

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

Sesión I. Orígenes, evolución y desarrollo del ferrocarril en Castilla-La Mancha.

Historia del ferrocarril en Ciudad Real (1861-1992).

AGUSTÍN JIMÉNEZ CANO

agustinjc@gmail.com

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Resumen: El ferrocarril desde sus orígenes ha sido y sigue siendo, un medio de transporte esencial para el desarrollo de la humanidad. Su historia, se ha plasmado en infinidad de libros, revistas, artículos, películas, documentales, etc. Siendo Ciudad Real, una capital de provincia de tradición ferroviaria, se quiso dar el paso, sin prisa, pero sin pausa, de recopilar y relatar la “Historia del ferrocarril en Ciudad Real” desde su llegada en 1.861 hasta nuestros días. Al ser un periodo muy extenso, se ha estudiado la forma de dividirlo en partes que obedezcan a periodos “históricos”, siendo estos los siguientes:

- 1) Desde la llegada el tren a Ciudad Real en 1861 hasta que se forma Renfe en 1941, por lo que se describe lo acontecido con las empresas M.Z.A y CR-B.
- 2) Desde el nacimiento de Renfe en 1941 hasta la llegada del AVE a Ciudad Real en 1992.
- 3) Desde 1992 hasta el año 2026, cumpliendo así más de tres décadas de alta velocidad en la capital.

Palabras clave: Ferrocarril, Ciudad Real, MZA, RENFE, Alta Velocidad.

INTRODUCCIÓN

Ciudad Real, es la única capital de Castilla la Mancha que tiene escrito “la historia de su ferrocarril”. El autor, intencionadamente, la ha dividido en tres partes, obedeciendo a los siguientes periodos “históricos”:

- 1) Desde la llegada el tren a Ciudad Real en 1861, hasta el nacimiento de Renfe en 1941, describiéndose lo acontecido con las empresas M.Z.A y CR-B.
- 2) El periodo de Renfe en Ciudad Real desde 1941 hasta la llegada del AVE a la capital en 1992.
- 3) Desde la llegada del AVE hasta la actualidad.

1. LÍNEA DE ALCÁZAR A MANZANARES Y CIUDAD REAL (M.Z.A. 1860-1861)

La Compañía Madrid-Zaragoza-Alicante (M.Z.A.), se constituyó el 31 de diciembre de 1856 siendo la gran competidora de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

El 27 de julio de 1857, la Reina Isabel II y por entonces el ministro de Fomento D. Claudio Moyano, promulgaron la ley que autorizaba al Gobierno a celebrar subastas de la construcción de los tramos del ferrocarril que partiendo del Madrid – Almansa terminarían en la frontera de Portugal, pero no fue hasta el año 1859, que se redactó la Real Orden de 25 de febrero, por la que se estableció definitivamente el empalme en Alcázar de San Juan.

Poco tiempo después, el 8 de abril de ese mismo año 1859, se procedió a la subasta de los derechos del ferrocarril de la línea Alcázar a Ciudad Real, llamado por entonces ‘Ferrocarril de La Mancha’. La compañía M.Z.A. estaba muy interesada en la subasta, pero no quería hacerlo directamente, poniéndose de acuerdo con D. Antonio de Lara, Marqués de Villamediana.

El 18 de abril se publica la Real Orden aprobando la subasta de la concesión a favor de D. Antonio de Lara como mejor postor. Unos días más tarde, vende sus derechos a M.Z.A., formalizándose esta venta casi de inmediato el 30 de abril.

La línea se fue abriendo por tramos en las fechas siguientes:

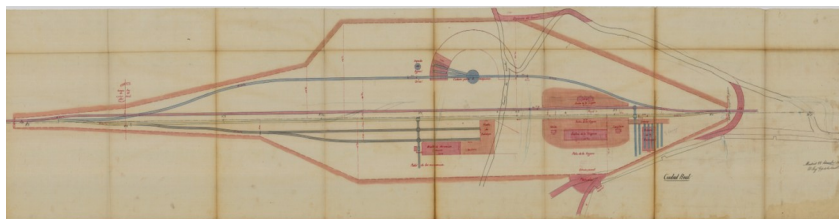
Tramo	Longitud	Apertura a la explotación
Alcázar de San Juan - Manzanares	49,2 Km	01-07-1860
Manzanares - Daimiel	21,4 Km	01-10-1860
Daimiel - Almagro	21,3 Km	21-01-1861
Almagro - Ciudad Real	22,2 Km	14-03-1861

Fechas de apertura por tramos¹. Tabla elaboración propia.

En 1861, la Gaceta de los Caminos de Hierro indicaba que, con motivo de la llegada de la primera locomotora a Ciudad Real, el Ayuntamiento obsequió con una comida a todos los operarios del ferrocarril, haciéndose eco de esta misma noticia La Época, y precisando que, fue el día 16 de febrero de ese año cuando llegó la primera locomotora a nuestra ciudad. **Finalmente podemos decir que el**

¹ BF-MFM-IIIF-0389. Documentos oficiales de M.Z.A.

14 de marzo del año 1861 llegó el tren a Ciudad Real, cuando quedaban aún mas de dos años para que el tren llegara a Zaragoza.



Plano de la estación de Ciudad Real en 1860².

2. LÍNEA CIUDAD REAL A BADAJOZ (CR-B 1860-1866)

Cuando los trenes llegaban a Ciudad Real partiendo de Madrid y pasando por Alcázar de San Juan y Manzanares, se pretendía su continuación hacia Badajoz y Lisboa, para conseguir una conexión de la costa mediterránea con la atlántica a través de Ciudad Real.

La Compañía M.Z.A. quería hacerse con la concesión de esta línea, porque además de controlar las comunicaciones ferroviarias del sur de España, se haría con la primera línea internacional, que partiendo de Madrid comunicaría con Lisboa a través de Ciudad Real, Mérida y Badajoz.

Sin embargo, por más interés que puso M.Z.A., los derechos sobre esta línea quedaron adjudicados al promotor D. José Fornes en la subasta realizada el día 5 de diciembre de 1859, aprobándose por la Real Orden del 19 de diciembre de ese mismo año³.

Los proyectos fueron realizados por los siguientes ingenieros.

Tramo	Fecha	Ingenieros	Estaciones	Deposito de garantía
Ciudad Real-Mérida	30-06-1868	Pedro Sierra y Santiago Bausá	47	7.675.064 Rv ⁴
Mérida-Badajoz	28-08-1856 ⁵	Carlos M. de Castro y José Barco	5	1.967.824 Rv

Ingenieros que realizaron los proyectos del CR-B⁶. Tabla elaboración propia.

² AHF-MFM. C-0886-001-1.

³ BF-MFM-IIIIF 0389. Documentos oficiales de M.Z.A.

⁴ Rv, es la abreviatura de Real de Vellón, moneda acuñada en el siglo XIX por el rey José I de España. Equivalía a 25 céntimos de peseta.

⁵ Consultada la *Gaceta de los Caminos de Hierro* del 7 de septiembre de 1856, indica que esta fecha fue el día 22 en ves del 18.

⁶ BF-AFM. IIIIF 0389.

Las obras comenzaron el 4 de marzo de 1860 por la sección de Ciudad Real, pero al ser la obra de ‘gran magnitud’, no tardó mucho tiempo en comprobar el promotor, que no disponía de la suficiente capacidad técnica, logística, e incluso económica, para afrontar esta obra. Por ello, al año siguiente traspasó su concesión a la Compañía CR-B.

Una fecha histórica para el ferrocarril de Ciudad Real es el 26 de marzo de 1861, pues se crea en Madrid, la Sociedad Anónima ‘Compañía del ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz’.

La apertura por tramos es la siguiente:

Tramo	Longitud (Km)	Apertura a la explotación
Badajoz-Frontera portuguesa	5,3	20-09-1863
Ciudad Real-Puertollano	39,5	19-08-1864
Mérida-Badajoz	80,6	20-10-1864
Puertollano-Veredas	25,9	28-07-1865
Magacela-Mérida	68,0	21-08-1865
Veredas-Almorchón	92,1	29-11-1865
Castura-Magacela	29,1	17-03-1866
Almorchón-Castuera	24,2	30-07-1866
Almorchón-Bélmez	63,7	01-04-1868

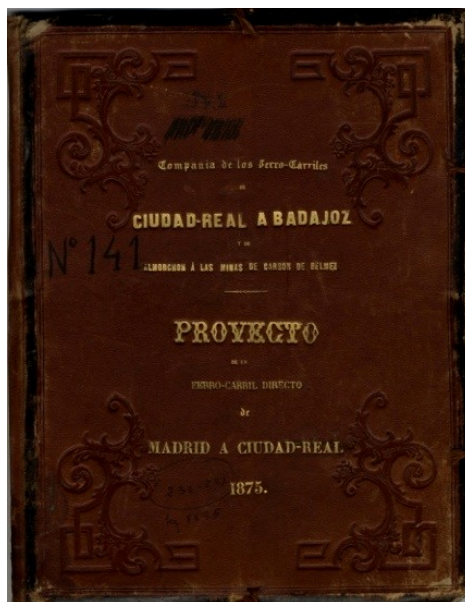
Fechas de apertura por tramos. Tabla elaboración propia.

La apertura de la línea Ciudad Real a Badajoz al servicio público, tuvo lugar el 22 de noviembre de 1866, por tanto, desde ese momento funcionaría la primera línea internacional española desde Madrid a Lisboa. La inauguración oficial, se considera el viaje que la Reina Isabel II realizó a Portugal poco después, saliendo de Madrid el 9 de diciembre de ese año y llegando a Portugal el día 11.

3. LÍNEA MADRID A CIUDAD REAL (CR-B 1879)

El proyecto lo realizaría CR-B, el 17 de abril de 1875, y en el AGA⁷ está depositado el original de este proyecto de ferrocarril ‘directo’ de Madrid a nuestra ciudad, aunque, la construcción no se autorizó hasta finales del año 1876.

⁷ Archivo General de la Administración.

Portada del proyecto⁸

El proyecto y el Pliego de condiciones se aprobaron por Real Orden de 16 de agosto de 1877.

Esta compañía, encomendó el proyecto al ingeniero Sr. Cachelievre, sin olvidar, la magnífica ejecución de las obras llevadas a cabo por el inteligente y acreditado contratista Sr. Dauderni, que las finalizó de forma técnicamente correcta y en un plazo admirable. **Comenzaba la construcción de la línea el 1 de noviembre de ese mismo año 1877, finalizando el 31 de diciembre de 1878⁹.**

El 3 febrero del año 1879, el Rey Alfonso XII presidió la inauguración oficial de la línea Madrid a Ciudad Real para continuar el viaje, a la frontera con Portugal, mientras que el servicio de mercancías y el de viajeros no se iniciaron hasta el 31 de marzo, y 1 de mayo, del mismo año 1879.

Esta inauguración, quedaría inmortalizada en una medalla conmemorativa que se realizó en bronce cincelado, cuyo grabador fue José Esteban Lozano (1842-1921) y que se acuñó para tan importante acontecimiento.

⁸ AGA-MECD Caja 25/7135-001.

⁹ Revista de Obras Públicas, 15 de febrero de 1879



Medalla de la inauguración de la línea ‘directa’ Madrid a Ciudad Real en 1879¹⁰. Foto Jorge Jiménez

4. VIAJES EN TREN DE REYES A CIUDAD REAL.

En este epígrafe, se relatan los viajes que realizaron algunos reyes a Ciudad Real, lo que entonces se llamaron viajes reales en tren.

4. 1. La Reina Isabel II (1866)

El 9 de diciembre de 1866, el tren real salió de Madrid con dirección a Portugal. Entró en la provincia de Ciudad Real, precedido siempre por una maquina ‘exploradora’ como medida de seguridad.

En la estación de Daimiel, estaban esperando unas veinte mil personas; había una densa niebla y aunque la exploradora, venía advirtiéndolo de su llegada haciendo sonar repetidas veces su silbato, la gente se abalanzó hacia las vías creyendo que era el tren Real y que por supuesto pararía. La exploradora arrolló a aquella masa de gente. En el fatal accidente murieron 7 personas y otras 24 resultaron heridas.

El tren continuó su camino, llegando a Ciudad Real ese 9 de diciembre de 1866 sobre las cuatro y media de la tarde, con media hora de retraso, debido al citado accidente.

En el viaje de vuelta, el tren real llegó a Ciudad Real sobre las 7 de la mañana del día 16, no teniendo prevista visita a la ciudad, aunque sí una bienvenida y desayuno a la reina y su comitiva en el andén de la estación.

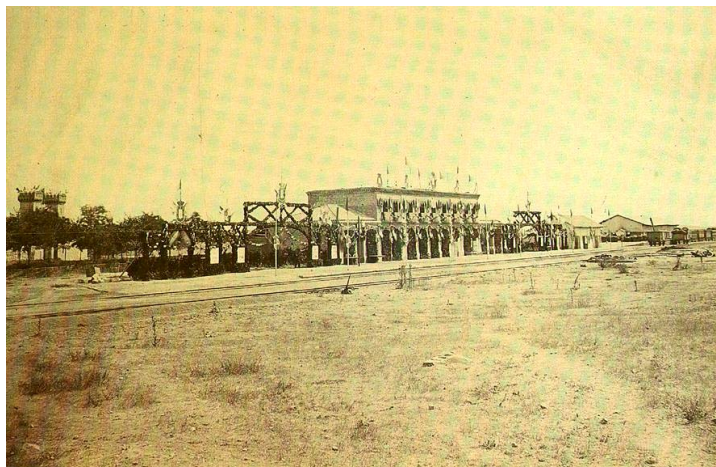
4. 2. El Rey Luis I de Portugal (1867)

¹⁰ Medalla propiedad del autor de este libro.

Este viaje comienza en París el domingo día 11 de agosto de 1867 y en la tarde del sábado 17 los reyes llegaron a la estación del Norte de Madrid.

A altas horas de la noche del día 18, prácticamente en la madrugada del lunes 19 de agosto, el tren partió de Atocha con destino Badajoz, llegando a Ciudad Real a las cuatro de la madrugada. El Imparcial detalla hasta el tipo de desayuno que tomaron los reyes en nuestra ciudad, indicando que... «La estación estaba vistosamente adornada. SS.MM., solo se detuvieron el tiempo suficiente para tomar un chocolate que les fue ofrecido por las autoridades mientras tocaban las músicas y rondallas del país¹¹».

Para este importante evento, la estación de Ciudad Real fue engalanada con todo lujo de detalles, como las banderas de Portugal y España. Tan adornado estaba el edificio de viajeros, que apenas se veía que su construcción no estaba finalizada, pues se inauguró el 12 de abril de 1868.



La 3ª estación, engalanada para el paso del Rey Luis I de Portugal¹².

En la zona de la izquierda, se aprecian los dos torreones de la puerta de Ciruela y a la derecha varios vagones estacionados en vías secundarias.

4.3 El Rey Amadeo I (1873) (paso sin parada)

Amadeo I entró en España desembarcando en Cartagena de la fragata Numancia el 30 de diciembre de 1870. Llegó a Madrid tres días más tarde, proponiendo a las

¹¹ El Imparcial, 20 de agosto de 1867. Pág. 2.

¹² AHF-MFM. F-0214 J. Laurent. 18 de agosto de 1867.

Cortes como nuevo presidente del Consejo de Ministros al ‘unionista’ General Francisco Serrano, con la encomienda de formar un gobierno de conciliación.

El Rey se encontró con muchos problemas y tuvo que abdicar el 11 de febrero de 1873 tras su breve y accidentado reinado.

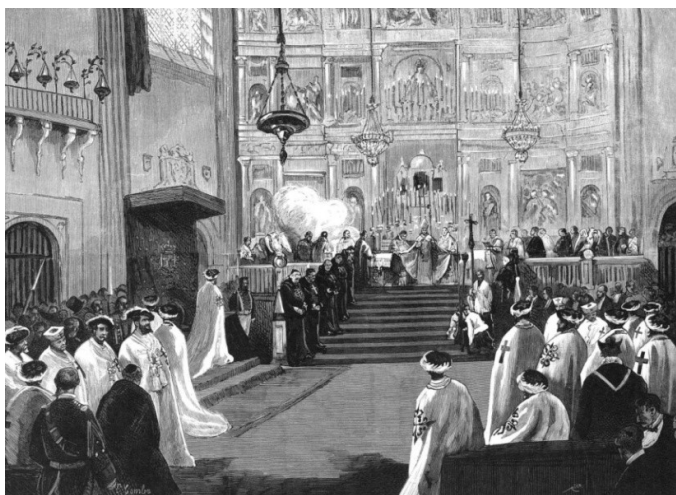
En la madrugada del día siguiente 12 de febrero, emprendería viaje en tren hacia Portugal¹³ desde la estación de Atocha, acompañado de la Reina María Victoria.

Salió por la única línea internacional de ferrocarril que existía entonces, la Madrid - Lisboa de M.Z.A., pasando por Ciudad Real en tren sin pena ni gloria en los albores de la mañana del día 12, atravesando la frontera por Badajoz - Elvas para llegar a Lisboa.

4.4 El Rey Alfonso XII (1879).

El viaje lo realizó por la vía directa Madrid a Ciudad Real, construida recientemente y no utilizada aun para viajeros, con lo que sirvió de inauguración, acompañándole solo las personas de su comitiva. El tren real salió de Madrid llegando a Ciudad Real el 3 de febrero de 1879.

El Rey entró por la puerta de Ciruela, calle de Arcos (hoy General Aguilera) a la Plaza, calle de Toledo, pasando después por la calle de la Rosa, al Prado y a la Catedral, recibéndole el clero con el obispo a la cabeza.



El Rey en el templo de Santa María del Prado. Grabado Juan Comba¹⁴.

¹³ El motivo de ir a Portugal fue que tenía en Lisboa a su hermana la reina María Pía, además del buen conocimiento del idioma luso.

¹⁴ La Ilustración Española y Americana 28 de febrero de 1879. Pág. 8

Desde Ciudad Real partió el tren a las 8 de la mañana del día siguiente con dirección a Badajoz; regresando a Ciudad Real el día 7 al oscurecer, la estación estaba iluminada y con mucha gente que esperaba al Rey. Al día siguiente, fue a visitar el Hospital, y desde allí se dirigió a la Iglesia de San Pedro y a la Casa del Hospicio. Terminadas las visitas, se dirigió a la estación para continuar su viaje hacia Madrid.

4.5 El Rey Alfonso XII (1885)

El 24 de septiembre de 1885, el Rey Alfonso XII volvió en tren para visitar y participar de una cacería en ‘Las Tablas de Daimiel’, pues el Rey lo necesitaba, ya que estaba débil de salud y sus médicos le aconsejaban salidas al campo para respirar aire puro, y minimizar los efectos de su terrible enfermedad, ‘la peste blanca’.

Cuando el monarca bajó del coche-salón en la estación Madrileña de Atocha, le dijo al presidente del Gobierno D. Antonio Cánovas del Castillo que le esperaba, hoy ha sido uno de los días más felices de mi vida. De una vida que, justamente dos meses después, iba a dejar de existir.

En realidad, no fueron dos veces sino tres las que Alfonso XII visitó Ciudad Real, pues también lo hizo como Príncipe de Asturias con su madre la Reina Isabel II en 1866.

4.6 El Rey Alfonso XIII (1905 y 1909)

Realizó dos viajes a Ciudad Real, el primero en 1905 por que, siguiendo indicaciones del Gobierno, debía viajar por toda España para conocerla y que los ciudadanos conocieran al Rey.

El tren regio que trasladaba al Rey salió de Badajoz a las 11 de la noche del día 26 de abril de 1905, para llegar a la estación de Ciudad Real a las ocho de la mañana del día 27.

En la estación le esperaban las autoridades locales, provinciales y una ingente muchedumbre que le aclamaba constantemente. El Rey bajó del tren y subió a un carruaje acompañado del Ministro de la Guerra y del Alcalde, trasladándose hasta la Catedral.

Para recibir al monarca se trasladaron en ‘tren especial’ sesenta maestranes de las Ordenes Militares.



El Rey con los caballeros, dirigiéndose a la iglesia prioral de las órdenes militares. Foto Campúa¹⁵.

La comitiva, se dirigió nuevamente a la estación para salir en tren hacia Almagro. D. Alfonso se trasladó al Ayuntamiento, desde cuyo balcón saludó al pueblo. Después el Rey visitó el convento de la Asunción de Calatrava, y desde allí, se dirigió a la estación para continuar viaje en tren hacia Madrid.

El segundo viaje que realizó en febrero del año 1909, podemos decir que Rey Alfonso XIII lo realizó “de incognito”, pues el motivo fue entrevistarse con el Rey Manuel II (último Rey de Portugal) y su madre la Reina Amelia.

El tren tuvo una breve parada en Ciudad Real, porque no se había dado ninguna publicidad y a pesar de ello, se corrió la voz y todo el mundo se enteró, lo que supuso muchas protestas del cada vez más amplio sector republicano.

Llegó el tren a las 12 de la noche y además de las autoridades, la gente que lo sabía llenó el andén a pesar de la hora tan avanzada; en la estación estaban el obispo Gandásegui, el Alcalde D. Heriberto Díaz Úbeda, los Gobernadores Civil y Militar, Jefes de la Guardia Civil y el Marqués de Treviño Diputado a cortes.

Cuando el tren se estacionó, se subieron las autoridades, siendo recibidas por el mayordomo de palacio, señor Marqués de Torrecilla; ayudante del Rey, general del Río; comandante general de alabarderos y por el Marqués de Viana, que transmitieron a las autoridades que el Rey se encontraba durmiendo y no estaba prevista ninguna entrevista.

La comitiva que fue a ver al Rey se fue muy defraudada, al no haber podido ni siquiera saludarle, pasando por nuestra capital ‘sin que nadie lo viera’.

5. LA PRIMERA ESTACIÓN DE PUERTA DE ALARCOS. (1861-1867)

¹⁵ Nuevo Mundo, 4 de mayo de 1905, Pág. 16.

En la fotografía de la primera estación que tuvo Ciudad Real, observamos ante el edificio de viajeros una máquina de vapor. Está realizada desde el sureste de nuestra capital, y en la parte alta de las ‘eras del Cerrillo’ como conocíamos entonces esa zona los vecinos próximos, entre los que me encuentro, al haber nacido en la calle Pozo Dulce.



Primera fotografía original de J. Laurent. Año 1867¹⁶.

El autor de esta fotografía fue el propio J. Laurent o uno de los fotógrafos de su compañía, y después de realizar la primera, debió girar 30 o 40 grados su equipo fotográfico hacia el nordeste para efectuar la espléndida segunda fotografía, completando de esta forma la vista panorámica de Ciudad Real.



Segunda fotografía original, de J. Laurent. Año 1867¹⁷.

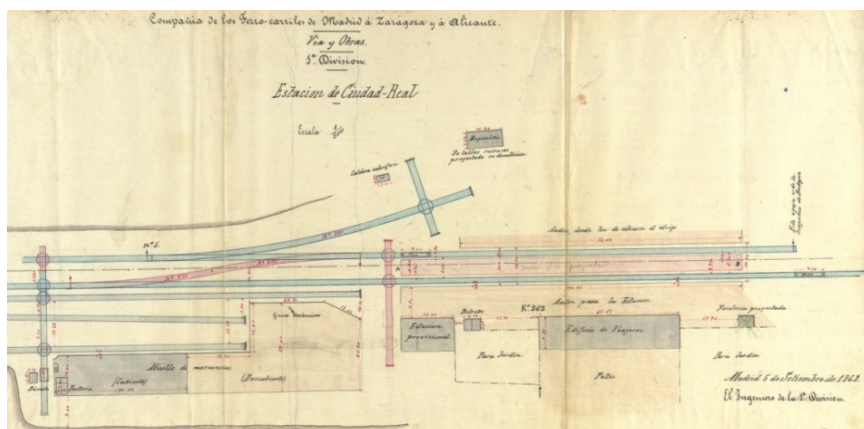
En esta segunda fotografía, se aprecian unos vagones tipo jaula y unos cocheros situándose a la derecha del edificio de viajeros de la estación de Ciruela en fase de construcción.

6. LA SEGUNDA ESTACIÓN. EDIFICIO ‘PROVISIONAL’ DE LA PUERTA DE CIRUELA. (1864-1868)

¹⁶ Primera fotografía original. Fototeca del IPCE, MECD. Archivo Joaquín Ruiz Vernacci.

¹⁷ Segunda fotografía original. Fototeca del IPCE, MECD. Archivo Joaquín Ruiz Vernacci.

En primer lugar, hay que explicar que fue necesaria la construcción de una segunda estación, o más bien el ‘edificio provisional de viajeros’, y hasta construir definitivamente la que llamaremos de la Puerta de Ciruela, se construyó “provisionalmente” junto al edificio de viajeros de esta, otra pequeña construcción, que se convirtió en “segundo edificio de viajeros” o segunda estación, ubicándose a pocos metros lado Manzanares.



Plano donde aparece la ‘Estación provisional’, año 1868¹⁸.

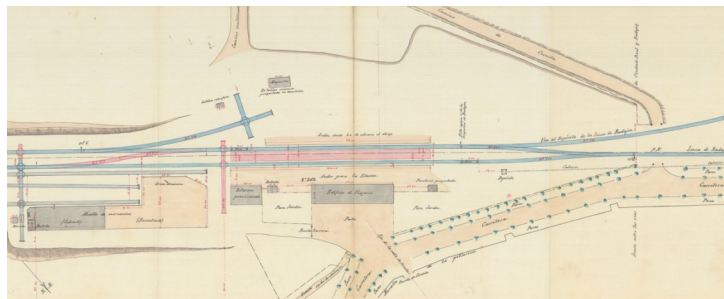
De esta edificación provisional no se encontraron fotografías, pero si muchos planos tanto de su distribución original, como de las distintas modificaciones. No obstante, la podemos ver si nos fijamos bien en la fotografía del punto 4.2 a la derecha del edificio de viajeros de la estación de Ciruela.

7. LA TERCERA ESTACIÓN. PUERTA DE CIRUELA, PRIMERA ÉPOCA (1864-1880)

Cuando nos referimos a las estaciones de Ciudad Real, esta de la puerta de Ciruela es la ‘estación’ por antonomasia, pues la mayoría de ciudadrealeños es la que tenemos en el recuerdo, pues ha estado en servicio nada menos que 124 años.

La estación se abrió al servicio público, el 12 abril de 1868, comenzando su explotación ferroviaria el edificio de viajeros de la estación de Ciruela.

¹⁸ AHF-MFM-C-0886-001-2.



Plano de la estación en agosto de 1868¹⁹.

La Compañía CR-B, tenía la intención de construir su propio edificio de viajeros, frente del que construyó M.Z.A., pero no lo consiguió.

La relación entre compañías seguía siendo complicada, pues a pesar de tener un convenio firmado, los escritos con discrepancias eran numerosos.

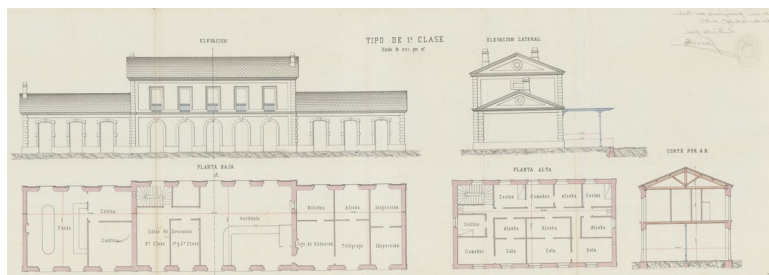
8. LA CUARTA ESTACIÓN, UBICADA EN EL PARQUE DE GASSET, PROPIEDAD DE CR-B (1874-1882)

Esta es la ‘mal llamada’ primera estación, porque en la actualidad, algunos pueden creer que fue la construida en primer lugar, cuando en realidad, según las investigaciones realizadas, es cronológicamente el cuarto edificio en construirse, después de los que hemos llamado Puerta de Alarcos, el provisional de Puerta de Ciruela y el definitivo con este mismo nombre.

Se proyectó esta estación cerca de la puerta de Alarcos, próxima a la estación de Ciruela de M.Z.A. para que los viajeros pudieran, hacer transbordo a pie de una a otra estación. Lo razonable hubiese sido disponer de una estación ‘única’ para ambas compañías, pero era tanto el enfrentamiento entre las dos por la legítima competencia existente, que era impensable un acuerdo entre ambas.

El replanteo de esta estación está firmado por el ingeniero de construcción don E. Cachelièvre y el Administrador-Director D, José Canalejas y Casas, siendo verificado por el ingeniero Jefe D. Santiago. Bausá.

¹⁹ AGA-MECD caja, 25/07060.



Planos de la cuarta estación, año 1877²⁰.

Esta estación llamada por entonces ‘la nueva’, la compañía CR-B la utilizo sobre todo para los trenes de viajeros con destino Madrid, **comenzando su explotación el 15 de septiembre de 1880**, aunque pronto los propietarios, comerciantes e industriales de la zona protestaron al Ayuntamiento de forma que intercediera en M.Z.A. para que los servicios se realizaran desde la estación de Ciruela.

Trascurrieron solo dos años, desde que M.Z.A. adquiriera la compañía CR-B, propietaria de esta estación de ‘la directa’, para que la primera decidiera el 1 de mayo de 1882 el cierre o clausura de la estación del Parque Gasset. En consecuencia, a partir de ese día, todo el servicio de viajeros se haría en la estación de la Puerta de Ciruela.

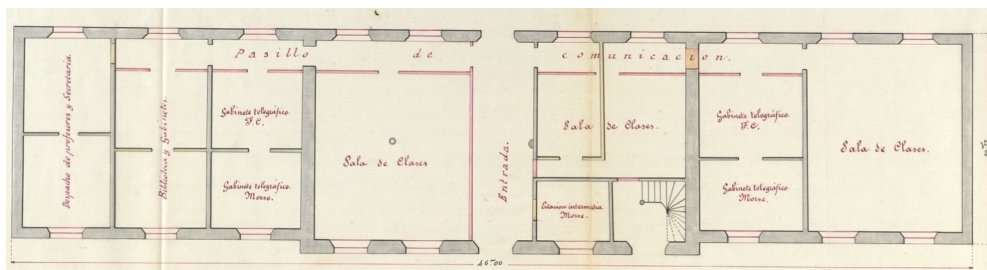


Edificio de viajeros de la estación construida por CR-B en 1879. Foto Jorge Jiménez

A los pocos meses de la clausura de esta estación, se pensó en el aprovechamiento del edificio de viajeros de esta, pues de 25 de agosto de 1882 es el

²⁰ AGA-MECD, caja 25/07166-001.

proyecto para su transformación en Escuela de Factores Telegrafistas, convirtiéndose entonces en un centro de formación de M.Z.A. a nivel nacional.



Planta baja del E.V. destinada a escuela de Factores telegrafistas, año 1882²¹.

La tensión entre las dos compañías era máxima, pero la gran potencia económica y dominio a todos los niveles de M.Z.A., también el político, hicieron que "engullera" a CR-B, y por ello, el 8 de abril de 1880, la compañía M.Z.A. adquiere las líneas del CR-B y sus concesiones.

La absorción de la compañía CR-B por M.Z.A. se realizó en condiciones muy ventajosas para esta última, donde la compañía CR-B cedió y traspasó a M.Z.A. sus derechos sobre las concesiones y ferrocarriles siguientes:

- De Ciudad Real a Badajoz
- De Almorchón a las minas de carbón de Bélmez
- De Madrid a Ciudad Real
- La concesión del ferrocarril de Puente de Aljucén a Cáceres
- La concesión de la línea de servicio general de Puertollano a Córdoba

El traspaso real de CR-B a M.Z.A. se fijó a partir del 1 de julio de 1.880.

Se localizó la escritura de carta de pago, otorgada por la Compañía CR-B a favor de la Compañía M.Z.A. ante el Notario Público del Ilustre Colegio de Notarios de Madrid don León Muñoz²². **Por tanto, podemos afirmar que M.Z.A. se hizo con todas las propiedades de CR-B el 28 de diciembre de 1880.**

9. LA TERCERA ESTACIÓN. PUERTA DE CIRUELA, SEGUNDA ÉPOCA (1880-1941)

En la siguiente fotografía, podemos observar ya el andén construido entre las vías I y II, apreciándose también unas artísticas farolas al final de este.

²¹ AHF-MFM-B-0039-003-13.

²² AHF-MFM. W-0070-012, 28 de diciembre de 1880.



Edificio de viajeros en 1918²³.

La primera planta estaba destinada a viviendas de los empleados, y una prueba evidente de que esta planta estaba habitada, es la ‘ropa tendida’ que puede observarse perfectamente en los balcones extremos de la citada planta.

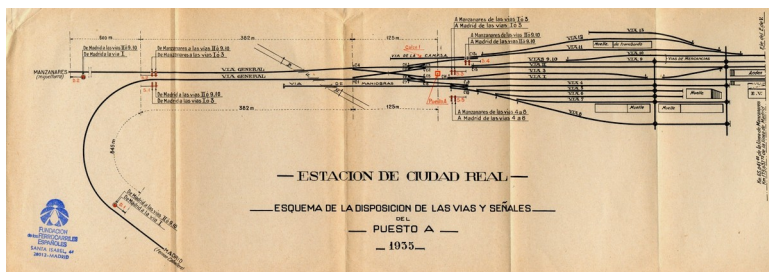


Edificio de viajeros, año 1927²⁴.

El 24 de junio de 1935, M.Z.A. publica la ‘Consigna del Puesto A de enclavamientos para la protección de las vías en las direcciones de Madrid y Manzanares’. Las vías están dispuestas en cuatro grupos como puede verse en el siguiente esquema inserto en la mencionada consigna.

²³ Foto-postal cedida por Centro de Estudios (UCLM), Imprenta Rubisco. Editorial: [S.I.]: Edición Rubisco, [entre 1915 y 1920]. Signatura: POS 582e.

²⁴ La fotografía está tomada del Anuario ESPAÑA EN LA MANO de 1927. Corresponde a la serie 2 N.º 3 de postales de Pérez Hermanos.



Disposición de vías y señales del Puesto A en 1935²⁵.

10. DEPÓSITO DE LOCOMOTORAS (1950-1975)

El depósito de locomotoras es un concepto que abarca muchos servicios y dependencias que seguidamente vamos a tratar.

No obstante, José Luis Casanova²⁶ expresaba así las misiones que tenían que cumplir los depósitos dentro del esquema general de funcionamiento de una compañía ferroviaria:

- El arreglo y distribución del trabajo de maquinistas y fogoneros.
- La regularización de la marcha de máquinas respecto al servicio que deben prestar y sus condiciones remolcadoras, tanto con relación a la sección de vía que recorren, como a las cargas máximas y mínimas que pueden remolcar.
- La conservación y entretenimiento de las máquinas y la distribución de su servicio.
- El acopio y distribución del combustible y otras materias.

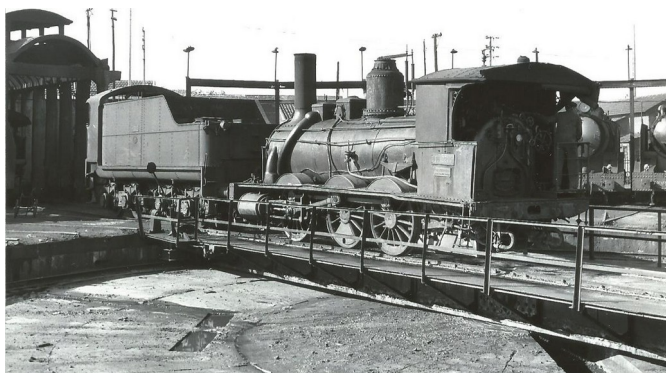
A la relación anterior, debemos añadir en el caso concreto de Ciudad Real que existían las siguientes dependencias:

- Talleres de ajuste, calderería, fragua, etc.
- Depuradora de aguas NISE.
- Carboneras ubicadas en distintos sitios.
- Depósitos de agua y grúas para repostaje de locomotoras.
- Placa o puente giratorio.
- Hangares o cocheras para locomotoras.

²⁵ BF-MFM (IIID 0561).

²⁶ Casanova José Luis. Vademécum del Interventor del Estado en la explotación de los ferrocarriles. Imprenta Alemana, Madrid (1902).

- Almacén polivalente.
- Equipo de línea electrificada.
- Oficinas de tracción y otros usos, etc.
-



Locomotora 030-2215 en la placa giratoria en 1966. Foto Peter Gray.

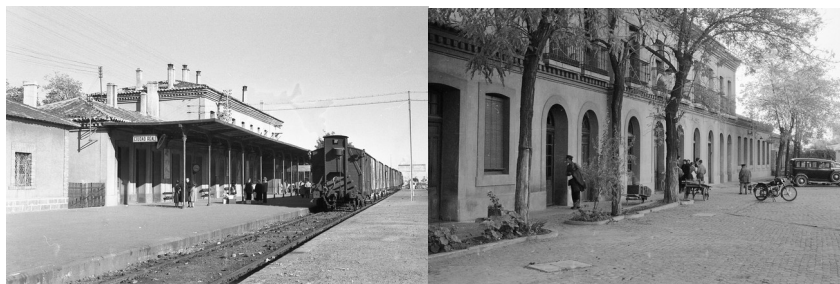


Locomotoras Mikado en el depósito²⁷. Foto Justo Arenillas

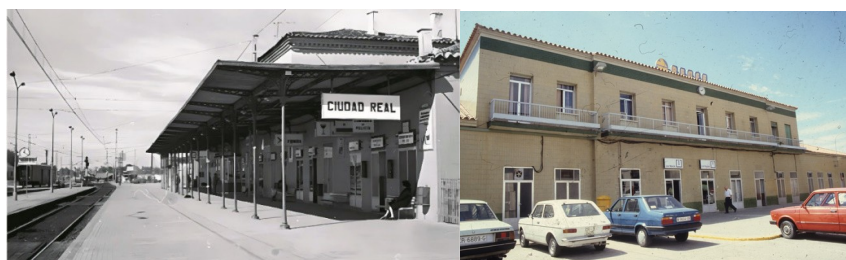
11. LA TERCERA ESTACIÓN. PUERTA DE CIRUELA, TERCERA ÉPOCA (1941-1992)

En un periodo de más de 50 años, la estación se reformó varias veces, pero para este trabajo solo se expondrán algunas fotografías que resuman el proceso de transformación que existió.

²⁷ AHF-MFM. Signatura: FA- 0153-096, mayo de 1975.



Interior y exterior de la estación en 1955. Fotos Juan Bautista Cabrera²⁸.



Edificio de viajeros en 1975²⁹.Foto J.B. Cabrera. Edificio de viajeros en 1985³⁰.



Edificio de viajeros en 1987³¹. Foto MAN Edificio de viajeros en 1987³². Foto MAN

12. DISTINTOS TRAZADOS FERROVIARIOS EN CIUDAD REAL

El trazado del tren a su paso por Ciudad Real experimentó diversas variaciones a lo largo de su historia, y debemos tener una idea clara y sencilla de los trazados que ha

²⁸ Archivo Euskotren.

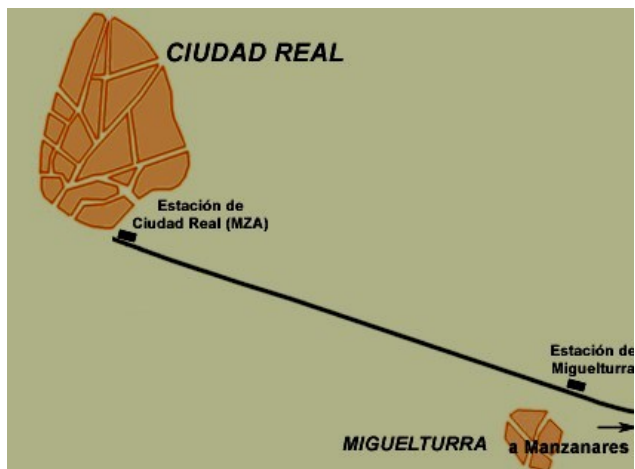
²⁹ AHF-MFM. Signatura: FN- 20012.

³⁰ Centro de Estudios de Castilla la Mancha. Signatura Bisagra 11919.

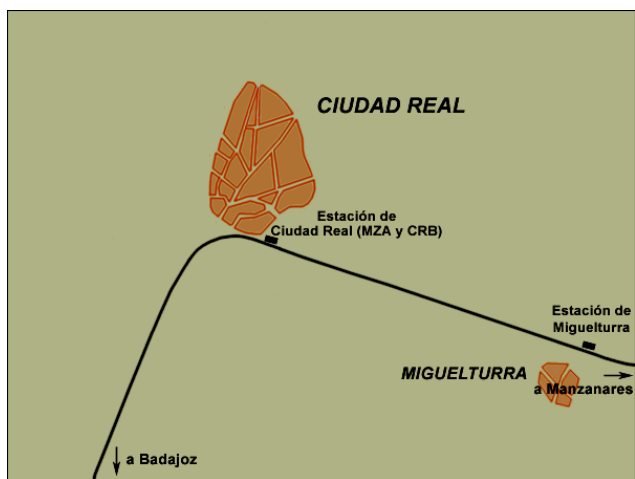
³¹ Archivo Adif.

³² Archivo Adif.

tenido; seguidamente veremos cada uno de ellos, solo gráficamente, pues por espacio no podemos explicarlo textualmente.



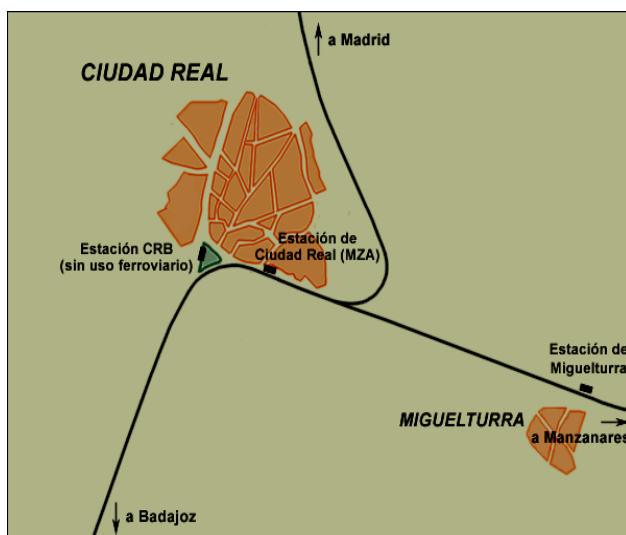
1861-1864 Almagro-Ciudad Real (M.Z.A.). Dibujado Carlos Torres



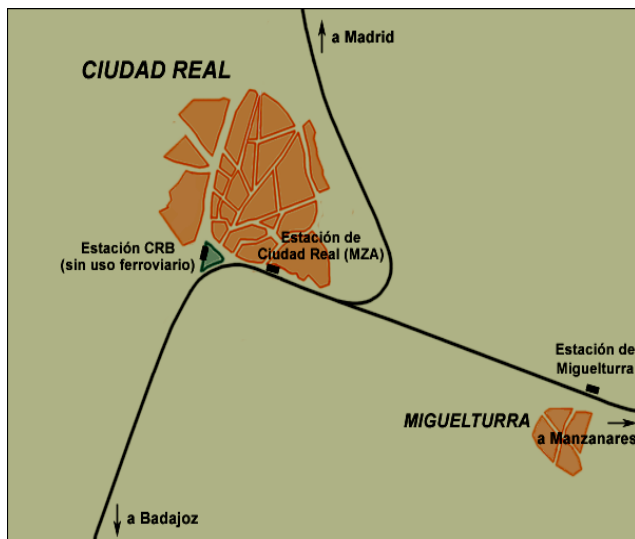
1864-1879, Manzanares-Ciudad Real-Puertollano (M.Z.A. y CR-B). Dibujado Carlos Torres.



1879-1935. Madrid-C- Real-Badajoz y Manzanares-C-Real (CR-B y M.Z.A.). Dibujado C. Torres



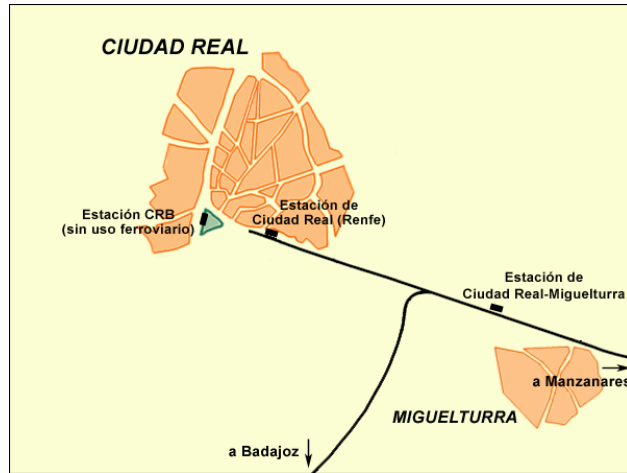
1935-1941. Madrid-C- Real-Badajoz y Manzanares-C-Real (M.Z.A.). Dibujado Carlos Torres.



1941-1988. Madrid-Ciudad Real-Badajoz y Manzanares-Ciudad Real (Renfe). Dibujo de C. Torres.



1988-1991 Clausura del tramo Parla-Ciudad Real (Renfe). Dibujo de Carlos Torres.



1991-1992 Ciudad Real-Miguelturra-Bif. de Poblete (Renfe). Dibujo de Carlos Torres.

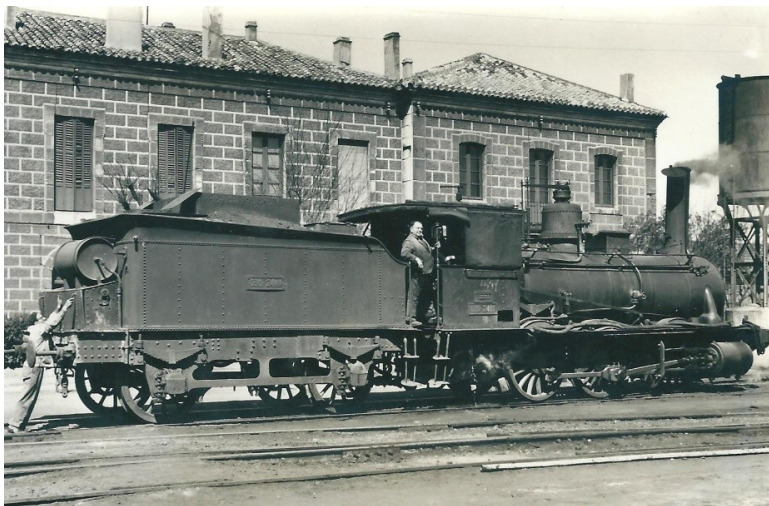
13. MATERIAL RODANTE EN LAS DISTINTAS ÉPOCAS

Por el mismo motivo expresado en el punto anterior, solo se verá material gráfico, sin entrar en datos históricos, características, etc. Cabe destacar que todas las fotografías históricas están realizadas en la estación de Ciudad Real.



Locomotora Nº102 del CR-B en Ciudad Real³³. J. Laurent año 1866-67.

³³ Fototeca del IPEC, MECD.



Locomotora 030-2481(ex MZA 437) en el depósito de Ciudad Real. Foto Lawrence Marshall



Locomotora MZA 1482 en la estación de Ciudad Real. Foto Lawrence Marshall



Tren con cisternas encabezado por la 4032 saliendo de la estación. Foto Jaume Roca.



Tren de combustible el 24 de junio de 1987. Foto Alejandro Tomas del Pozuelo.



Tren mixto y andén de vía I a II³⁴. Foto Luis Paz.



Tren Correo Madrid a Badajoz en 1975. Foto Jaume Roca.

³⁴ AHF-MFM. Signatura: SE-MR- 0003, 1 de enero de 1945. Luis Paz.



Tren Correo en 1987 remolcado por la "Francesa" 276-8602. Foto José Jiménez.



Locomotora 240F-2476, en 1967, con el Ómnibus a Madrid³⁵.

³⁵ Fotografía de autor desconocido cedida por Juan Antonio Méndez Marcos.



Tren Ómnibus Madrid a Badajoz estacionado, año 1975. Foto Jaime Roca.



Tren Expreso Madrid a Badajoz. Foto MAN³⁶.

³⁶ Archivo Adif.



El largo tren de peregrinos saliendo hacia Madrid. Foto Alejandro Tomas del Pozuelo.



Ferrobús 591-359 en vía II, año 1975. Foto Jaime Roca.



TAF en vía I en 1.966. Foto Joe McMillan.



Ter estacionado en vía I en agosto de 1987. Foto Chema Martínez



Automotor entrando en la estación. Foto Fermín Gómez.



Talgo en la estación³⁷.

³⁷ Archivo de la Diputación de Ciudad Real.



Unidad Tranvía serie 438 en 1980. Foto José Jiménez.



Unidad Tranvía 440.179 en andén vía I. Foto Alejandro Tomas del Pozuelo.



Electrotren 432 en la estación en 1990. Foto Alejandro Moyano



Electrotren Costa de la Mancha en abril de 1992. Foto Alejandro Tomas del Pozuelo.

14. CLAUSURA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN CIUDAD REAL Y EN ESPAÑA.

El parque de locomotoras de vapor en España alcanzó en el año 1954 un número de 3.449 locomotoras en servicio. A partir de dicho año, el número de locomotoras de vapor empezó a disminuir. El plan de modernización, iniciado en 1964, puso el acento especialmente en “el paso a fuel y electrificación”, reduciendo de forma masiva la tracción vapor.

A partir de 1968, quedó suprimida la tracción vapor con carbón. En ese año, quedaban en servicio 684 locomotoras fuelizadas, de las que sólo se mantenían activas 308 y había 11 de vapor-carbón que solo se utilizaban para el rodaje de películas. Los cuatro últimos depósitos que prestaron servicio en España fueron los de Soria, Castejón, Salamanca y Ciudad Real³⁸.

A la locomotora Mikado 141-2348, que en definitiva fue la utilizada simbólicamente para poner fin a la «era del vapor en España» se le realizó la transformación de carbón a fuel, denominándose desde entonces como 141F-2348.



Mikado 141F-2348 en el depósito de Ciudad Real en 1975³⁹. Foto Juan B. Cabrera.

El acto oficial y protocolario de la clausura de la tracción vapor en España, se hizo coincidir con la inauguración de la electrificación del Corredor Madrid a Guadalajara, y ambos actos los realizó el rey emérito Juan Carlos I, entonces príncipe de España junto a la princesa Sofía, el 23 de junio de 1975.

Don Juan Carlos subió a la cabina de la Mikado y ejecutó la operación de cierre del depósito de encendido, apagando la caldera, precisamente de la misma locomotora 141F-2348, finalizando una larga época de la tracción vapor en nuestro país. Actualmente la locomotora está expuesta en el Museo Ferroviario de Vilanova i la Geltrú.

En la siguiente fotografía se puede ver de izquierda a derecha a don Joaquín Larrondo Sabater (maquinista en función de fogonero para esta ocasión), don

³⁸ <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=1167>.

³⁹ AHF-MFM. Signatura FN- 20010. Octubre 1975.

Hipólito Martínez Prado (maquinista), el Príncipe Juan Carlos y don Nicolás Quintana (jefe de maquinistas), todos del depósito de Ciudad Real.



Clausura de la tracción vapor en España⁴⁰.

15. LA ASOCIACIÓN DE EMPLEADOS Y OBREROS. ESCUELA ‘LA FERROVIARIA’ DE CIUDAD REAL

La compañía M.Z.A. cede a la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles Españoles (AGEOFE) unos terrenos para construir la escuela ferroviaria. La primera piedra de esta escuela se puso el día 23 de abril de 1922, inaugurándose oficialmente el día 14 de septiembre de 1924.



Vista del Colegio⁴¹ en 1929.



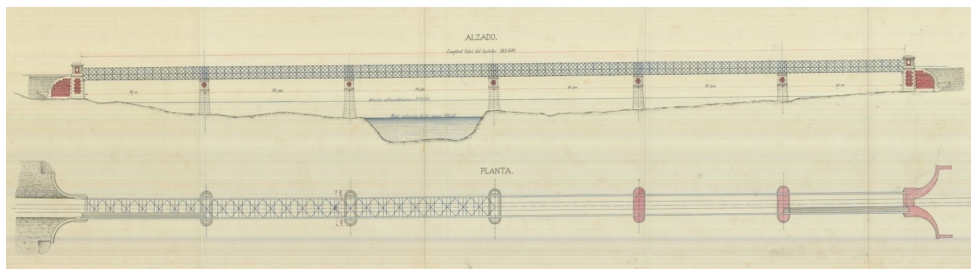
Vista del Colegio en 2019

⁴⁰ Revista Via Libre Julio de 1975.

⁴¹ Revista La Asociación, 30 de abril de 1922.

16. PUENTE SOBRE EL RIO GUADIANA DE LA LÍNEA MADRID A CIUDAD REAL. (1878 Y 1926)

En la línea Madrid a Ciudad Real, a pocos kilómetros de Ciudad Real y antes de llegar a ella, en el Pk 163/333 se situó el puente metálico sobre el río Guadiana que fue construido a finales de 1878 por la compañía Fives-Lille. El plano que vemos seguidamente corresponde a un proyecto realizado por el ingeniero don E. Cachelievre y supervisado por el Administrador Delegado de CR-B don José Canalejas y Casas el 17 de abril de 1875.



Alzado y planta del puente sobre el río Guadiana en 1875⁴².

Los trabajos que se llevaron a efecto en los años 1926-1927, fueron de sustitución del antiguo puente, por uno nuevo de mejores condiciones técnicas como el que mostramos en la siguiente «fotografía histórica». Además, tenemos la suerte de ver los dos puentes, el nuevo en la parte central, y a su derecha el antiguo del año 1878. La fotografía fue tomada el 21 de agosto de 1927, antes del desmontaje del antiguo.

⁴² AGA-MEC 25/07135.



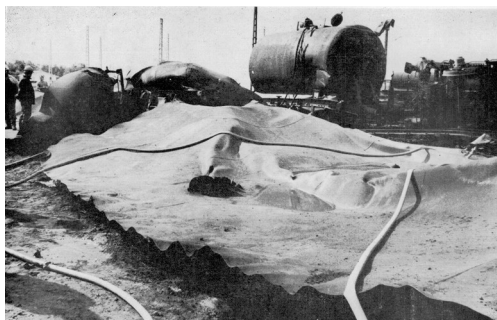
Nuevo puente sobre el río Guadiana Pk 166/333. Año 1927⁴³. Foto F. Salgado.

17. EXPLOSIÓN DE DOS CISTERNAS EN LA ESTACIÓN. NOCHE DE PÁNICO Y TERROR (1977)

Fue una noche que llevo marcada en mi memoria y que jamás olvidaré, porque la viví en primera persona, y desde esta privilegiada, y a la vez amarga vivencia lo relato. No obstante, por cuestión de espacio solo diré que fueron dos las explosiones que se produjeron en sendas cisternas, el día 28 de julio del año 1977 en la vía 8 de culatón, junto a uno de los muelles de carga de la estación.

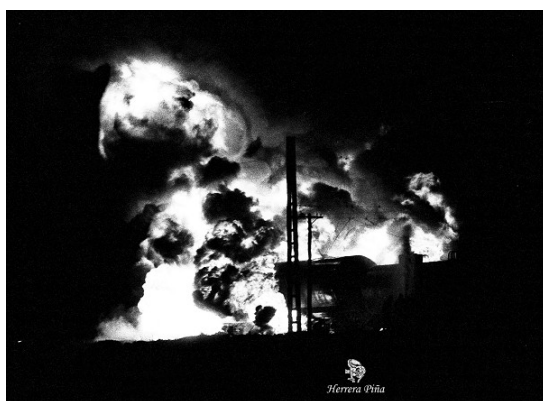
Al principio, solo ardía una de las cisternas siniestradas, pero las llamas de esta primera cisterna eran de gran magnitud, llegando a alcanzar en el cenit del incendio más de cien metros de altura, según algunos de los presentes. A pesar de los miles de litros de agua vertidos, las cisternas se fueron calentado, pero por más que se trató de impedir fue imposible, y sobre las 0:30 horas, ya del día 29, hizo explosión la primera cisterna.

⁴³ AHF-MFM. MZA- 0018-IF_10-1

Estado de una de las cisternas⁴⁴.

Cisternas siniestradas. Foto Herrera Piña.

La magnitud de la segunda explosión fue si cabe superior a la primera. El fotógrafo de Lanza Herrera Piña ya estaba allí para recoger este lamentable suceso, observándose con terror como las llamas rodeaban por completo una de las cisternas.



Incendio rodeando una cisterna. Foto Herrera Piña

Como consecuencia de esta segunda explosión y la incertidumbre de no saber si seguirían explotando más cisternas, empezó la huida masiva de ciudadrealeños que comenzaron a desalojar sus viviendas, emprendiendo la marcha y alejándose del peligro lo más rápido posible, hacia el parque forestal “la Atalaya”, Miguelturra, Poblete, etc.

Esta segunda explosión fue aterradora, la cisterna se abrió totalmente y los trozos de la cisterna en forma de fragmentos ‘al rojo vivo’, salieron disparados al aire en todas las direcciones, llegando a alcanzar algunos pisos de las inmediaciones (barrio de losÁngeles) que salieron ardiendo⁴⁵.

⁴⁴ Imagen publicada en la RDPCR 20.000 Km del año 1977. Pág. 22.

⁴⁵ Lanza, 29 de julio de 2012.

18. INAUGURACIÓN DE LA ESTACIÓN AVE DE CIUDAD REAL

Antes de la inauguración de la línea y de la estación, se realizaron una serie de visitas a las obras, entre las que destacamos las siguientes:

Día	Me s	Año	Descripción
15	3	1991	El director general del proyecto AVE visita las obras (Leopoldo Iglesias)
19	9	1991	La presidenta de Renfe visita las obras (M. Sala)
2	3	1992	El ministro visita las obras de la estación (José Borrell)
23	3	1992	Viaje del ministro a Adamuz y rueda de prensa en Ciudad Real (José Borrell)
8	4	1992	El presidente de Castilla la Mancha visita la estación (José Bono y M. Sala)
12	4	1992	Inauguración oficial de la estación (José Borrell, José Bono y M. Sala)
14	4	1992	Inauguración de la línea Madrid – Sevilla (Narcis Serra y José Borrell)



El presidente José Bono y el ministro José Borrell en el discurso de inauguración⁴⁶.

19. RECUERDO A LOS FERROVIARIOS FALLECIDOS

Brevemente, quisiera hacer un homenaje, a todos los compañeros/as ferroviarios fallecidos. De manera especial, a los compañeros que fallecieron de forma trágica en accidentes de ferroviarios, porque gracias a todos ellos y a los que podemos contarlos, se ha ido conformando la ‘gran familia ferroviaria’ de Ciudad Real.

⁴⁶ Fotos Archivo de la Diputación de Ciudad Real y JUBER.



Ferrovianos en la estación el año 1926. Foto Clemente Díaz

20. TRES DÉCADAS DEL AVE EN CIUDAD REAL

Actualmente se está empezando trabajar en la historia contemporánea-moderna del ferrocarril en Ciudad Real para realizar el libro “Historia del Ferrocarril en Ciudad Real. Tercera parte (1992-2026), por tanto, a modo de “avance” seguidamente se relaciona el índice de este.

- Introducción
- Datos generales y estadísticos del AVE Madrid-Sevilla
- Hechos relevantes ocurridos desde 1992 a 2000
- Hechos relevantes ocurridos desde 2001 a 2010
- Hechos relevantes ocurridos desde 2011 a 2026
- Trenes que pasan o han pasado por Ciudad Real
- Tren Prestige. El 150 aniversario del ferrocarril Ciudad Real a Badajoz (2016)
- Vehículos para construcción y mantenimiento de vía
- Vehículos para construcción y mantenimiento de catenaria
- Vivir en Ciudad Real y trabajar en Madrid o viceversa

- El compromiso de puntualidad del AVE en las últimas décadas
- Influencia del ferrocarril en la población de Ciudad Real
- El AVE en Ciudad Real según la Federación Empresarial de Ciudad Real
- El AVE en Ciudad Real según las Organizaciones Sindicales
- El AVE en Ciudad Real según las Asociaciones de Usuarios
- El AVE en Ciudad Real según los Partidos Políticos
- Visión del AVE en Ciudad Real según Renfe Operadora
- El aeropuerto y su conexión con el AVE. Lo que pudo ser y no fue
- El futuro del ferrocarril en Ciudad Real
- Categorías profesionales en el AVE
- Carné y pases de ferroviarios ciudadrealeños
- Calles y barrios eminentemente ferroviarios
- Asociación Cultural Ferroviaria de Ciudad Real
- Las vías verdes de Ciudad Real y su entorno
- Resumen de las fechas históricas más significativas

CONCLUSIONES

El lector puede comprender, que resumir 165 años de la historia del ferrocarril en Ciudad Real en unas pocas páginas es imposible. Por ello, se ha tratado de realizar un resumen “visual”, con la única pretensión de adaptarlo a las exigencias de este congreso.

Una vez acabado y editado el tercer libro de la historia del ferrocarril en Ciudad Real, se podría intentar la realización de un resumen del mismo y la presentación en otro congreso internacional de historia ferroviaria.

BIBLIOGRAFÍA

Jiménez Cano Agustín (2020). *Historia del Ferrocarril en Ciudad Real (primera parte) 1846-1941*. Biblioteca de Autores Manchegos. Diputación Provincial de Ciudad Real.

Jiménez Cano Agustín (2023). *Historia del Ferrocarril en Ciudad Real (segunda parte) 1941-1992*. Biblioteca de Autores Manchegos. Diputación Provincial de Ciudad Real.

ABREVIATURAS

Sigla- Abreviatura	Significado
ADPCR	Archivo de la Diputación de Ciudad Real
AGA	Archivo General de la Administración
AHF	Archivo Histórico Ferroviario
BF	Biblioteca Ferroviaria
CECLM	Centro de Estudios de Castilla la Mancha
CR-B	Ferrocarril Ciudad Real a Badajoz
IPCE	Instituto del Patrimonio Cultural de España
MECD	Ministerio de Educación, Cultura y Deportes
MZA	Ferrocarril Madrid-Zaragoza-Alicante
RDPCR	Revista Diputación Provincial de Ciudad Real
Rv	Real de vellón