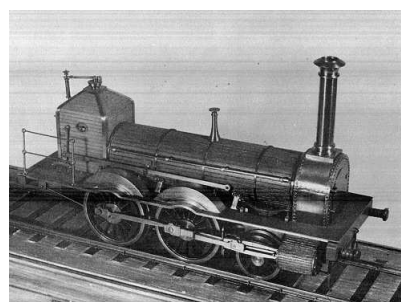


“EL TREN POR HERENCIA”

A mediados del siglo XIX se produjeron en España importantes transformaciones económicas, sociales y también culturales sobre todo en aquellos lugares donde la incidencia del ferrocarril se hizo más presente. Como resultado de estos nuevos cambios se desarrollaron nuevos tejidos productivos que, en nuestra comarca, gravitaron sobre el comercio de la vid, el vino y los alcoholes. Además, los procesos de capitalización que surgieron, con presencia de inversores foráneos, generaron un nuevo entorno social.

En nuestra comarca, Alcázar de San Juan fue la localidad más beneficiada por estos cambios. Su relación con el tren llegó en 1851 cuando se aprobó la prolongación de la línea ferroviaria Madrid-Aranjuez, con dirección al Mediterráneo; teniendo su primer objetivo en Almansa y que pasaría por el vecino pueblo.

Tenía por entonces Alcázar unos 7500 habitantes, mientras que Herencia pasaba de los 8000 pobladores. Pero nuestro pueblo vio pasar el progreso al lado y desde entonces se vio relegado a un segundo plano en el ámbito comarcal. Dicen que la causa por la que Herencia no participó en tal desarrollo fue la negativa de los mayores pues **“el tren asustaba el ganado”**.



Lo cierto es que a finales del siglo XIX muchas localidades de nuestra comarca se vieron inmersas en una inquietud mancomunada que de haberse desarrollado en su totalidad hubiese sido un espaldarazo económico a toda la zona. Se trataba de la puesta en marcha del proyecto ferroviario que debía unir Alcázar de San Juan con Mora de Toledo¹. La aspiración surgió en 1892 y es retomada en una proposición de ley en 1903, refiriéndose **“a la concesión de un ferrocarril de tracción de vapor, sin perjuicio de convertirlo en eléctrico, de vía estrecha, que, partiendo de Alcázar de San Juan y tocando las villas de Herencia, Villafranca, Camuñas, Madrideojos, Consuegra y Turleque, terminara por ahora en Mora de Toledo”**.

De forma paralela a este propósito comarcal surgían otros planteamientos técnicos que promovían la llegada del tren a las diferentes localidades. Así el 23 de Junio de 1902, el Pleno del Excelentísimo Ayuntamiento de Herencia apoyó mayoritariamente la propuesta de adherirse al proyecto de contratar un ferrocarril transversal de vía ancha desde Alcázar a Urda y que atravesaría nuestro término municipal.

Las expectativas en el pueblo eran grandes y así dos años después, el 12 de Diciembre de 1904, en el Pleno del Excelentísimo Ayuntamiento de Herencia se decide a reparar el pavimento y ensanche de la calles de Mesones y la del Sol, pues se dice que **“la estación férrea, indudablemente, ha de estar inmediatamente a estas calles”**.

¹ MEMORIA DE MORA: *“El ferrocarril Alcázar-Mora, o el cuento de nunca acabar nunca iniciado”*. 2015.

[Recurso en línea <https://memoriademora.com/2015/07/01/el-ferrocarril-alcazar-mora-o-el-cuento-de-nunca-acabar-nunca-iniciado/>]



Proyecto de línea férrea que uniría
Alcázar de San Juan, Herencia, Madridejos,
Consuegra y Mora.

Iniciado ya el siglo XX siguen surgiendo nuevas iniciativas para implantar la red ferroviaria en la comarca. Sin duda uno de los proyectos más ambiciosos era la construcción de una línea férrea que iría desde Alcázar de San Juan a Malagón, basado en el Plan de Ordenación de Ferrocarriles Españoles, aprobado en Noviembre de 1905 y ratificado por la Ley de 22 de Julio de 1912, con una distancia aproximada de 70 kilómetros. Se pretende recuperar este plan pues **“es indudable que la construcción de dicho ferrocarril afectaría esencialmente a la riqueza de los pueblos de Villarrubia de los Ojos, Fuente el Fresno, Las Labores, Villarta de San Juan, Puerto Lápice, Herencia, Malagón y Alcázar. Aparte de la gran importancia de dichos pueblos, por el número de sus habitantes (unos setenta y cinco mil), la tiene aún mayor, por la riqueza de los productos que encierra en cereales, aceite, leguminosas y vinos”**².

El proyecto anterior no cogió forma pero la idea fue tomada quince años después. Llegada la tercera década del siglo XX nuestra región se ve inmersa en otro proyecto ferroviario que dentro del denominado Ferrocarril Central de la Mancha que debía unir Alcázar de San Juan hasta Mora de Toledo³. En 1927 ya hubo representante de Herencia en las conversaciones sobre la viabilidad del proyecto. Sin embargo no había uniformidad de criterios y por ejemplo en escrito del párroco de Camuñas se indicaba **“que el bien público es mucho mayor pasando el Ferrocarril Central de la Mancha por Camuñas, Villafranca y Herencia a Alcázar, que pasando por Puerto, Villarta a Cinco Casas. Negarlo sería cerrar los ojos a la evidencia”**⁴.

El día de 10 de Junio de 1929 a las once de la mañana se llevó a cabo, en Consuegra, **“la reunión del de los Ayuntamientos y elementos interesados para la construcción del ferrocarril Cinco Casas-Mora”**; y así e esa reunión tenemos la siguiente crónica⁵:

“Bajo la presidencia del alcalde de Consuegra, señor García Puch, y con asistencia de comisiones numerosas de los pueblos de Mora, Turleque, Madridejos, Camuñas, Puerto de San Juan, Villarta, Herencia y Las Labores, ha dado una conferencia en el gran local de las escuelas públicas el director del ferrocarril de Tomelloso, señor Martínez.

Presentó al conferenciante el alcalde, señor García Puch, quien con vibrantes y sentidas frases hizo constar las excelencias del ferrocarril y lo que este supone para la olvidada región de la Mancha Alta. Manifestó que el señor gobernador de la provincia y el delegado gubernativo del distrito no podían asistir al acto por impedírselo las fiestas de Toledo...

² BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA. Ciudad Real, 1/01/1934, núm. 1, pp. 182-183.

³ MEMORIA DE MORA: **“El ferrocarril Alcázar-Mora, o el cuento de nunca acabar nunca iniciado”**. 2015.

[Recurso en línea <https://memoriademora.com/2015/07/01/el-ferrocarril-alcazar-mora-o-el-cuento-de-nunca-acabar-nunca-iniciado/>]

⁴ EL CASTELLANO, 11-XI-1927, núm. 5.853, p. 2.

⁵ EL CASTELLANO, 11-VI-1928, núm. 6.025, p. 1.

A continuación hizo uso de la palabra el señor Martínez. Expone brillantemente la forma cooperativa de realizar el ferrocarril, la cual ha sido estudiada y recomendada por el ministro de Fomento. Cita varias soluciones del ferrocarril, entre ellas, Mora-Cinco Casas, 81 kilómetros; Mo-ra-Alcázar de San Juan, 77 kilómetros; Cinco Casas-Urda, 76 kilómetros; Urda-Alcázar, 69 kilómetros. En cuanto al enlace con la línea de Levante, manifiesta se realizará casi simultáneamente, por construcción del ferrocarril Tomelloso-Villarrobledo.

Quedando de esta forma aseguradas las rápidas comunicaciones con todos los puntos de España. Grandes aplausos. Y, finalmente, solicita de todos el apoyo y confianza que merece una obra tan altamente beneficiosa para la región y para el engrandecimiento de la Patria. El orador fue aplaudido por la inmensa muchedumbre que llenaba el salón, siendo felicitado por las distintas comisiones, entre las que reinaba el mayor entusiasmo”.

En julio de 1929 parece ser que el proyecto alcanza todos los parabienes y de esta manera se confirma que **“el ferrocarril será de vía ancha y de los del sistema cooperativo, cuya rápida construcción, que estará terminada antes del plazo de los años estipulados, correrá a cargo de la Compañía de los Ferrocarriles Cooperativos, y su extensión es de 81 kilómetros, partiendo de la línea de Andalucía, en la estación de Cinco Casas, y pasando por Villarta de San Juan, Puerto de San Juan, Camuñas, Madridejos, Consuegra, Turleque, y terminando en Mora de Toledo, para enlazar con la línea de Extremadura”**⁶.

Los medios de comunicación se hacen eco de los acuerdos alcanzados y se anuncia para el mes de septiembre de 1929 el comienzo de las obras. Sin embargo ni en septiembre ni en los meses posteriores comenzaron la obra anunciándose una demora hasta el año siguiente.

El 25 de octubre de 1930 una nueva reunión donde **“...bajo la presidencia del señor alcalde de Madridejos don Emilio Infante, se reunieron para tratar puntos esenciales a la construcción del ferrocarril manchego las autoridades y fuerzas vivas de los pueblos de Mora, Turleque, Consuegra, Madridejos, Camuñas y El Puerto, interesados en el trazado, con el director de la Compañía de Ferrocarriles Cooperativos, don Francisco Martínez, que llegó acompañado de su hijo, el ingeniero del mismo nombre.**

Asistieron, además de los señores alcaldes y secretarios de dichos pueblos, los señores Mora, Martínez del Campo, Núñez, Martínez, Castro, Cobo, Rodríguez, Suárez, Delgado, Moreno, Layos, Nieto, Cirujano, Contreras, Calcerrada, Villaseñor, Fernández, Conde, Zamora y otros”⁷.

Pese a la puesta sobre la mesa de multitud de incertidumbres con el proyecto, **“al final se obsequió espléndidamente a la Asamblea con pastas, dulces y licores, en medio del mayor entusiasmo”**⁸.

Dos meses después todo invitaba a la esperanza y se redactaron los estatutos de la mancomunidad constituida por los pueblos afectados: Mora, Turleque, Consuegra, Madridejos, Camuñas, Puerto Lápiche y Villarta de San Juan⁹.

Hasta mediados de 1935 hubo actuaciones intentando llevar a la realidad este proyecto ferroviario pero lo cierto, como es evidente, es que todo quedó en agua de borrajas y el inicio de la Guerra Civil en 1936 eliminó cualquier atisbo de llevar a buen puerto este objetivo que durante décadas animó a los pueblos de nuestra comarca.

⁶ LA ESFERA, 6-VII-1929, núm. 809, p. 40.

⁷ EL CASTELLANO, 29-X-1930, núm. 6721, p. 3.

⁸ Ibídem.

⁹ EL CASTELLANO, 23-XII-1930, núm. 6766, p. 1.

El final es de todos conocidos: el tren nunca llegó a pasar por el término de Herencia, y se ha tenido que esperar casi más de un siglo para sentirnos integrados en una red de comunicaciones de carácter regional y nacional gracias a la construcción de las recientes autovías.

Como anécdota para apreciar la importancia de Herencia a mediados del siglo XIX y que quedó diluida con el auge que experimentaría Alcázar es que, el 24 de Mayo de 1858, cuando fue inaugurado oficialmente el ferrocarril a su paso por la localidad alcazareña, por la Reina Isabel II, la Banda de Música que hubo de contratar el consistorio del pueblo vecino fue la de Herencia; que amenizó el momento con la interpretación de los correspondientes pasodobles y la **“Marcha Real”**.



Isabel II y su esposo, inaugurando el Ferrocarril Madrid-Alicante. Mayo 1858.