



X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión 1. Orígenes, evolución y desarrollo del ferrocarril en Castilla-La Mancha. Del X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria

Los Depósitos de Renfe en la provincia de Ciudad Real.

JOAQUÍN GARCÍA RAYA
ASHIF/ADIF
jogaya@hotmail.com

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso abertodistribuídasobuma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).**

Resumen: Los talleres ferroviarios han tenido una historiografía muy variada, dependiendo del objetivo de quien investigase. Tomando lo señalado por esta historiografía, pretendemos analizar los talleres ferroviarios que la empresa RENFE tuvo en la provincia de Ciudad Real, desde el momento de su aparición en 1941, hasta el Plan Decenal de Modernización (1974). Interesa saber la productividad de estos talleres, el personal, el parque motor adscrito y su relación con el resto de los talleres en el conjunto de la Red.

Palabras clave: Ferrocarril; Talleres; Depósitos; RENFE; Castilla-La Mancha.

Resumo: A história das oficinas ferroviárias tem sido bastante variada, dependendo do objetivo do investigador. Com base nesta análise histórica, pretendemos examinar as oficinas ferroviárias que a Rede Ferroviária Nacional Espanhola (RENFE) operou na província de Ciudad Real, desde a sua criação em 1941 até ao Plano Decenal de Modernização (1974). Interessamo-nos compreender a produtividade destas factorias, o seu pessoal, o material circulante que lhes está atribuído e a sua relação com as restantes oficinas em toda a rede..

Palavras-chave: Caminhos de Ferro; Factorias; Depósitos; RENFE; Castilla-La Mancha.

Abstract: The history of railway workshops has been quite varied, depending on the researcher's goal. Based on this historical analysis, we intend to examine the railway workshops that the Spanish National Railway Network (RENFE) operated in the province of Ciudad Real, from their establishment in 1941 until the Ten-Year Modernization Plan (1974). We are interested in

understanding the productivity of these workshops, their staff, the rolling stock assigned to them, and their relationship with the other workshops across the entire network.

Keywords: Railway; Workshops; Locomotive depots; RENFE; Castilla-La Mancha.

INTRODUCCIÓN

Por ubicación geográfica, tanto Alcázar de San Juan como Ciudad Real (en adelante C.R.) se encontraron en el espacio del negocio ferroviario de la familia Rothschild en España. Aunque ya con anterioridad, esta familia tenía un importante emporio comercial en la provincia de Ciudad Real: las minas de mercurio de Almadén.¹ La actuación para eliminar la competencia en el negocio ferroviario ya ha sido estudiada por Gallego Palomares (2009:53). Por lo tanto, podemos considerar la provincia de Ciudad Real como territorio de la familia Rothschild.

El negocio ferroviario de los Rothschild se centró al comienzo en servir de conexión a Madrid, con el puerto marítimo más cercano, y cuya construcción fuera más barata por presentar menos dificultades orográficas. Pero una vez explotada la línea de Alicante, pudieron extenderse por la mitad meridional de la Península, internando el ferrocarril en la provincia y ofreciendo un crecimiento económico, para ésta y para ellos. Este negocio y sus instalaciones pasaron a RENFE, acabada la Guerra Civil, y continuó siendo un importante factor de crecimiento económico dentro de la provincia.

Esta comunicación pretende una primera aproximación a los Depósitos de tracción de Alcázar de San Juan (en adelante Alcázar) y de Ciudad Real (en adelante C.R.), mediante la consulta de las Memorias del Servicio de Material y Tracción, sabiendo que es sólo un acercamiento. Por lo tanto, no es una investigación cerrada, sino que queda abierta del todo para posteriores investigaciones. Este acercamiento debe mucho al libro sobre la Historia de los talleres de Renfe (Muñoz Rubio, M., 2025).²

1. RENFE Y LOS “TALLERES”

¹ Gaceta de Madrid (1835:188). López Morell, Miguel A. (2005).

² Quiero agradecer a Francisco Polo, que me haya permitido la utilización de los datos que elaboró para dicha publicación.

La aparición de RENFE en el transporte ferroviario, con la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera (BOE 28/01/1941), respondió a la imposibilidad de las compañías ferroviarias para mantener una explotación mínima del sistema ferroviario español.³

Varios factores condujeron a que el Gobierno adelantara su intervención directa, aunque ya hubo ejemplos anteriores.⁴ Sin embargo, el Gobierno, carente de recursos y conocimientos sobre el sistema ferroviario, se apoyó en los equipos de las compañías concesionarias para administrar RENFE desde el primer momento, la cual quedó estructurada en cinco grandes Divisiones y en una Dirección General, hasta que en 1948, la Red se reorganizó de forma territorial en Zonas, de acuerdo al modelo que Francia había realizado, pero sin abandonar las Divisiones centrales. Dentro de estas cinco Divisiones se encontraba Material y Tracción, cuyas atribuciones no variaron desde el inicio de la explotación ferroviaria:

Forma este servicio un ramo principal en la organización de los ferrocarriles, y abarca, en tres secciones especiales con jefes distintos, el servicio de *talleres* para las nuevas construcciones y las reparaciones importantes del material; el de *recorrido* de coches y wagones para las reparaciones de poca entidad y para la inspección continua de este material sobre la vía, y por fin, la *tracción*, ó sea el servicio de las máquinas y sus medios de alimentación, combustible y agua.—La primera y tercera secciones están á cargo de ingenieros, y la segunda al de un agente encargado de la conservación de los carruajes y wagones.—El servicio de tracción y material está á cargo de un ingeniero jefe.⁵

De esta forma, entendemos la indefinición semántica que señala Lalana (2023:20-22), quien determina que el mantenimiento de las locomotoras tenía dos necesidades:

³ Para ahondar en el conocimiento del ferrocarril público es indispensable la consulta de Muñoz Rubio, M. (1995).

⁴ Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (1928). Esta Compañía fue el primer intento de nacionalización de ferrocarriles en España, acogido al Estatuto Ferroviario de 1924.

⁵ Vicente Garcés, Benito (1869:490).

- 1) El mantenimiento cotidiano que permitiera el servicio de forma segura y fiable, mediante labores de escasa entidad, conocidas como Pequeña Reparación (PR), y con un número pequeño de personal, lo mismo que de utillaje.
- 2) Realización de un mantenimiento profundo, cuando el material hubiera realizado un nivel prefijado de uso, con la intención de prolongar la vida activa de este material. En este caso era conocido como Gran Reparación (GR), realizado por un número alto de personal, el cual se iría especializando, al igual que las herramientas utilizadas.

Esta especialización produjo la aparición de dos instalaciones diferentes en el ámbito ferroviario. El primero sería conocido como Depósito, con su taller; mientras que el segundo, como Taller.⁶ Estos últimos estaban concentrados en un solo punto, con una división espacial, según las labores realizadas y separados de las otras funciones del ferrocarril. En cambio, los Depósitos tenían la Tracción y el mantenimiento juntos, distribuyéndose por las líneas, atendiendo: a) la distancia que las locomotoras tuvieran de autonomía, b) la importancia de generar posibles circulaciones y c) de atender a conexiones, mediante la construcción de ramales.⁷

La financiación del ferrocarril público siempre tuvo problemas, como el mismo Gobierno reconoce en la Exposición de Motivos del Decreto-Ley de 31/05/1946:

Las circunstancias en que durante los últimos años se ha desenvuelto la economía española han aconsejado demorar la efectiva implantación del régimen económico prevenido. Por esta causa, la situación económica de la Red ha sido progresivamente deficitaria, pues en tanto las tarifas del transporte no han llegado a doblar las de 1936, los precios determinantes de los gastos de explotación se han más que triplicado respecto a los de aquella fecha.⁸

⁶ Lalana utiliza la diferenciación del establecimiento, utilizando la minúscula para el taller donde se realizaban las PR, mientras que la mayúscula queda para las GR.

⁷ El primer organigrama de MZA establecía seis Depósitos divididos en dos clases, según la importancia. Tres de 1ª Clase: Madrid, Albacete (Punto kilométrico o P.K. 279) y Alicante (P.K. 453) y tres de 2ª clase: Aranjuez (P.K. 49), Alcázar (P.K. 148) y Almansa (P.K. 348).

⁸ B.O.E. nº 160 de 09/09/1946, pp. 4.746-4.749.

Con el paso de los años, el ferrocarril necesitó un remozamiento, que tardaría en llegar, conocido como “El Plan Decenal de Modernización (1964-1973)”, que totalizaba una inversión de 29.870 millones de pesetas para adquirir material de material motor y móvil y para los talleres lo que suponía casi la mitad de la inversión (48%).⁹ El estudio para la compra de tracción buscaba el precio de coste más barato, el cual estaba compuesto por los gastos de combustible y de personal, por lo que se pretendía la mejora de la productividad en ambos aspectos. Para dichos gastos, la sustitución del vapor por la electricidad o el diesel, contaría con una serie de beneficios que recortaran estos gastos como eran el ahorro de combustible, mejora de las condiciones laborales y de la productividad de personal y de la calidad del servicio.

Este Plan estuvo muy emparentado con otro Plan, el Plan de Desarrollo Económico y Social. El gasto sería cubierto de diversas formas: por asignaciones públicas, la obtención de un crédito del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento,¹⁰ además de la enajenación (ocasional) de terrenos.¹¹ Cualquier forma valía para sacar del marasmo en que estaba el ferrocarril español desde la finalización de la Guerra Civil.¹² Este agotamiento quedó también reflejado en que los transportes que eran fijados por la Delegación para la Ordenación del Transporte apenas si podían ser realizados por RENFE.¹³

2. LOS DEPÓSITOS (DE VAPOR) DE RENFE

Las Zonas tenían un Servicio Central en la cabecera de la Zona y también una implantación territorial, conocido como Depósito, de los cuales dependían Reservas y Puestos Fijos, ya definidos.¹⁴ No estamos identificando el Servicio Central de la Zona, con las oficinas de la División de Material y Tracción, al ser departamentos muy distintos.¹⁵

⁹ Ley 83/1964 de 16/12/1964 (BOE nº 302 de 17/12/1964, pp. 16.823-16.856).

¹⁰ Decreto-Ley 10/1967 (B.O.E. nº 178 de 27/07/1967, pp. 10.619-10.628).

¹¹ Decreto 549/1970 de 12/02/1970 (B.O.E. nº 53 de 03/03/1970, pp. 6.413-3.414).

¹² Muñoz Rubio, Miguel (2024).

¹³ Cuéllar Villar, Domingo y García Raya, Joaquín (2015).

¹⁴ Manzanares era una Reserva de C.R., de la que todavía queda el puente giratorio como memoria histórica.

¹⁵ La organización divisional procede de las grandes Compañías estadounidenses y su implantación en España antes de la aparición de RENFE ya fue estudiada por Vidal Olivares (1993).

El Depósito es una instalación ferroviaria dentro del recinto de la Estación,¹⁶ con una organización muy compleja, enfocado de forma exclusiva a gestionar la tracción de los trenes en perfectas condiciones, o acudir a cualquier llamada de socorro dentro de los límites asignados a su jurisdicción. Por lo tanto, las funciones de un Depósito abarcaban:

- 1) Estacionamiento de locomotoras;
- 2) Acondicionar las locomotoras para el servicio, abasteciéndola de todos los insumos necesarios;
- 3) Operaciones de entretenimiento y reparación de averías que podía llegar a la sustitución del sistema de rodadura;
- 4) Organización eficiente de los recorridos, por lo que era imprescindible la labor administrativa y de gestión, tanto de personas como de locomotoras y de insumos;
- 5) Formación de personal del taller para su ascenso a fogoneros,¹⁷ ya que el ascenso a la categoría de maquinista era complicado, por las promociones procedentes del Regimiento de Movilización y Prácticas.

Además, era el Centro desde donde se administraba un número indeterminado de Reservas y Puestos Fijos.¹⁸ Todas estas se sostenían en una gran variedad de trabajadores, cuyas funciones estaban perfectamente singularizadas y como último responsable estaba el Jefe de Depósito, por lo general como ascenso de un maquinista que hubiera destacado en el trabajo.¹⁹

Cualquier clasificación de estas instalaciones debe de tenerse como muy variable, ya que depende de múltiples factores que, a veces, son muy difíciles de comprender, como la reducción de kilómetros en beneficio de otros Depósitos (incluso en la misma demarcación de las Zonas), la desaparición de algunos que tal vez pasaron a ser Reservas, o sufrieron un cambio de fuente de alimentación del material motor (los Depósitos de Olaveaga, Irún, Barcelona Norte, pasaron a tener tracción eléctrica, y cuyas locomotoras de vapor estaban destinadas a

¹⁶ El reconocimiento popular de qué es una Estación queda circunscrito al Edificio de Viajeros, pero una Estación es todo el recinto que fija desde la Señal Avanzada de Entrada, hasta la Señal de Salida, con una variedad de edificaciones e instalaciones, dependiendo de la importancia de la Estación.

¹⁷ Señalado por Lalana Soto (2025:44), y García Raya (2026).

¹⁸ Las Reservas, además de suministrar de carbón y agua, contarían con alguna pareja de maquinista y fogonero y realizaban labores de mantenimiento mínimo, aunque también dependían de la importancia de dicha Reserva. En los Puestos Fijos, las labores serían menos importantes, circunscritos a poder ofrecer insumos.

¹⁹ Para conocer el currículum de este cargo ver Vicente Garcés (1869:315).

maniobras). También ocurrió que algún Depósito pasaba a una Zona distinta de la que estaba antes (Zaragoza Campo Sepulcro paso de la 5ª a la Zona 2ª).²⁰

En 1950, la longitud de la 2ª Zona representaba el 19% de la longitud total de RENFE y dentro de este porcentaje el Depósito de C.R. con 375 km., llegaba hasta el 16,15%, mientras que el localizado en Alcázar (306 km.), representaba el 13,13%. Esta proporción puede parecer más bien escasa, pero ambos Depósitos, superaban la media de kilómetros que cada Depósito de la 2ª Zona tenía (290 km.). La explicación está en que Madrid-Atocha disponía 506 km. (21,80%), muy por encima de cualquier otro Depósito. La 2ª Zona tenía ocho Depósitos de Vapor, sólo superada por la 3ª Zona (Andalucía), la cual estaba servida por diez Depósitos, con un promedio kilométrico (243 km.). Pero si atendemos a la media de kilómetros servidos por un Depósito en toda la Red (291 km.), vemos que la 2ª Zona es la que más se acercaba a ésta.

Sin embargo, esta longitud de servicio de ambos Depósitos debe de compensarse, comparando con otra longitud: la longitud virtual del trazado.²¹ En este caso, los 306 km. de Alcázar se convierten en 349 (1,14), mientras que los 375 km. del Depósito de C.R., pasaban a 493 km. (1,31). Puede causar extrañeza que en plena La Mancha ocurriera este aumento. Pero si tenemos en cuenta que la Red explotada por RENFE pasaba de 12.222 km., a 16.652 km. (1,36), vemos que el promedio de ambos Depósitos es inferior al promedio de la Red.

Incluso la Zona 2ª tenía una relación de 1,28 (la más baja de todas las Zonas), por lo tanto, el Depósito de Alcázar tiene una relación inferior incluso a la que tiene la Zona 2ª. En cambio, C.R. es superior por dar servicio hasta Magacela (pasando por el Valle de Alcudia en su Vertiente Norte),²² así como a una parte de los Montes de Toledo (desde Malagón hasta la estación de Mora y Orgaz). Otra forma de observar la escasa significación de la longitud virtual en nuestros Depósitos es el orden que ocupan, comparándolos con el resto. De los 41 Depósitos de RENFE,

²⁰ Esta curiosidad se amplía al Depósito alcazareño que paso a la Zona 4ª en el segundo semestre de 1965.

²¹ La longitud virtual de un trazado es la longitud ideal en recta y horizontal (sin rampas, curvas ni pendientes), de manera que el trabajo desarrollado en este recorrido ideal, por las resistencias al avance de un mismo tren sean iguales a las que desarrolla en el trazado real.

²² Incluso hoy en día este recorrido es de gran complejidad en su perfil longitudinal, siendo una importante dificultad para realizar una modernización de la línea.

Alcázar es el quinto en tener la menor relación longitud virtual /longitud real, mientras que C.R. es el decimosexto.²³

Los Depósitos de la Zona 2ª pasaron de tener 4.236 personas en 1949, a tener 4.171 un año después, lo que representa una disminución del 1.53%. Podemos considerar esta reducción como muy alejada de la media, si la comparamos con la reducción que sufren todos los Depósitos de la Red (5,19%).²⁴

De acuerdo con las Secciones en que se divide la contabilización, extraemos los siguientes datos. Todos los Depósitos, en la sección de Material Motor, vieron reducido su personal excepto Alcázar, que aumentó en ocho personas, C.R. y Madrid-Delicias apenas tuvieron variación o no la tuvieron (éste fue el caso madrileño). Llama la atención el caso de Madrid-Atocha que redujo su personal en 17 personas. Arcos y Zaragoza-Sepulcro tuvieron también una disminución importante de nueve y siete personas, respectivamente.

Al consultar los datos de 1949, se observa que la categoría más afectada fue la de maquinistas, con 31 puestos. Lo ocurrido en Atocha podría explicarse de que este personal hubiera pasado a formar parte de locomotoras o Unidades que no utilizaran el vapor.

En cambio, la Sección de Talleres tuvo un comportamiento distinto. Casi todos los Depósitos perdieron trabajadores entre uno (Arcos) y 16 (Madrid-Delicias). Sin embargo, Madrid-Atocha, con un aumento de 14 trabajadores y Zaragoza-Sepulcro con 23 hicieron que el descenso de personal para esta Sección apenas si se moviera para el conjunto de la Zona.²⁵ Este descenso de plantilla pudo haber sido mayor, si no se hubieran contado con las incorporaciones de Ayudantes, procedentes de la Escuela de Aprendices.

La tercera Sección hace referencia al Escalafón de Administrativo y personal Subalterno; la cual tuvo un crecimiento de tres personas, pese a que Alcázar perdió cinco puestos de trabajo. El resto varió con el aumento de una persona o sin variación. En el lado contrario se situó Madrid-Atocha, con un crecimiento de cuatro personas.

²³ El Depósito que tenía mayor relación era Guadix (1,81), al dar Servicio a buena parte de la línea Linares-Almería, de un trazado complicadísimo, aunque el más exigente estaba reservado a locomotoras eléctricas trifásicas.

²⁴ La Mayor reducción afectó a la Zona 1ª, con cabecera en Valladolid, la cual representó el 13,11% de toda la plantilla de los cinco Depósitos (Aranda del Duero, Santander-Cajo, Miranda-P. Pío, Salamanca y Valladolid).

²⁵ Sólo cinco trabajadores como saldo negativo.

Ajeno a los Depósitos, pero muy relacionado, estaba el Servicio Central de la Zona.²⁶ En el Servicio Central de la Zona también hubo un crecimiento raquítico (una persona), pese a que el Escalafón Administrativo y Subalterno aumentó en tres puestos de trabajo. El aumento vino del Personal Superior con una persona en el nivel de Ingeniero y en tres Jefes de Maquinistas más. Finalmente, los militares del Regimiento de movilización y Práctica aumentaron en seis militares, pasando de 123 a 129 efectivos.²⁷

3. LOS DEPÓSITOS DE ALCÁZAR Y CIUDAD REAL

Los Depósitos de Alcázar y C.R. a lo largo del periodo 1942/1970 tuvieron derroteros disímiles a lo largo del periodo 1942/1970. El primero en 1965 ya contaba con tracción fuelizada y su taller tenía capacidad para reparación de este material al igual que C.R. En cambio, Alcázar ya contaba con la incorporación de tracción eléctrica y con una Reserva de Maquinistas y Ayudantes para este material, algo que C.R. tardaría muchos años en tener. Además, Alcázar mantenía en el año 1942, un taller de Material Móvil, dado que C.R. no disponía.²⁸ Pero esta diferenciación es más significativa en que C.R. ya no contaba con taller de Depósito en 1965, dirigiendo las reparaciones muy posiblemente al taller del Depósito de Alcázar, por ser el taller más cercano.

Estos derroteros tan diferentes, sobre todo se debieron a la localización de Alcázar como uno de los Nudos más importantes de la red ferroviaria española, al poner en relación Madrid con Levante y Andalucía y la electrificación de ambas líneas. La electrificación tuvo un desarrollo tardío en la Red ferroviaria española de ancho ibérico, aunque algunos tramos de líneas tenían gran complejidad, con duras rampas que provocaban una difícil circulación, debido a la complejidad de su perfil longitudinal, con duras rampas que provocaban una dificultosa circulación, como ocurre con el cruce de Pajares, de la línea de Ripoll o

²⁶ Por ejemplo, en la Zona 2º hubo seis Jefes de Maquinistas.

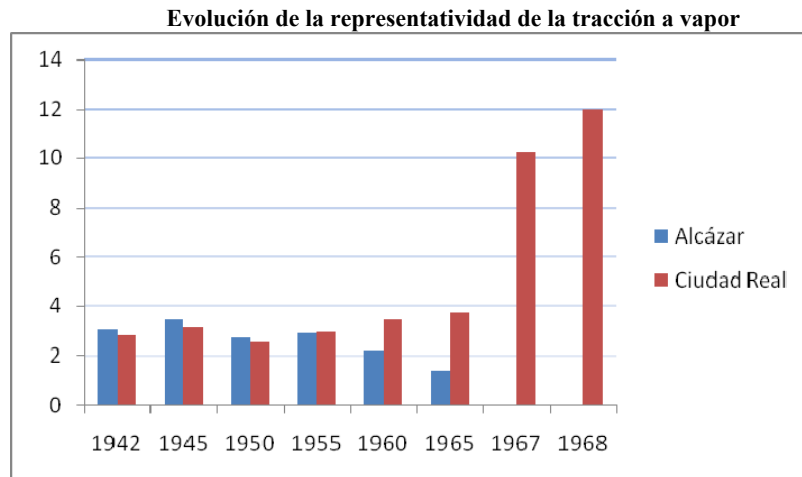
²⁷ La primera promoción es del año 1941.

²⁸ Lo que sí había era un puesto de Material Móvil, para pequeñas reparaciones y revisiones de los trenes que pasaban por la Estación.

los últimos kilómetros de la línea de Almería (la primera en toda la Red de entrar en servicio en 1912).²⁹

3. 1. Fuente energética de la tracción

En el cuadro nº 2 observamos la evolución de ambos Depósitos y que permite explicar en parte la evolución tecnológica de RENFE. El porcentaje sobre el total del material de Tracción disponible en la Red muestra evoluciones contrarias en ambos Depósitos:



Fuente: Memoria de Material y Tracción. Varios años. Elaboración propia.

El Depósito de Alcázar evoluciona en sentido negativo, salvo en el periodo 1942-1945, en que se produce un aumento de participación sobre el total de la Red, lo mismo que C.R. Sin embargo, Alcázar irá perdiendo fuerza en representatividad para la tracción a vapor, mientras que C.R. irá creciendo su participación en este tipo de tracción.

Vemos que el Depósito de Alcázar tiene mayor participación que C.R. en el total desde el año 1942 hasta 1955, en que se igualan,³⁰ algo que nos indica la importancia de ambos Depósitos. Sin embargo, esto no quiere decir que a partir de ese año aminore la importancia de Alcázar, sino todo lo contrario. El Depósito de Alcázar empieza a recibir locomotoras más modernizadas respecto al vapor. En 1965, el Depósito

²⁹ Un recorrido muy completo de las tres electrificaciones reseñadas en Cuéllar, Domingo y Méndez, Ramón (2012:93-112).

³⁰ 86 locomotoras en Alcázar y 87 locomotoras en C.R.

de Alcázar contaba con 26 locomotoras de vapor, pero ya con 25 locomotoras eléctricas. La desaparición de la tracción de vapor en Alcázar es una demostración del cambio técnico producido tanto en la tracción como en la infraestructura.

Pero la diferencia en el año 1971 ya era considerable. El Depósito de C.R. quedó anclado con la tracción a vapor. En este año, el Depósito alcazareño contaba con 5 locomotoras Diesel.³¹ Pero lo que marcó y marcaría la diferencia era la tracción eléctrica.

Esta tracción sólo podía ser vista en el Depósito de Alcázar, mientras que las locomotoras eléctricas no se verían en la estación de C.R. hasta mediados de la década. El Depósito de Alcázar contaba con una dotación de 72 locomotoras eléctricas, de un total de 378 para toda la Red (19,04%), lo que denota la importancia que se concedía a este Nudo Ferroviario. Además, el Depósito se completaba con 11 unidades de la Serie WM 601-662, conocidas como “Suizas”. La tracción eléctrica tenía una importante variedad, con las “francesas” (Series 7.600 y 8.600), las “Panchorgas” (Serie 7.800) y las 4 locomotoras de la Serie 10.000, originarias de la línea de Ripoll-Puigcerdá.³²

Lo primero que encontramos del Depósito de Alcázar es el aumento de kilómetros recorridos hasta 1950, desde este momento los kilómetros recorridos decrecen (sin duda relacionados con la llegada de locomotoras eléctricas (de 3.521 a 3.512 ml.) lo que supone una reducción de 0,27%. Este descenso es más notorio a partir de 1960. Si fijamos el valor 100 al año 1942 tenemos que en 1960 ha bajado once puntos, pero cinco años después la reducción es 57 puntos. Dos años después nos encontramos que la tracción a vapor ha desaparecido del Depósito alcazareño.

El Depósito de C.R. es disimilar en cambio, aunque su comportamiento en la primera parte es idéntico, con un aumento del kilometraje recorrido. Si tomamos el valor para 1942 tenemos que hasta 1955 aumenta 17 puntos; pero cinco años después tiene un descenso considerable recorriendo algo más de la mitad que el año 1942. La

³¹ Estas cuatro locomotoras de la serie 10.300/11.300/ 12.300 y una de la serie de 10.500. Estas locomotoras eran para hacer maniobras (conocidas con el apodo de tractores), aunque la última Serie podría utilizarse en la composición de algún tren.

³² Por lo tanto, no es de extrañar que el servicio de tracción hasta Sevilla fuera realizado por el Depósito de Alcázar, tanto de locomotoras como de Unidades, ya que Córdoba-Cercadilla era una Reserva.

motivación puede ser ajena a RENFE, ya que el Depósito pasó de 87 locomotoras en 195, a 89 locomotoras en 1960.³³

Ya en 1965, se produce una recuperación importante que, sin llegar a los kilómetros recorridos de 1942, se acerca bastante. Esta recuperación es importante, pues en 1968 supone un crecimiento del 41 por encima del año 1942.³⁴

3. 2. Personal

Para analizar este apartado, tomamos un análisis que realiza Lalana (2005:47), en el que contabilizamos el total de personal por locomotoras, aunque en las Memorias de Material y Tracción de RENFE venían separadas: el personal de conducción en locomotoras en servicio y personal de talleres sobre las locomotoras en dotación.

Antes de comenzar con los Depósitos de la provincia, queremos señalar que el personal de RENFE se redujo en 21.672 personas entre 1950 y 1965.³⁵ Esta caída queda reflejada en la ratio trabajador/km. de línea, que pasó de 10.30% en 1950 a 8,30 % en 1965. ³⁶ En cambio, el personal adscrito a toda la División aumentó en 1.763 personas (4,77%) entre los mismos años.

Quizá pueda parecer escaso este crecimiento, pero si comparamos la representación en el total de la Compañía, la División pasó del 27,78% al 34,77%, es decir, casi siete puntos. Este crecimiento ya da idea de la importancia que la División tuvo para RENFE. Ahora bien; si tomamos los Depósitos de toda la Red, de nuevo el saldo es negativo en 8,31% respecto al total. La explicación de esta incongruencia es bastante fácil y se relaciona en que los Depósitos de vapor, estaban sufriendo una reconversión en beneficio de otras fuentes de energía, por lo que la necesidad de personal era menor también.

Tenemos una foto fija del personal situado en los Depósitos en el año 1950. Este recuento nos permite distribuir el personal según las

³³ Tampoco se produce una reducción en los kilómetros asignados al Depósito.

³⁴ Este crecimiento quizá tenga que ver con la inauguración de la Refinería de Puertollano, aunque no tuviera la infraestructura del todo abierta hasta 1975 (García Raya, 2006)

³⁵ Este descenso ya sería continuo, llegando en 1998 a representar el 2,80% de trabajadores/km. de línea.

³⁶ Esta diferencia es sobre el total de empleados, sin diferenciar entre personal fijo y personal eventual.

categorías que tenían. El personal desplegado en las siete Zonas era en total 27.172 personas para el año 1950, supuestamente 1.253 menos que el año anterior.³⁷ Este descenso se debe a la reducción de 832 personas en la Sección de Talleres, afectando a todas las categorías,³⁸ pero destaca la desaparición de Jefe de Taller, Contramaestre y Sub-contramaestres.

La desaparición de las categorías de Jefe de Taller de 1ª, Contramaestre y Sub-contramaestre no importa por la cantidad que eran,³⁹ sino por lo que significó. El Jefe de Taller, además de dirigir la reparación del material, controlaba el gasto relacionado originado con cada reparación respecto al personal, como de material y gastos generales.

Para estas funciones contaba con la colaboración de los Contramaestre y Sub-contramaestres, además de que estos eran la transmisión hacia abajo de las decisiones, llevando los controles de cada Sección en que se dividía el taller. Desde este momento todas estas funciones pasarían al Jefe de Depósito, que antes sólo se ocupaba de la Sección de Tracción, además de tener a su cargo al personal administrativo de cada Depósito.⁴⁰

En el año 1950, el Depósito de Alcázar tenía 755 trabajadores y 3 trabajadoras; mientras que el Depósito de C.R. tenía 671 trabajadores y tres trabajadoras.⁴¹ A continuación señalaremos las diferencias de las Secciones más importantes, entre ambos talleres.

La **Sección de Talleres** de la Zona 2ª tuvo un comportamiento negativo, ya que perdió cinco trabajadores.⁴² Si bien cada Depósito tuvo un comportamiento diferente dependiendo de los Depósitos, ya que algunos perdieron trabajadores, entre uno en Arcos y 16 en Madrid-Delicias. Sin embargo, otros ampliaron la plantilla. Tal fue el caso de Madrid-Atocha que creció con 14 trabajadores y Zaragoza-Sepulcro, con un aumento de 23 trabajadores. Las Secciones de Talleres de Alcázar y

³⁷ Las cifras de esta contabilidad necesitan una revisión, ya que hemos detectado algunos errores.

³⁸ Para un estudio más completo, hubiera sido preciso saber en qué Secciones de taller se había reducido el personal de Jefes de Equipo, el cual paso de 173 a 164.

³⁹ En total eran seis puestos, amortizados.

⁴⁰ El personal administrativo y subalterno también se redujo en 167 personas.

⁴¹ La categoría realizada por mujeres era el de “mujeres de limpieza”, posiblemente, viudas de ferroviarios.

⁴² Este descenso de plantilla pudo haber sido mayor, sino se hubiera contado con las incorporaciones de Ayudantes, procedentes de la Escuela de Aprendices.

de C.R. fueron del primer grupo, ya que perdieron cinco y seis trabajadores correspondientes.

Las nóminas de personal de los talleres de Alcázar y C.R. (413 y 344 trabajadores respectivamente), sólo superadas por Madrid-Atocha, con 463 trabajadores. Esto indica que los Talleres de los Depósitos de Alcázar y C.R., eran de los más importantes de la Zona, detrás del Depósito de la Cabecera de la Zona.

La relevancia del taller de Alcázar, respecto al de C.R. lo tenemos no sólo en la mayor cantidad de personas contratadas. Tenemos un dato que señalaba muy bien esta importancia y son que, en Alcázar, tenía seis Jefes de Equipo, mientras que C.R. tenía cuatro. Esta diferencia señala que en aquel había dos trabajos específicos de mantenimiento, de los que C.R. carecía.⁴³

Otra diferencia muy llamativa es que Alcázar tenía 223 Ayudantes de Oficio, muy por encima de C.R., que solo tenía 182. Esta cantidad de Ayudantes es muy superior incluso a Madrid-Atocha, que tenía 219 Ayudantes asignados.⁴⁴ La explicación más plausible sea que el número de Ayudantes dentro de la plantilla estuviera aumentado con un número muy alto de Ayudantes Aprendices, que continuaran su etapa formativa, de forma práctica.

Las categorías de Oficiales eran también superiores en número en Alcázar que en C.R., sobre todo en Oficiales de 2ª. En cuanto al personal inferior (Peones Especializados y Peones), el número es muy parejo, incluso en C.R. había el doble de Peones Especializados. Este personal, podía ser destinado a diversas tareas, pero de baja productividad.

En cuanto al personal de **Material Motor** para ambos Depósitos. Alcázar cuenta con un crecimiento del 64,97%, ya que el personal total en 1942 era de 197 y en 1955 había pasado a 325.⁴⁵ A partir de 1955, el total de personal de conducción se fue reduciendo drásticamente en las locomotoras de vapor con la misma velocidad que éstas desaparecieron del parque del Depósito, como es lógico.

⁴³ Estos trabajos los desconocemos, pero permitiría conocer con mayor exactitud que trabajos se realizaban en cada taller.

⁴⁴ Esta categoría procedía en buena parte de la Escuela de Aprendices, la primera promoción finalizó en febrero de 1950 y la segunda, en diciembre del mismo año (García González, 2025:188).

⁴⁵ Aquí se incluye Maquinista, Fogoneros autorizados civiles y Fogoneros autorizados militares, Fogoneros y Agentes autorizados para Fogoneros.

Estos trabajadores quedaron en 45 trabajadores en 1965. De todas formas, era una cifra todavía alta. La reducción de personal desde 1955 queda visible en que el número de parejas en servicio ya es inferior en 1955, al que había cinco años atrás.⁴⁶

C.R., en cambio, cuenta con 181 trabajadores, entre maquinistas y fogoneros, en 1942, subiendo hasta 208, en 1945. Pero esta cifra no fue el máximo, sino que llegaría en 1960, a 292 trabajadores y pasando a 169, un lustro después. Sin embargo, el máximo de parejas (maquinista y fogonero), lo tuvo en 1955 con 129, produciéndose un paulatino descenso, salvo un repunte de 126 parejas en 1962, hasta llegar en 1965 con 87 parejas.

Alcázar poseía el nivel de “Nudo ferroviario”, lo cual era tener un rango que pocas instalaciones ferroviarias tenían. El ser enlace de dos o más líneas importantes, confería a esta instalación unas necesidades de recursos humanos y de instalaciones que tendrían su reflejo en el municipio donde se ubicaba, e incluso su influencia podía llegar a otros municipios cercanos.⁴⁷

Por esto vamos a compararlo con otros Depósitos con la misma jerarquía. De entrada, nos encontramos que, salvo estaciones en capitales de provincias que podíamos llamar “Grandes Nudos”, el resto apenas si tienen Depósito en 1950. Sólo Puente Genil, Monforte de Lemos y Miranda de Ebro (junto a Alcázar) escapan de este comportamiento (podía haber otros Depósitos cuya tracción no fuera de vapor y por lo tanto no lo recogemos en esta comunicación).

De estos cuatro Nudos, el de mayor importancia fue Miranda de Ebro. No sólo por los kilómetros asignados (504 km.), sino incluso por el personal, el cual llegaba en 1950 a 995 trabajadores.⁴⁸ El siguiente Depósito era Monforte que tenía asignado 348 kilómetros para 852 trabajadores en 1950. El tercero sería Alcázar, ya no sólo por los kilómetros asignados (306 kilómetros), también por el número de trabajadores (758). Por último, Puente Genil, el más pequeño, con 127 kilómetros y 324 trabajadores.

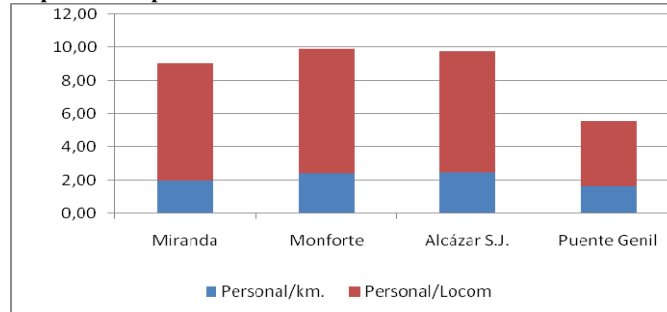
⁴⁶ De 133 parejas en 1955 se pasa a 127 parejas en 1955, de aquí se produce un descenso más pronunciado, hasta llegar a las 23 parejas en 1965

⁴⁷ La influencia del ferrocarril en estos municipios y en cualquier otro municipio (demográfica, económica y social), no ha sido estudiado de manera seria, salvo el caso alcazareño.

⁴⁸ Un año antes, el Depósito alcanzaba 1.162 trabajadores.

Pero al averiguar cuántos trabajadores tenía cada Depósito, de acuerdo al kilometraje y locomotoras asignados, encontramos un resultado diferente y que recogemos en el cuadro siguiente:

Participación del personal en los cuatro Nudos ferroviarios seleccionados



Fuente: Memoria de Material y Tracción. Varios años. Elaboración propia.

Como vemos, el que tenía mayor número de trabajadores/kilómetros asignados era Alcázar, mientras que Miranda pasaba a tercera posición. Esto significaría una mejor distribución respecto a la demarcación del Depósito en cuanto al personal. En cambio, si añadimos la relación entre trabajadores y dotación de locomotoras, vemos que la mejor relación la tenía Monforte, por delante de Alcázar y Miranda. Éste último recorta la diferencia con Alcázar.⁴⁹ Por lo tanto, Monforte representa el mayor número de personal asignado en los depósitos de los Nudos.⁵⁰

CONCLUSIONES

Podemos concluir que los Depósitos de Alcázar y C.R. tuvieron una gran importancia, siendo los Depósitos siguientes al de Madrid-Atocha, Depósito de Cabecera. Aquí queda la similitud de ambos Depósitos, ya que las diferencias entre Alcázar y C.R. aumentarían con el tiempo. Esto fue debido a que las instalaciones ferroviarias de Alcázar se situaban en la unión de dos líneas de las más importantes de la Red y con tráficos muy significativos, tanto de viajeros como de mercancías. En cambio, C.R. destacaba con tráficos importantes, pero de una línea secundaria.

⁴⁹ Muy por detrás quedaba Puente Genil, que se había acercado en el apartado de Personal/kilómetro asignado, pero en el ítem de personal/locomotoras asignadas perdía valor.

⁵⁰ No incluimos los Depósitos en poblaciones importantes, ya que quizá distorsionarían, como el caso de Albacete, Depósito que tenía asignado el Nudo de Chinchilla.

Todo nos hace penar, a falta de un análisis más profundo, que a la altura de 1965 ya estaba más que planificada la reconversión del Depósito de Alcázar en un Depósito acorde con los tiempos; mientras que el Depósito de C.R. quedaba anclado en el pasado. La modernización del primero no es otra cosa que reconocer para Alcázar su importancia como primer Nudo ferroviario peninsular, desde mediados del siglo XIX.

El Depósito de C.R. sacó partido a su localización y pudo sobrevivir, aunque ya convertido en “Reserva”, durante muchos años. Pero siempre con el recuerdo de que el fin de la tracción a vapor fue puesto por una locomotora y la pareja que la llevaban adscritos a la “Reserva” de C.R. Eso sí, tuvieron que ir hasta Madrid y no hacerlo en el Depósito ciudadrealeño, que hubiera servido de homenaje a toda una época y a unas trabajadoras y trabajadores que impulsaron el crecimiento económico de España, y de estos pagos.

BIBLIOGRAFÍA

Cortizo Álvarez, Tomás (1992), La plantilla de Material y Tracción de Renfe en 1945, en *Eria. Revista cuatrimestral de geografía*, N° 28, pp. 165-170. Disponible en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo.codigo=34679> [consultado el 10 de marzo de 2026].

Cuéllar Villar, Domingo y Méndez Andrés, Ramón (2012), “Las primeras alternativas en la electrificación de los ferrocarriles de vía ancha en España (1907-1924)”, en *La electricidad en las redes ferroviarias y la vida urbana: Europa y América (siglos XIX-XX)*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 93-112.

Cuéllar Villar, Domingo y García Raya, Joaquín (2015), “El transporte de productos agrarios por ferrocarril en España (1941-1959): un ensayo de gestión autárquica”, *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 19, pp. 500-526.

García González, María Concepción (2025), “La Escuela de Aprendices de RENFE”, en Miguel Muñoz Rubio (ed.), *Historia de los talleres de Renfe, 1941-2023. El mantenimiento de material rodante*,

Madrid, Renfe operadora y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 167-192.

García Raya, Joaquín (2006), “Cronología básica del ferrocarril de vía ancha”, en *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

García Raya, Joaquín (2026), “La gestión de los recursos humanos en M.Z.A. (1858-1874)”, en *X Congreso de Historia Ferroviaria*, Alcázar de San Juan, Asociación Internacional de Historia Ferroviaria.

Gallego Palomares, José Ángel (2009), *Ferrocarril y Transición al Capitalismo en La Mancha 1850-1936*, Ciudad Real, ALMUD ediciones de Castilla-La Mancha.

Lalana Soto, José Luis (2023), “Una aproximación teórica”, en Miguel Muñoz Rubio (ed.), *Historia de los talleres de Renfe, 1941-2023*, Madrid, Renfe operadora y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 17-50.

López Morell, Miguel A. (2005): *La Casa Rothschild en España (1812-1941)*, Marcial Pons, Madrid.

Muñoz Rubio, Miguel (2024). “Las vicisitudes de los ferrocarriles españoles durante la etapa pública (1941-2019). Del intervencionismo a la liberalización”, *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 54, pp. 18-37.

Muñoz Rubio, Miguel (2026), *Renfe Historial del ferrocarril público español 1941-2004*, Madrid, Luna.

RENFE (1941-1971), *Memoria anuales de la División de Material y Tracción*.

Vicente Garcés, Benito (1869), *Diccionario razonado, legislativo y práctico de los ferro-carriles españoles*, Madrid, Imprenta del Indicador de los Caminos de Hierro.

Vidal Olivares, Javier (1993), “Las compañías ferroviarias y la difusión de las modernas formas de gestión empresarial en España, 1850-1914”, en Pablo Martín-Aceña Manrique y Francisco Comín Comín (coords.), *La empresa en la historia de España*, Madrid, Civitas, pp. 285-302.