". A todos los repartidores que tenían sus carros con estas llantas les "hicieron la puñeta".

Camacho, que con su carrito y su borrico se dedicaba a acarrear paquetes desde gran o pequeña velocidad hasta los comercios, le decía un día a mi padre: "Julio, esto es una ruina, lo que me han costado las ruedas de goma. Y menos mal que los del ayuntamiento son muy tontos, porque como se entere alguno que el burro lleva herraduras, me hacen ponerle al burro botas katuscas".

Es muy importante resaltar que la puerta de la estación era la auténtica estación de autobuses del pueblo. De allí salían todos los coches de línea, que eran muchos, para Criptana, Pedro Muñoz, Herencia, Villamayor, Consuegra, Tomelloso, y hasta la AISA para Ciudad Real.

Muchos de estos coches de línea eran continuación del servicio de Correos y, por ejemplo, el Chato Morales, que iba a Consuegra, cargaba y descargaba las sacas de correspondencia para Villafranca, Camuñas y no sé si Madrideojos y Consuegra.

Recogían muchos viajeros que habían llegado en los trenes y tenían que ir a estas localidades o los que venían a coger las combinaciones de trenes. Además, de los pueblos mencionados venía gran cantidad de gente a efectuar sus compras a nuestro pueblo, que tenía el comercio más pujante de la zona.

Arteaga llevaba su pequeña camioneta hasta los topes, con gente joven sentada arriba, en la baca, con las maletas. ¡Menudos cinturones de seguridad llevaban! Claro que la velocidad tampoco te cortaba la respiración.

Recuerdo cuando vino a torear el Cordobés, de novillero. Se creó un ambiente en toda la zona como nunca se había visto. Arteaga tenía para dar varios viajes desde Criptana, pero como el paso a nivel siempre estaba cerrado y se tiraban parados "las horas muertas", optó por ir dejando a los viajeros junto a las barreras, pero en el lado de la Campsa, y estos cruzaban, con las barreras cerradas, mientras él se volvía a Criptana, a por otro viaje.

Los pasajeros de uno de los viajes pasaron por la puerta de mi casa y se incorporaron, en la esquina del bar Alcázar, a la comitiva formada por la banda de música y las mulillas de arrastre que salían de la puerta de la estación e iban interpretando pasodobles hasta la plaza de toros, arrastrando a una gran cantidad de gente, detrás de ellos, como una festiva procesión.

El bar de Valeriano tenía siempre como aperitivo un trozo de tomate pinchado en una rodaja de pepino y, cuando algún cliente le decía que siempre tenía lo mismo, él contestaba: "Si hubieras venido un rato antes. Hace cinco minutos que se me ha acabado el caviar".

Por los alrededores de la estación, en todos estos bares, pululaban una serie de personajes célebres como Alfonsete, el Mudo Patata, el Tío de la Mierda o Tío del Pincho, que de las dos formas se le conocía, y algunos otros más, de los que tengo notas para escribir un artículo específico, pero ahora no parece que proceda.

Tanto por el paseo como por los andenes y la fonda rondaban muy a menudo, supongo que prestando su servicio, unas personas que decían que eran de la policía secreta. Yo siempre pensé: "tan secreta no será, porque los conoce todo el mundo". Tenían la comisaría en la plaza de Barcelona.

No quisiera dejar de mencionar el auge que cogió entre los ferroviarios y entre el pueblo en general, la aparición de la Hermandad Ferroviaria e incorporación a los desfiles procesionales de Semana Santa del paso de la Oración del Huerto. ¡Qué cantidad de cofrades durante bastantes años! Se veían negros los jefes ferroviarios para dejar libres de servicio a todos los que querían salir en la procesión. Allí tenías a los "avisadores" recorriendo todo el pueblo con la papeleta de los cambios de turno para poder atender la demanda.

El desfile procesional impresionaba. Los prácticos de ferrocarriles de gala, escoltando el paso, con los fusiles colgados del hombro, con el cañón apuntando al suelo.

Y cuando llegaba el paso a la puerta de la estación, la escena era realmente emotiva, solamente comparable con el encuentro tradicional de Jesús y la Virgen en el Altozano.

Pero aquello también se vino abajo, como la estación, como la fonda, como todo lo que el tiempo desgasta y convierte en inútil.

¿Café y un chupito? Invita la casa.

Como colofón a esta comida, voy a terminar contando alguna cosilla graciosa.

Cuando había sorteo de "quintos" se ponía el pueblo "de bote en bote". Después del sorteo, empezaba la juerga, unos para festejar su suerte y otros para llorar su desgracia, pero siempre de bar en bar, hasta culminar, a altas horas de la noche en la fonda.

En el andén, cerca de la puerta de la fonda, había un banco en el que se sentaba una pobre mujer, que decían de vida fácil, y tenía la vida más penosa y denigrante que puede tener una persona. Muchos mayores se acordarán de ella. Era la Chicharrona.

Esta mujer, cuando pasaban los quintos por delante de ella, les decía: "no tengo prisa, ni quien me la meta". Una de las veces la oyó un escopetero, que era como se llamaba a los Guardas Jurados que tenía RENFE para su propia vigilancia. Lógicamente le llamó la atención, y ella le decía: "yo me refiero a que no tengo quien me la meta, la prisa, pero eso no es nada malo".

También hay que hacer referencia a "los ligones". Unos eran ferroviarios y otros simplemente paisanos, pero que deambulaban por la fonda porque alardeaban que allí encontraban "unos planes" de miedo. Todo fanfarria. Hacían como los jugadores de parchís, que se comen una y cuentan veinte. Pobres ilusos y ligones de boquilla, en un noventa por ciento de las ocasiones.

Quiero recordar también los peregrinajes que hacíamos a Madrid los familiares de ferroviarios, siempre a partir del día veinticinco, que es cuando han cobrado siempre en RENFE, pero antes del siguiente día tres, que ya se consideraba "estar a últimos" (los sueldos no daban para más).

A las cuatro de la madrugada estábamos todos en la estación con nuestros kilométricos marrones, con hojas llenas de cupones. Con los billetes, al andén. Y como el correo de Andalucía circulaba un día sí y otro también con mucho retraso, nos metíamos todos en la fonda. Los mayores tomaban su café con leche y los chicos, a enredar por allí.

A las siete y algo en Madrid. Derechos a Segarra, para comprarnos las botas del invierno, donde se formaban las colas a partir de las ocho de la mañana, o antes, aunque abrían a las nueve.

Desde Segarra a los Saldos Arias, a buscar gangas, que todas les parecían caras, sobre todo a nuestras madres. Y desde allí al SEPU, donde nos surtían bien de calcetines y de camisetas de felpa de esas que te llenaban el ombligo de pelusa.

Terminadas las compras, desde Antón Martín, calle Atocha abajo, a comernos un bocadillo de calamares en las últimas freidurías, casi frente a la estación. Nosotros siempre íbamos a la misma porque es la que tenía localizada mi padre como que metían más calamares en el bollo.

Y a la estación, a montarnos en un tercera, de asientos de madera, del correo de Córdoba, que salía a las cuatro de la tarde, pero que lo ponían en un andén fuera de la marquesina, y te dejaban montarte desde las dos.

Se me va a quedar sin tocar un tema importante, que es el de "la brigadilla". De eso no hablo hasta que me vaya con Puigdemont a Bruselas y deje de correr peligro. En general, no era mala gente, pero había dos o tres elementos que... "tela marinera". En otra ocasión será.

Y debo ir terminando, porque se lía uno a hablar y a hablar y no sabe uno como cortar. Como cuenta, con mucha gracia, mi amigo Rogelio, me pasa como a aquel matrimonio que pensó en cambiar la escobilla del váter. Cuando la cambiaron se dieron cuenta que detrás de la escobilla había dos azulejos rotos. Cambiaron los dos azulejos pero como no encontraron del mismo tono y se les hacía feo, pensaron en poner nueva toda esa pared. Y así sucesivamente.

En resumen, que empezaron por cambiar la escobilla del váter y acabaron teniendo a los albañiles tres meses en la casa.

LUIS CRUZ RODRÍGUEZ

LA LOCURA DEL QUIJOTE

CAPÍTULO I

Del 5 al 29 de abril de 2018



En un lugar de La Mancha,
de cuyo nombre no quiero acordarme, ...



... en la noche tiempo que vivia un hidalgo ...



... de los de lanza en astillero, adarga antigua, rocín flaco y galgo corredor.



... dulce y quebrantos los sentidos, lustró los oídos,
algún pedernil de catedral los domingos, ...



... tenía en su casa una ama que ganaba de la cocinera,
y una sobrina que no llegaba a los veinte, ...



... Es, pues, de saber que este sobornado hidalgo, los ratos que estaba ocioso
que era los más del día, se daba a leer libros de caballerías ...



... mas a este capitulo le indultaría, porque de cartones hizo un modo de media celada,
que encapota con el mercedario hacia una apariencia de celada entera.



... despues de muchos se embre que firmó, berró, quitó, añadía, do hizo y tornó a
hacer en su memoria e imaginación, al fin le vino a llamar ROCINANTE, ...



... y en este pensamiento duró otros ocho días,
y al cabo se vino a llamar DON QUIJOTE ...



El Argentinico Análogo Don Quijote de La Mancha. Capítulo I / Introducción.
Realizada por cuenta propia. Por "Historias del Mundo Argentino" (Año 20, 3, 22). Sistema de Bujío de J. Jiménez Anzida.
Arreglado por la editorial de "Historias del Mundo Argentino" de San Juan. Bajo el nombre Patrimonial 2018. OCM. 3 de Feb. 2018.



ALCÁZAR DE SAN JUAN

NORMAS DE PUBLICACIÓN

La revista TESELA es una producción del Patronato Municipal de Cultura de Alcázar de San Juan cuyo objetivo es recoger trabajos referidos a los aspectos de estudio, investigación y creación que se puedan presentar con el denominador común de Alcázar de San Juan y de acuerdo a las siguientes normas:

- 1.** En sus páginas se publicarán los trabajos presentados a tal efecto que estudie su Consejo de Redacción.
- 2.** Los trabajos serán generalmente inéditos. También se podrán presentar trabajos no inéditos que se hayan difundido en canales ajenos a la ciudad.
- 3.** En el caso de trabajos de estudios o investigación, tendrán un enfoque científico (presentación de la hipótesis, examen crítico, estado de la cuestión y apoyo bibliográfico y documental).
- 4.** La extensión máxima de los trabajos será de 20 folios, se presentarán escritos a doble espacio por una cara en Times New Roman a tamaño 12 y se acompañarán con un soporte informático donde estará almacenado en formato Word.
- 5.** En el caso de haber ilustraciones serán siempre en dibujo de línea, presentándolas cada una de ellas como archivos independientes a parte de tenerlas colocadas en su lugar correspondiente y con su pie dentro del documento Word citado en el punto 4.
- 7.** Los autores de los trabajos seleccionados para publicar en esta revista harán la primera corrección de las pruebas de composición.
- 8.** Los autores que presenten trabajos para su publicación aceptarán las condiciones de estas normas y entregarán sus trabajos de manera gratuita, percibiendo como derechos de autor 30 ejemplares.
- 9.** Cualquier otro tema relacionado con la publicación es materia de la Junta Rectora del Patronato Municipal de Cultura de Alcázar de San Juan, que se asesorará del Consejo de Redacción de la revista.

CONSEJO DE REDACCIÓN

Director: José Fernando Sánchez Ruiz.

Jefe de Redacción: Edmundo Comino Atienza.

Maquetación: M^a Estrella Cobo Andrés

NÚMEROS PUBLICADOS

1. Las estaciones de mi estación, José Luis Mata Burgos
2. Premio de Poesía de la Federación de Asociaciones de Vecinos, (Años 1991-1995)
3. Consideraciones sobre la villa romana de Alcázar de San Juan (Ciudad Real), Carmen García Bueno
4. Suite de la casa en el campo, Amador Palacios
5. La antigua ermita ya desaparecida de Santa Ana, de Alcázar de San Juan (Ciudad Real), Rafael Rodríguez-Moñino Soriano
6. El ferrocarril dentro del casco urbano. El modelo de adecuación de Alcázar de San Juan (1850-1936), José Angel Gallego Palomares
7. La Mancha de Cervantes: evolución en el tiempo, Julián Plaza Sánchez
8. La arquitectura modernista en los pueblos de la Ruta Central del Quijote (Apuntes para su estudio), Ricardo Muñoz Fajardo
9. El Motín // Correo 021: Parada Accidental (Cuentos históricos), Mariano Velasco Lizcano
10. Bosque de niebla y Ricino para el amanecer (poesía), Antonio Fernández Molina.
11. Premios de Poesía de la FAVA. Dibujos de Ángel Vaquero.
12. La ruta de Don Quijote... y Azorín, Mariano Velasco Lizcano. Dibujo de portada de Ángel Vaquero.
13. Las vías de la modernización. Ferrocarril, economía y sociedad en la Mancha, 1850-1936. José Ángel Gallego Palomares.
14. Alcázar de San Juan: Cooperativismo 1900-1950. (La Equidad, La Alcazareña, La Benéfica, La Confianza, La Esperanza, La Popular, La Unión). Francisco José Atienza Santiago y Barbara Sánchez Coca.
15. La historia evangélica de la comarca de Alcázar de San Juan (Siglos XVI-XXI). José Moreno Berrocal. Dibujo de portada de Ángel Vaquero.
16. Evolución demográfica de Alcázar de San Juan 1857-1998. Soraya Sánchez Valverde.
17. Hombres y documentos del pensamiento en Alcázar de San Juan (1857-1998). Santiago Arroyo Serano.
18. Alcázar de San Juan. Trágicos años 30. Sombríos años 40. Teófilo Zarceño Domínguez.
19. Alcázar de San Juan en guerra, 1936. La ruptura revolucionaria del campo tranquilo. Jose Ángel Gallego Palomares.
20. República y guerra civil en la Mancha de Ciudad Real (I). Los años republicanos. Bienio progresista 1931-1933. Apuntes sobre Alcázar de San Juan. Mariano Velasco Lizcano.
21. Colectividades en Alcázar de San Juan. Francisco José Atienza Santiago.
22. La política educativa de la Segunda República en Alcázar de San Juan: El Instituto de "La Covadonga". M^{ra}. Teresa González Ramírez, M^{ra}. Nieves Molina Ajenjo y Jesús Simancas Cortés.
23. Dos modelos de conflictividad social en Alcázar de San Juan durante la II República: La huelga de la siega y la revolución de octubre de 1934. Carlos Fernández-Pacheco Sánchez Gil y Concepción Moya García.
24. Las actas municipales durante la alcaldía de Domingo Llorca Server. Alcázar de San Juan. (Abril 1936-febrero de 1938). Miguel Ángel Martínez Cortés.
25. Violencia y guerra civil en la comarca de Alcázar de San Juan (1936-1943). Damián A. González Madrid.
26. Cartas Republicanas. Felipe Molina Carrión.
27. Comportamientos de la mujer alcazareña (1900-1950). Perspectiva histórica. Irene Paniagua Barrile-ro.
28. La violencia como factor político: revolución y contrarrevolución. José Ángel Gallego Palomares.
29. Un punto estratégico en la defensa de Madrid. Alcázar de San Juan 1936-1939. Felipe Molina Carrión.
30. La Biblia y el Quijote. José Moreno Berrocal.
31. El Camarín de la Virgen del Rosario de Santa María la Mayor de Alcázar de San Juan: un estudio iconográfico y antropológico. Ana Belén Chavarrías Abengózar.
32. Cruce de Caminos (2005-2007). Baudilio Vaquero Pozo.
33. Certamen Literario de la FAVA (del XI al XV.).
34. Patrimonio geológico y paleontológico de Alcázar de San Juan. Carriondo Sánchez, J.F., Sánchez Zarcas, M.T. y Vaquero A.
35. Apuntes para una historia del fútbol en Alcázar de San Juan I (Instalaciones deportivas). Enrique Fuentes, Sandra Octavio y Santiago Ramírez.

36. Apuntes para una historia del fútbol en Alcázar de San Juan II (Personajes). Enrique Fuentes, Sandra Octavio y Santiago Ramírez.
 37. Caminos y Quinterías. Del Término Municipal de Alcázar de San Juan (La Mancha). Julián Bustamante Vela.
 38. Religiosidad Popular: Capillas domiciliarias. M^a José Manzanares y Rosario Vela.
 39. El Corral o Casa de Comedias de Alcázar de San Juan. Concepción Moya García y Carlos Fernández-Pacheco Sánchez-Gil.
 40. El consejo real en lucha contra la langosta: El caso de Alcázar de San Juan (1617-1620).
 41. En recuerdo de Rafael Mazuecos.
 42. Las Coplas de Fulgencia Monreal. Alba Sanchez-Mateos, Miriam Monreal Román y Sara Fermín Monreal.
 43. La Ermita de San Lorenzo de la Alameda de Cervera (notas históricas). Francisco José Atienza Santiago y María del Pilar Sánchez-Mateos Lizcano.
 44. Certamen Literario de la FAVA. Del XVI al XX (2007-2011).
 45. X Congreso de la Asociación de Escritores de Castilla La Mancha. Alcázar de San Juan, 30 de abril de 2011.
 46. Estudio de usuarios de la Biblioteca Pública Municipal de Alcázar de San Juan. Noelia Campo Fernández y José Fernández Sánchez Ruiz.
 47. La natación en Alcázar de San Juan: Apuntes históricos. Rebeca Camacho Carpio y María Pilar Valverde Jiménez.
 48. Instituciones Antonianas en Alcázar de San Juan. Luis Pérez Simón. O.F.M.
 49. La Venta Cervantina de Sierra Morena y el lugar de don Quijote. Luis Miguel Román Alhambra.
 50. Bibliografía de Alcázar de San Juan I. Francisco Atienza Santiago y José Fernando Sánchez Ruiz.
 51. Cuadernos de un maestro. Jesús Ruiz de la Fuente (1868-1942). Irene Gómez Lizano y Eva Carpio Abad.
 52. Cuentos históricos II. Mariano Velasco Lizcano.
 53. Bonifacio Octavio. Un poeta Alcazareño (1884-1956). Raquel Martínez Gil y M^a Virginia Leal Calatayud.
 54. Dos Ordenanzas del Siglo XVI referidas a la conservación de pastos y montes y a la creación del Pósito Municipal en la villa de Alcázar de San Juan. José Muñoz Torres.
 55. Teatro · Cine Crisfel. Vivencias en las décadas de 1950 y 1960). Alfonso Cenjor Orea.
 56. Inocente Monreal Espinosa "PEPE MONREAL". (Campo de Criptana, 1915 - Buenos Aires, 2001). Miguel Antonio Maldonado Felipe.
 57. Apuntes sobre el baloncesto en Alcázar de San Juan (Siglo XX). Santiago González Domínguez.
 58. Francisco Quiralte Romero. Notas Biográficas y Obra Literaria.
 59. Las iglesias de Alcázar de San Juan. Noche del Patrimonio I.
 60. Edificios Públicos de Alcázar de San Juan. Noche del Patrimonio II.
 61. Museos Municipales de Alcázar de San Juan. Noche del Patrimonio III.
 62. Anticlericalismo burgués en la prensa de Alcázar de San Juan durante la Segunda República (1931-1936). Marcial Morales Sánchez-Tembleque. Universidad de Castilla La Mancha.
 63. El Pósito Quintanar (Los pósitos y la beneficencia en Alcázar de San Juan) (S.XVI-XX). Carlos Fernández-Pacheco Sánchez-Gil y Concepción Moya García.
 64. Cien años de ciclismo: Alcázar de San Juan (1987-1997). José Luis Pinar Lorente.
 65. Contribución al estudio de las primeras intervenciones arqueológicas realizadas en la *villa* romana del barrio de Santa María de Alcázar de San Juan (Ciudad Real). Carmen García Bueno.
 66. Coleópteros de los humedales de Alcázar de San Juan. Pablo Pichaco García y Víctor Manuel Ramos Sánchez-Mateos.
 67. Cuentos históricos III. Mariano Velasco Lizcano.
 68. La fábrica de salitres de Alcázar de San Juan. Juan Ángel Ruiz Sabina.
 69. Camilo José Laguna Morales, alcalde de Alcázar de San Juan en tiempos convulsos (1938-1939). Miguel Ángel Martínez Cortés.
 70. Palabras. "Canciones para la transición". Enrique Sánchez Lubián.
 71. Los Álvarez-Guerra de Alcázar de San Juan. José María Lama.
-