

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.

Sessão I. Origens, evolução e desenvolvimento do caminho-de-ferro em Castilla-La Mancha.

Session I. Origins, Evolution and Development of the Railway in Castilla-La Mancha.

Las estaciones ferroviarias históricas de la red oriental de vía ancha de la provincia de Ciudad Real.

As estações ferroviárias históricas da rede oriental de via larga da província de Ciudad Real.

The historic railway stations on the eastern broad-gauge network in the province of Ciudad Real.

DOLORES S. RODERO MADRID

Jefatura de Patrimonio y Urbanismo de ADIF en Castilla-La Mancha

dsrodero@adif.es

FRANCISCO POLO MURIEL

Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles

fpolomuriel@ffe.es

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: Entre los años 1854 y 1865 se abrieron al tráfico en la provincia de Ciudad Real tres tramos pertenecientes a tres líneas ferroviarias diferentes (Madrid-Almansa, Alcázar de San Juan-Ciudad Real y Manzanares-Córdoba) que vinieron a conformar la red de vía ancha en su franja oriental. A esta red se le sumaría a comienzos del siglo XX, concretamente en 1914, la apertura del ramal de vía ancha entre las estaciones de Argamasilla de Alba (hoy Cinco Casas) y Tomelloso. La pervivencia aún de los edificios de viajeros y de las edificaciones auxiliares que se erigieron en su momento, manteniendo en la mayor parte de los casos las características arquitectónicas y los atributos estéticos propios del momento en el que fueron construidos, constituyen un importante legado patrimonial y una seña de identidad para las poblaciones y los parajes en donde se localizan, contribuyendo con su presencia y mantenimiento al acervo cultural de las comunidades

locales. Mediante esta comunicación realizaremos un recorrido centrado en las edificaciones que se conservan, en sus particularidades y en los usos a los que se encuentran destinadas aquellas que se ubican en recintos que ya no prestan servicio ferroviario.

Palabras clave: Ferrocarril; Patrimonio; Estaciones; Reutilización; Ciudad Real.

Resumo: Entre os anos de 1854 e 1865, foram abertos ao tráfego na província de Ciudad Real três troços pertencentes a três linhas ferroviárias diferentes (Madrid-Almansa, Alcázar de San Juan-Ciudad Real e Manzanares-Córdoba), que vieram a constituir a rede de via larga na sua faixa oriental. A esta rede juntou-se, no início do século XX, concretamente em 1914, a abertura do ramal de via larga entre as estações de Argamasilla de Alba (hoje Cinco Casas) e Tomelloso. A sobrevivência até aos dias de hoje dos edifícios de passageiros e das construções auxiliares que foram erguidas na época, mantendo, na maioria dos casos, as características arquitetónicas e os atributos estéticos próprios da época em que foram construídos, constituem um importante legado patrimonial e um sinal de identidade para as populações e os locais onde se situam, contribuindo com a sua presença e manutenção para o património cultural das comunidades locais. Através desta comunicação, faremos um percurso centrado nos edifícios que se conservam, nas suas particularidades e nas utilizações a que se destinam aqueles que se situam em recintos que já não prestam serviço ferroviário.

Palavras-chave: Caminhos de ferro; Património; Estações; Reutilização; Ciudad Real.

Summary: Between 1854 and 1865, three sections belonging to three different railway lines (Madrid–Almansa, Alcázar de San Juan–Ciudad Real and Manzanares–Córdoba) were opened to traffic in the province of Ciudad Real, forming the broad-gauge network in its eastern section. This network was expanded at the beginning of the 20th century, specifically in 1914, with the opening of the broad-gauge branch line between the stations of Argamasilla de Alba (now Cinco Casas) and Tomelloso. The fact that the passenger stations and ancillary buildings erected at the time still stand today, retaining in most cases the architectural features and aesthetic attributes characteristic of the period in which they were built, constitute an important heritage legacy and a hallmark of identity for the towns and areas where they are located, contributing through their presence and upkeep to the cultural heritage of local communities. In this paper, we will take a tour focusing on the preserved buildings, their distinctive features and the current uses of those located on sites that no longer provide railway services.

Keywords: Railway; Heritage; Stations; Reuse; Ciudad Real.

INTRODUCCIÓN

Los antiguos edificios de viajeros de las estaciones ferroviarias se han convertido en iconos con un alto valor simbólico para las poblaciones y entornos en los que se asientan, ya que se asocian a la modernidad y al cambio económico y tecnológico, constituyendo un legado patrimonial que vincula a las comunidades locales con los inicios del periodo industrial y con la revolución de los transportes.

Hoy en día se conservan en España un buen número de edificios de viajeros que mantienen buena parte de las características arquitectónicas y estéticas con las que fueron diseñados. Muchos de ellos se ubican en medianas poblaciones o entornos rurales, en donde el impacto producido por las actuaciones urbanísticas desarrolladas a lo largo de todo el siglo XX y lo que llevamos del siglo XXI ha sido menos acusado.

Mediante esta comunicación pretendemos presentar el caso de los recintos de estación, pertenecientes al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), vinculados a las tres primeras líneas ferroviarias de vía ancha que se construyeron y abrieron al tráfico entre los años 1854 y 1865 en la provincia de Ciudad Real, muchas de ellas todavía en activo, que conservan edificaciones anteriores al periodo de constitución de RENFE en 1941. Estas tres líneas se ubican en la franja oriental de la provincia, discurriendo hacia el Levante, Sur y Oeste peninsular, uniendo dicha franja con la misma capital provincial. A este recorrido por el patrimonio arquitectónico ferroviario en esta zona de la provincia de Ciudad Real sumaremos también la línea de vía ancha entre Argamasilla de Alba (hoy Cinco Casas) y Tomelloso, abierta al tráfico en 1914, la cual ya no se encuentra operativa al haber sido cerrada en 1985.

Sobre el patrimonio arquitectónico ferroviario en Castilla-La Mancha existen varios estudios e investigaciones que nos permiten testar el interés académico que han despertado y siguen despertando estos históricos inmuebles. El trabajo más antiguo es quizá el de Mercedes López García¹ en el que, a través de su investigación sobre las estaciones de MZA, abordó los casos de Guadalajara, Ciudad Real y Toledo. A este primer trabajo habría que sumar el elaborado por José Antonio Herce Inés² en 1998 dedicado a la arquitectura industrial y ferroviaria en Castilla-La Mancha. En 2006 el trabajo de Cuéllar, Jiménez y Polo, permitió conocer los orígenes y evolución de los poblados ferroviarios que se conservan en el conjunto de España y, en particular, en Castilla-La Mancha³. Igualmente, el trabajo de Jiménez y Polo sobre el patrimonio ferroviario en la provincia de Albacete permitió tener un balance del mismo a la altura de 2007⁴. Ya en 2013 la obra de Diego Peris⁵ sobre el paisaje industrial en Castilla-La

¹ López García (1986).

² Herce Inés (1998).

³ Cuéllar, Jiménez y Polo (2006).

⁴ Jiménez y Polo (2007).

⁵ Peris (2013).

Mancha demostró la importancia del patrimonio ferroviario en la huella industrial que se conserva en el conjunto regional. Igualmente, los trabajos de Martín Arroyo sobre determinadas estaciones y apartaderos en las provincias de Ciudad Real⁶ y Toledo⁷ han permitido rescatar la memoria de espacios ferroviarios un tanto recónditos y poco explorados.

La pervivencia de estas centenarias estaciones, la mayor parte de ellas todavía en activo, constituyen un importante legado patrimonial que se ha venido transmitiendo desde el período de las compañías privadas hasta nuestros días, en el que ADIF es el actual propietario y administrador de todos estos bienes. Patrimonio inmueble que se ha de investigar y documentar con el fin de que pueda ser valorado como se merece por el conjunto de las administraciones públicas y la ciudadanía.

1. LAS ESTACIONES HISTÓRICAS CONSERVADAS EN LA LÍNEA MADRID-ALMANSA

La apertura al tráfico de esta línea ferroviaria en su discurrir por la provincia de Ciudad Real se produciría entre los años 1854 y 1855. Dentro de este tramo se conservan cuatro recintos ferroviarios con edificaciones erigidas durante la etapa concesional: Alcázar de San Juan, Campo de Criptana, Río Záncara y Socuéllamos. Cada uno de los cuatro presentan modelos arquitectónicos diferentes que les confiere una singularidad propia que presentaremos de forma individualizada en sus respectivos epígrafes.

1. 1. Alcázar de San Juan

El recinto ferroviario de Alcázar de San Juan, ubicado en el punto kilométrico 148/094 de la línea convencional Madrid-Almansa fue inaugurado el 20 de junio de 1854⁸, coincidiendo con la entrada en servicio del tramo ferroviario entre Tembleque y esta población. Las obras de construcción fueron desarrolladas por la compañía ferroviaria que contaba por entonces con la concesión, la Empresa del Ferrocarril Aranjuez-Almansa.

⁶ Martín Arroyo (2019).

⁷ Martín Arroyo (2025).

⁸ García Raya (2006).

En el gran andén isla es en donde encontramos el edificio más antiguo que se conserva dentro del recinto. Nos referimos al primer edificio de viajeros, inaugurado en 1854. Las dimensiones actuales de este edificio duplican las que contaba al inicio de la explotación ferroviaria en la localidad. De hecho, en sus orígenes, este edificio tampoco presentaba la disposición insular que ahora mismo cuenta respecto al resto de instalaciones. La conclusión de la conexión ferroviaria entre Alcázar de San Juan y Daimiel por Manzanares en 1860 y con Almagro y Ciudad Real en 1861, conferirían a esta estación el rango de nudo ferroviario. Al establecerse una nueva vía en el espacio vacante más próximo a la población, el edificio de viajeros quedaría confinado entre vías, adoptando la ubicación insular que hoy en día presenta. Coincidiendo entonces con la culminación de la línea entre Manzanares y Ciudad Real, en el año 1861, se produjo la primera ampliación de ese primer edificio de viajeros para albergar al nuevo servicio de la fonda⁹. La segunda y última ampliación se ejecutó en 1889, alcanzando una longitud total de 81 metros, que duplicaba los 42 metros que presentaba este edificio en 1854¹⁰. Las ampliaciones reseñadas, al igual que el resto de edificaciones construidas hasta el final del periodo concesional, serían ejecutadas por la Compañía del Ferrocarril Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA), empresa a la que el marqués de Salamanca transfirió su concesión en 1856.

Ninguna de las ampliaciones que tuvo este primer edificio de viajeros modificaron la sobriedad estética que presenta el mismo. De planta rectangular, a un solo nivel y con cubierta a dos aguas, el edificio cuenta con 17 luces a cada lado del mismo. Hoy en día, los dos laterales del edificio se encuentran cubiertos por sendas marquesinas de hierro fundido que vuelan sobre ambos andenes. Las primeras secciones de esta marquesina fueron proyectadas en 1861¹¹.

⁹ Polo Muriel (2024).

¹⁰ Sánchez Bódalo (1985).

¹¹ Sánchez Bódalo (1985).



Figura 1: Vista del edificio de viajeros, desde el lado de Levante, erigido en 1854 y ampliado en 1860 y 1889. Fotografía tomada el 14 de mayo de 2024.

En 1890 darían comienzo las obras de construcción del nuevo edificio de la fonda. La nueva edificación estaba destinada a sustituir a la que desde 1860 se encontraba abierta en el edificio de viajeros. Este nuevo edificio se ubicó ya más centrado hacia el eje del Paseo de la Estación (avenida Álvarez Guerra) y se proyectó en dos alturas. Este edificio se abriría en el año 1893 y se mantuvo en explotación, gestionado por diferentes concesionarios, hasta el 28 de febrero de 2006¹². Durante su período activo se incorporaron algunos elementos decorativos que dotan a este espacio de una gran singularidad. Nos referimos a la azulejería con motivos cervantinos que contornea, a modo de zócalo, todo el salón principal y parte del antiguo comedor de autoridades, reconvertido hoy en día como sala de espera. Esta azulejería se encuentra declarada como Bien de Interés Cultural por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (véase foto 3).



Figura 2: Vista del edificio de la fonda, desde el lado de Levante, erigido en 1854. Fotografía tomada el 14 de mayo de 2024.

¹² Polo Muriel (2009).

Este espacio, mediante un acuerdo suscrito entre el Ayuntamiento y el ADIF, se reconvirtió en 2022 en un centro de recepción de visitantes y sala de usos polivalentes.



Figura 3: Vista del interior del antiguo salón de la fonda, reconvertido desde 2022 en Centro de Recepción de Visitantes. Fotografía tomada el 22 de junio de 2022.

Culminamos este recorrido por los edificios más emblemáticos del recinto ferroviario de Alcázar de San Juan fijando nuestra atención en su pabellón de entrada. El edificio que hoy se conserva no es el original. El que fuera construido a mediados de la década de 1920 (fotografía 4) sería demolido a comienzos de la década de 1980, erigiéndose un nuevo pabellón que replicó la estética del construido en la década de 1920. A este nuevo pabellón se le dotó de mayor superficie útil al añadirle una planta superior y al prolongar el edificio por uno de los laterales de la avenida Álvarez Guerra (fotografía 5).



Figuras 4 y 5: Vista del pabellón de entrada al recinto ferroviario de Alcázar de San Juan a mediados de la década de 1920 (izquierda) y en junio de 2022 (derecha).

Dentro del recinto se conservan otros edificios erigidos con anterioridad a la creación de RENFE, como son: el antiguo cuarto

dormitorio de agentes, utilizado entre las décadas de 1970 y 1980 como destacamento del Regimiento de Zapadores Ferroviarios, un pabellón de viviendas de MZA y edificaciones auxiliares dedicadas al mantenimiento de la infraestructura y del material rodante. Perteneciente al período RENFE se conservan dos grandes naves, construidas en la década de 1960 y que albergaron hasta mediados de la década de 1990 el taller de material remolcado. Estas naves han sido cedidas por ADIF al Ayuntamiento de Alcázar de San Juan con el fin de que pueda trasladar a las mismas la exposición de piezas que constituyen actualmente el Museo del Ferrocarril, inaugurado en 1986, y desarrollar en las mismas un nuevo proyecto museológico. Por último, la estación de ferrocarril de Alcázar de San Juan cuenta con un nivel de protección 2 dentro del Plan General de Ordenación Urbana¹³.

1. 2. Campo de Criptana

El recinto ferroviario de Campo de Criptana, ubicado en el punto kilométrico 155/812 de la línea convencional Madrid-Almansa, se inauguró un 18 de marzo de 1855¹⁴, coincidiendo con la entrada en servicio del tramo ferroviario entre Alcázar de San Juan y Albacete. Al igual que en el caso de Alcázar de San Juan, las obras de construcción de dicho tramo fueron desarrolladas por la Empresa del Ferrocarril Aranjuez-Almansa.

En cambio, edificio de viajeros que hoy se conserva en esta estación sería proyectado ya por MZA en 1908 como parte de una actuación de reforma y ampliación en dicho recinto ferroviario¹⁵, viniendo a sustituir al que se abrió en 1855. Una parte de este edificio, concretamente lo que fueron las viviendas de empleados situadas en la planta alta del mismo, han sido cedidas por ADIF al Ayuntamiento de Campo de Criptana, para uso cultural, mediante contrato de arrendamiento con fecha 1 de junio de 2025.

¹³ Plan General de Ordenación Urbana de Alcázar de San Juan (1991), p. 5.

¹⁴ García Raya (2006).

¹⁵ Proyecto de Reforma y Ampliación de la Estación de Criptana. Hoja nº 2. Edificio de Viajeros, año 1908. AHF-C-605-001-32.



Figura 6: Vista del edificio de viajeros de la estación de Campo de Criptana, proyectado en 1908. Fotografía tomada el 1 de marzo de 2026.

Además del edificio de viajeros, el recinto cuenta con una caseta de enclavamientos mecánicos, que se edificaría durante la década de 1920, un muelle de cubierto para las mercancías y un grupo de viviendas para el personal ferroviario, construidas estas últimas frente al edificio de viajeros y perteneciendo ya al período RENFE.

1. 3. Río Záncara

El recinto ferroviario de Río Záncara se ubica en el punto kilométrico 171/607 de la línea convencional Madrid-Almansa, dentro del término municipal de Tomelloso. Este recinto fue establecido por el rechazo de los vecinos de Pedro Muñoz a que la línea ferroviaria discurriera por su término municipal¹⁶, incluso una vez efectuadas las perceptivas expropiaciones de terrenos. Por ese motivo, la línea ferroviaria discurre por el término municipal de Tomelloso, a quien le corresponde el paraje en donde se asentó la estación de Záncara (denominada como Río Záncara desde la publicación de la Real Orden de 24 de febrero de 1924¹⁷), muy cercana al límite con el término municipal de Pedro Muñoz.

¹⁶ Tirado (1984), p. 27.

¹⁷ El cambio de denominación vino motivado por las confusiones que se originaban en la expedición y recepción de mercancías cuando el nombre no venía claramente escrito en las remesas. Cuando eso sucedía era bastante frecuente que las mercancías acabaran en Zamora y viceversa, según se indica en oficios emitidos desde el Servicio Comercial de MZA. Por ese motivo el Servicio Comercial de MZA propuso a la Dirección de la compañía ferroviaria el cambio de denominación, pasando a denominarse desde el 24 de febrero de 1924 como Río Záncara. AHF-C-316-1-4.



Figura 7: Vista del edificio de viajeros de la estación de Río Zancara, construido en 1929. Fotografía tomada el 1 de marzo de 2026.

El antiguo edificio de viajeros de Río Zancara ya no se encuentra operativo. Las obras de mantenimiento que se vienen ejecutando en el recinto mantienen al edificio confinado dentro de un vallado perimetral. Como así se indica en la fachada que mira hacia el patio de viajeros y mercancías, en donde también se conserva una azulejería de la compañía ferroviaria MZA, la construcción de este edificio data del año 1929. Como indican Jiménez y Polo, este edificio responde al modelo que MZA proyectó para varias estaciones de la línea entre Madrid, Almansa y Alicante con motivo de las obras de acondicionamiento para la implantación de la doble vía. La tipología del edificio respondía a la ya desarrollada en la estación de Pinto y que también se llevaría a cabo en otras estaciones de la actual Comunidad de Madrid, como fueron los casos de los edificios de viajeros de Ciempozuelos y de Valdemoro, y en las estaciones de Minaya, acabado también en 1929, y La Gineta, finalizado en 1927, ambos en la provincia de Albacete.

El recinto de Río Zancara cuenta también con otras edificaciones de interés, como son el pabellón de retretes, ejecutado en el mismo estilo y época que el edificio de viajeros, un muelle cubierto, proyectado en 1903¹⁸ y una subestación eléctrica, construida ya durante el período RENFE, que entró en operación en 1979 como parte de la electrificación del tramo entre Alcázar de San Juan y Moixent (Valencia). En el entorno de este recinto se conservan los restos de antiguas bodegas y una casa solariega que se sitúa enfrente del edificio de viajeros. Todo este conjunto de edificios nos permite calibrar la importancia que esta estación tuvo para la dinamización económica de la zona, ligada al sector primario.

¹⁸ Estación de Zancara. Proyecto de muelle cubierto y cerrado, año 1903. AHF-B-51-04.

1. 4. Socuéllamos

El antiguo recinto ferroviario de Socuéllamos se ubica en el punto kilométrico 187/810 de la línea convencional Madrid-Almansa, inaugurándose, al igual que los dos anteriores, en 1855. El antiguo recinto ferroviario de Socuéllamos dejaría de prestar servicio en el año 1997¹⁹, cuando se inauguró una nueva variante que haría discurrir el trazado por las afueras de la población. Hoy en día, una parte de ese antiguo trazado ferroviario, como es concretamente el recinto en donde se ubica el anterior edificio de viajeros, se encuentra integrado, a modo de gran bulevar, dentro del viario urbano de la población. Actualmente, el antiguo edificio de viajeros acoge dependencias municipales del Ayuntamiento de Socuéllamos, en virtud de un convenio firmado con ADIF en el año 2017.

Este histórico inmueble fue proyectado en 1926 como parte del proyecto de reforma y ampliación de la estación de Socuéllamos para la implantación de la doble vía entre Alcázar de San Juan y Alicante. Este nuevo edificio de viajeros se construiría siguiendo el mismo modelo constructivo que en 1925 había servido para el de Villarrobledo y también para La Roda. El antiguo recinto ferroviario de Socuéllamos cuenta también con los antiguos urinarios, un muelle de mercancías, un antiguo depósito de aguas y una antigua caseta de enclavamientos, habiendo sido estos dos últimos elementos recientemente restaurados. Todos ellos forman parte de los espacios cedidos por ADIF al Ayuntamiento de Socuéllamos, así como el suelo que conforma el propio recinto ferroviario.



Figura 8: Vista del antiguo edificio de viajeros de la estación de Socuéllamos, proyectado en 1926. Fotografía tomada el 1 de marzo de 2026.

¹⁹ RENFE (1997).

2. LAS ESTACIONES HISTÓRICAS CONSERVADAS EN LA LÍNEA ALCÁZAR DE SAN JUAN-CIUDAD REAL

La línea convencional entre Alcázar de San Juan y Ciudad Real fue construida y abierta al tráfico por MZA entre los años 1860 y 1861. Hoy en día se conservan seis recintos ferroviarios con edificaciones erigidas durante la etapa concesional: Marañón, Cinco Casas, Herrera, Manzanares, Daimiel y Almagro.

Ciudad Real capital no cuenta ya con ninguno de los recintos que acogió a esta primera línea netamente provincial. Como indica Jiménez Cano, la estación de Puerta de Alarcos²⁰, vinculada a esta línea, fue la primera que tuvo la capital ciudadrealeña. A esta le sucedieron la segunda estación²¹, un edificio con carácter provisional ubicado en las inmediaciones de la Puerta Ciruela y la tercera estación, conocida popularmente como la estación de Ciruela, la cual se mantendría operativa desde el año 1868 hasta 1992²².

2. 1. Marañón

El recinto ferroviario de Marañón se ubica en el punto kilométrico 164/166 de la línea convencional Alcázar de San Juan-Ciudad Real y pertenece al término municipal de Alcázar de San Juan.

La actual estación de Marañón no presta en la actualidad servicio de viajeros. Al igual que sucedió con la estación de Río Zancara, el recinto ferroviario de Marañón también sirvió de revulsivo para la economía local de la zona, ya que en su entorno más próximo se asentaron varias bodegas, hoy en día desaparecidas o en estado de ruina. El recinto ferroviario tuvo en sus orígenes rango de apartadero, si bien desde el 18 de diciembre de 1911 comenzaría a prestar servicio de viajeros para determinados trenes mixtos y de mercancías autorizados para servicios de viajeros, así como para mercancías de pequeña y gran velocidad²³.

El recinto ferroviario de Marañón tuvo también un gran papel logístico para el nudo ferroviario de Alcázar de San Juan, ya que dentro de dicho recinto existía un pozo propiedad de MZA que surtía de agua al

²⁰ Jiménez Cano (2020), pp. 175-188.

²¹ Jiménez Cano (2020), pp. 193-200.

²² Jiménez Cano (2020), pp. 201-230.

²³ AHF-D-52-1.

depósito de locomotoras y al resto de dependencias ubicadas en el recinto alcázareño. Este suministro se llevaba a cabo mediante una máquina de vapor fija, que se instaló en 1908 en el pozo de aguas y que hoy en día se conserva en el Museo del Ferrocarril de Alcázar de San Juan. Esta máquina bombeaba el agua desde el pozo a una tubería que conectaba el manantial con el recinto ferroviario de Alcázar de San Juan a través de una canalización de 18 km, que discurría en paralelo al trazado ferroviario.

El antiguo edificio de viajeros de Marañón no responde a las tipologías que MZA diseñó en su primera etapa de expansión. El inmueble presenta planta rectangular y cuenta con tres cuerpos, dos laterales en planta principal, con cubierta a tres aguas cada uno y un cuerpo central que se eleva hasta dos alturas más por encima de la planta principal y que cuenta con cubierta a cuatro aguas. La segunda altura del cuerpo central es claramente un añadido, que se construiría durante el período RENFE y que marca una rotunda disonancia arquitectónica con el resto del edificio.

El recinto de Marañón acoge también una subestación eléctrica, inaugurada en 1960 como parte de la electrificación del tramo entre Alcázar de San Juan y Santa Cruz de Mudela.



Figura 9: Vista del antiguo edificio de viajeros de la estación de Marañón. Fotografía tomada el 1 de marzo de 2026.

2. 2. Cinco Casas

El recinto ferroviario de Cinco Casas se ubica en el punto kilométrico 174/015 de la línea convencional Alcázar de San Juan-Ciudad Real y pertenece al término municipal de Alcázar de San Juan, si bien la población de Cinco Casas es una Entidad de Ámbito Territorial Inferior al

Municipio (EATIM). Este recinto fue inaugurado el 1 de julio de 1860²⁴ como parte del tramo Alcázar de San Juan-Manzanares.

La estación de Cinco Casas, ubicada frente al poblado de Colonización Agraria del mismo nombre²⁵ sigue prestando servicio ferroviario de viajeros. Esta estación fue conocida en sus orígenes como Argamasilla de Alba, por ser la localidad más próxima al recinto ferroviario. Cambió su denominación a partir de 1914, cuando fue abierto al tráfico la línea ferroviaria que conectaba esta estación con las poblaciones de Argamasilla de Alba y Tomelloso, adoptando entonces el nombre del paraje en el que este recinto se asienta.

El edificio de viajeros, recientemente restaurado, es de planta rectangular y cuenta con cubierta a dos aguas. El edificio se conserva conforme al proyecto ejecutado en 1860. Presenta siete huecos de luces en ambos lados del edificio. Todos ellos coronados por sus respectivos arcos de medio punto y molduras a modo de recerco. En línea con el edificio de viajeros se conservan dos cubatos de agua y el urinario, si bien estos no presentan el mismo estado de conservación.



Figura 10: Vista del edificio de viajeros de la estación de Cinco Casas, construido en 1860. Fotografía tomada el 1 de marzo de 2026.

2. 3. Herrera

El recinto ferroviario de Herrera se ubica en el punto kilométrico 183/746 de la línea convencional Alcázar de San Juan-Ciudad Real y pertenece al término municipal de Manzanares. Al igual que Marañón,

²⁴ García Raya (2006).

²⁵ El poblado de Cinco Casas fue construido por el Instituto de Colonización Agraria entre las décadas de 1950 y 1960.

Herrera tuvo rango de apartadero y no comenzó a prestar servicio de viajeros y mercancías hasta el año 1896²⁶.

Dentro del actual recinto solo se conserva el antiguo edificio de viajeros y una caseta técnica de reciente implantación. Este antiguo edificio presenta dos alturas, cuenta con planta rectangular y cubierta a cuatro aguas. Al no contar con ningún tipo de uso en la actualidad, con la excepción de la puerta principal (lado andenes), el resto de huecos de luces se encuentran cegados. Este edificio, con una terminación muy sobria, se asemeja más a la estética que presenta el de Marañón.



Figura 11: Vista del edificio de viajeros de la estación de Herrera.
Fotografía tomada el 1 de marzo de 2026.

2. 4. Manzanares

El recinto ferroviario de Manzanares se ubica en el punto kilométrico 197/319 de la línea convencional Alcázar de San Juan-Ciudad Real y desde el 1 de julio de 1860²⁷ cuenta con servicio ferroviario. La estación de Manzanares se convertiría en el año 1862²⁸, una vez abierto al tráfico el tramo hasta Santa Cruz de Mudela, perteneciente a la línea Manzanares-Córdoba, en el segundo nudo ferroviario de la provincia.

El recinto ferroviario de Manzanares es, junto con el de Alcázar de San Juan, uno de los de mayor extensión dentro de la red convencional en la provincia de Ciudad Real. La configuración espacial de los edificios más representativos de su recinto ferroviario, quedaron prácticamente definidos en el año 1860, como se aprecia en el siguiente plano.

²⁶ AHF-D-52-1.

²⁷ García Raya (2006).

²⁸ García Raya (2006).

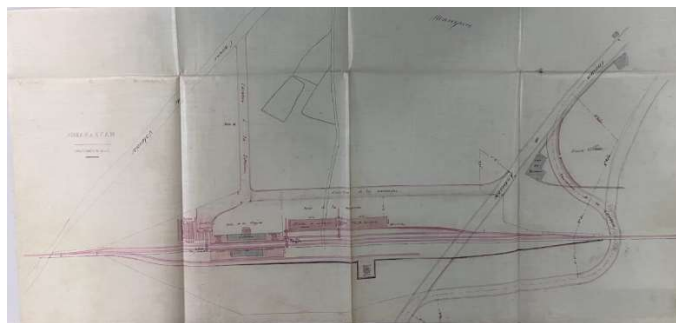


Figura 12: Plano del recinto ferroviario de Manzanares hacia 1860.
AHF-B-43-2-14.

Los edificios más emblemáticos conservados dentro del recinto son el pabellón de entrada y el edificio ubicado en el andén isla, conocido durante el período concesional como edificio para empleados y situado entre las vías dirección Ciudad Real y Córdoba.

Al igual que vimos en el recinto de Alcázar de San Juan, el acceso, en este caso, a las vías dirección Córdoba y Ciudad Real se efectúa mediante un paso subterráneo que comunica el pabellón de entrada con las mismas. El pabellón de entrada linda con la actual Plaza de España, en donde confluye la calle Ferrocarril. Cuenta con una sola planta y presenta una fachada con terminación adintelada, que esconde la cubierta a cuatro aguas que recorre todo el edificio y que solo es apreciable desde el lado de los andenes.

El edificio ubicado en el andén isla cuenta también con planta rectangular a un solo nivel y cubierta a cuatro aguas, pero tiene mayor longitud que el pabellón de entrada. Cuenta con veinte luces en forma de arcos rebajados y con los mismos acabados en sus recercados, aunque presenta una anchura mayor en las bocas de salida a los andenes desde el paso subterráneo. Este edificio acoge hoy en día el Control de Tráfico Centralizado (CTC) de Manzanares.

El edificio de viajeros de Manzanares se encuentra incluido dentro del Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos del Ayuntamiento de Manzanares²⁹. Igualmente, se encuentra incluido en la protección ambiental del ámbito del Paseo de la Estación.

²⁹ Ficha I PA-11, página 183 del Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos del Ayuntamiento de Manzanares.



Figuras 13 y 14: Vista del pabellón de entrada al recinto ferroviario de Manzanares (izquierda) y del edificio ubicado en el andén isla (derecha).
Fotografías tomadas el 1 de marzo de 2026.

2. 5. Daimiel

El recinto ferroviario de Daimiel se ubica en el punto kilométrico 218/799 de la línea convencional Alcázar de San Juan-Ciudad Real y desde el 1 de octubre de 1860³⁰ cuenta con servicio ferroviario. Su edificio de viajeros es de planta rectangular y cuenta con cubierta a dos aguas. Responde al mismo modelo acometido por MZA en 1860 en otras estaciones de la línea, como se ha constatado en el caso de Cinco Casas. En este caso presenta nueve huecos de luces en ambos lados del edificio. Todos ellos coronados por sus respectivos arcos de medio punto y molduras a modo de recerco³¹. En el lado andenes cuenta con una marquesina de hierro fundido, apoyada en siete columnas.

El recinto ferroviario de Daimiel cuenta también con el antiguo andén para el transbordo de mercancías, en donde se ubica una grúa polipasto de origen belga, construida en 1883. Igualmente, dentro del recinto se sitúa la subestación eléctrica de Daimiel, la cual entró en servicio el 28 de noviembre de 1975³².

https://www.manzanares.es/sites/default/files/docs/urbanismo/cat_manzanares_junio_2016.pdf

³⁰ García Raya (2006).

³¹ AHF-M-06-02.

³² Jiménez Cano (2023), p. 251.



Figuras 15 y 16: Vista del edificio de viajeros de la estación de Daimiel, construido en 1860, y de la grúa polipasto construida en Bélgica en 1883. Fotografías tomadas el 26 de abril de 2026.

2. 6. Almagro

El recinto ferroviario de Almagro se ubica en el punto kilométrico 240/212 de la línea convencional Alcázar de San Juan-Ciudad Real y desde el 21 de enero de 1861³³ cuenta con servicio ferroviario. Su edificio de viajeros, que responde al modelo original establecido por MZA para esta estación en sus orígenes³⁴, está siendo restaurado actualmente por ADIF.

El edificio de viajeros se encuentra ubicado a mayor altura que el nivel de la calle. Por ello, para acceder al mismo, se diseñó una escalera de acceso que se encuentra complementada por un murete de mampostería, que arranca a la altura del último peldaño de la escalera de acceso, delimitando la propiedad de ADIF respecto del viario urbano.

El edificio de viajeros es de planta rectangular y cuenta con dos cuerpos laterales y uno central que se eleva a dos alturas. En el lado de los andenes cuenta con una marquesina de hierro fundido, apoyada en cuatro columnas.

El recinto ferroviario de Almagro conserva aún un muelle de mercancías para el que se proyectó en 1903 su prolongación y cierre³⁵, siendo, probablemente, uno de los más antiguos de esta tipología que se conservan en la red ferroviaria española. Se caracteriza por contar con sus cerchas y entablamentos de madera, rasgo que le confiere un gran valor a este bien patrimonial. Igualmente, dentro del recinto se sitúa la subestación

³³ García Raya (2006).

³⁴ AHF-M-06-01.

³⁵ AHF-B-04-06-1-8

eléctrica de Almagro, la cual, al igual que la de Daimiel, entró en servicio el 28 de noviembre de 1975³⁶.



Figuras 17 y 18: Vista del edificio de viajeros de la estación de Almagro (izquierda) y del muelle de mercancías (derecha). Fotografías tomadas el 26 de abril de 2026.

3. LAS ESTACIONES HISTÓRICAS CONSERVADAS EN LA LÍNEA MANZANARES-CÓRDOBA

MZA extendería su red hacia la ciudad de Córdoba desde la estación de Manzanares. La apertura al tráfico de esta línea en la provincia de Ciudad Real se llevaría a cabo entre los años 1862, en el que se abrió el tramo entre Manzanares y Santa Cruz de Mudela, y 1865, con la apertura al tráfico del tramo entre Santa Cruz de Mudela y Venta de Cárdenas. Hoy en día, se conservan edificaciones erigidas durante el período concesional, en los recintos ferroviarios de Consolación, Valdepeñas, Santa Cruz de Mudela, Peñalajo, Almuradiel-El Viso del Marqués y Venta de Cárdenas, en los cuales nos detendremos a continuación.

3. 1. Consolación

El recinto ferroviario de Consolación, perteneciente al término municipal de Valdepeñas, se ubica en el punto kilométrico 210/531 de la línea convencional Manzanares-Córdoba. Este recinto, que entró en servicio durante el año 1884³⁷, conserva el antiguo edificio de viajeros construido por MZA³⁸ y hoy en día inactivo, así como los restos del antiguo andén de mercancías. A una cierta distancia del recinto se ubica la

³⁶ Jiménez Cano (2023), p. 251.

³⁷ Marín Arroyo (2019), p. 163.

³⁸ AHF-C-0867-003.

subestación eléctrica, la cual entró en servicio en 1960 con parte de la electrificación del tramo Alcázar de San Juan-Santa Cruz de Mudela.

Como indica Marín Arroyo, este apartadero, ubicado entre Manzanares y Valdepeñas, toma el nombre de la aldea de Consolación, en cuya posada se estableció una parada de postas³⁹. Al terminar la Guerra Civil esta aldea cambiaría su denominación por la de Villanueva de Franco y no sería hasta la Democracia cuando recuperaría nuevamente su histórico nombre. El entorno más próximo a este apartadero incrementaría durante la posguerra la población residente y también su actividad económica ligada al sector primario. La construcción del singular poblado de Colonización de Consolación, que se ubica en las proximidades del recinto ferroviario, vino a potenciar el tráfico ferroviario que venía registrando este apartadero.

Por la fecha en la que fue construido el edificio de viajeros, la tipología arquitectónica de este inmueble se aparta de los modelos diseñados por MZA para esta línea en sus orígenes y se asemeja más a otras erigidas por esta misma compañía en otras líneas de su red. La morfología del edificio, con un cuerpo central a dos alturas y dos laterales en planta baja, además de la utilización de piedra vista de cantería en sus fachadas le confiere una singularidad propia con respecto al resto de edificaciones de este tramo de línea por la provincia de Ciudad Real.



Figura 19: Vista del edificio de viajeros del apartadero de Consolación.
Fotografía tomada el 7 de marzo de 2026.

3. 2. Valdepeñas

El recinto ferroviario de Valdepeñas se ubica en el punto kilométrico 224/871 de la línea convencional Manzanares-Córdoba. Este recinto, que

³⁹ Marín Arroyo (2019), p. 157.

entró en servicio el 21 de abril de 1862⁴⁰, cuenta con un buen número de edificaciones pertenecientes al período concesional, que nos hablan de la importancia que tuvo esta estación en el conjunto de la línea hacia Andalucía y de su impacto positivo en la economía local de Valdepeñas y en la de su entorno más próximo. De hecho, además de las bodegas y almacenes que se ubicaron en las proximidades del recinto ferroviario de Valdepeñas, también se situó el origen de la línea de vía estrecha hacia Calzada de Calatrava y Puertollano, abierta al tráfico entre los años 1893 y 1903⁴¹.

El edificio de viajeros de Valdepeñas es el inmueble más característico e importante de los que se conservan dentro del recinto. El actual edificio es fruto de la ampliación y remodelación proyectada para la primera estación, el cual entró en servicio en el año 1862. Si se contempla la fotografía realizada por Juan Salgado Lancha hacia 1915 (figura 20), podemos observar cómo esa primera estación respondía al modelo arquitectónico tipo diseñado por MZA para sus edificios de viajeros. El crecimiento del tráfico ferroviario fue el argumento que motivó la proyección de una nueva estación en el año 1917⁴². El proyecto reaprovechaba el edificio de 1862 ampliándolo por sus lados extremos y edificando una planta superior para alojar las viviendas destinadas al personal de rango superior de esta estación. La remodelación incluyó también importantes modificaciones estéticas en la fachada del edificio. La más importante es quizá la coronación del edificio por un friso corrido, que se ve coronado por un reloj encastrado, situado en el eje central del edificio.

Por otra parte, la remodelación también incidió en la terminación estética de las luces del edificio. Los arcos de medio punto del edificio original se vieron transformados por molduras con apariencia de arco rebajado o por tímpanos ubicados sobre las puertas y ventanas del edificio. En todas estas terminaciones y mediante el empleo de azulejería, se incorporó la imagen de marca de MZA, similar a la que se puede apreciar también en el pabellón de entrada a la estación de Alcázar de San Juan.

⁴⁰ García Raya (2006).

⁴¹ Maldonado (2012).

⁴² AHF-C-190-1-2.



Figuras 20 y 21: Vista del edificio de viajeros de la estación de Valdepeñas hacia 1915. Fotografía de Juan Salgado Lancha (FAHF 1-1-MZA-1291-IF_9-43) desde el lado de andenes (izquierda) y desde el lado de la población (derecha). La fotografía de la derecha fue tomada el 7 de marzo de 2026.

La remodelación del edificio de viajeros contempló también la instalación de una marquesina que arranca del cuerpo central del inmueble y vuela sobre toda la anchura del andén principal, como se muestra en la siguiente fotografía. El edificio de viajeros de Valdepeñas se encuentra incluido dentro del Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos del municipio⁴³.



Figura 22: Vista lateral del edificio de viajeros desde el andén principal. Fotografía tomada el 7 de marzo de 2026.

El resto del recinto conserva diversos muelles de mercancías de diferentes épocas y tipologías, un abrigo o refugio construido frente al edificio de viajeros, dependencias de los diferentes servicios y la subestación eléctrica, inaugurada en 1960 como parte de la electrificación del tramo entre Alcázar de San Juan y Santa Cruz de Mudela.

⁴³ Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos del Ayuntamiento de Valdepeñas. Ficha A.65, p. 160.

3. 3. Santa Cruz de Mudela

El recinto ferroviario de Santa Cruz de Mudela se ubica en el punto kilométrico 239/039 de la línea convencional Manzanares-Córdoba. Este recinto, que entró en servicio el 21 de abril de 1862⁴⁴, conserva el edificio de viajeros original, construido por MZA, cuyo anagrama es bien visible en la coronación de todos los recercados de puertas y ventanas que cuenta el inmueble.

El edificio de viajeros de Santa Cruz de Mudela es de planta baja, cuenta con cubierta a cuatro aguas y dispone de nueve luces en sus dos fachadas. En el lado que da a las vías, el edificio cuenta con una marquesina de hierro fundido que vuela sobre el andén principal y se sostiene en tres apoyos. Por el lado del patio de viajeros se conserva aún el suelo empedrado, característica que le confiere singularidad y tipismo al acceso a este recinto ferroviario. Por último, al otro lado de las vías y frente al edificio de viajeros se conserva un cubato de aguas que se ubica sobre un talud.



Figura 23: Vista del edificio de viajeros de la estación de Santa Cruz de Mudela. Fotografía tomada el 7 de marzo de 2026.

3. 4. Peñalajo

El recinto ferroviario del apartadero de Peñalajo, perteneciente al término municipal de Viso del Marqués, se ubica en el punto kilométrico 248/549 de la línea convencional Manzanares-Córdoba. Este recinto fue proyectado en 1907⁴⁵ con el fin de poder cubrir las necesidades logísticas que demandaba una línea con una sola vía que registraba un tráfico muy

⁴⁴ García Raya (2006).

⁴⁵ AHF-B-28-1-1-2

relevante. En sus inicios, este apartadero recibió la denominación de El Viso del Marqués, que, posteriormente, sería modificada por la del paraje en el que se asienta este recinto, la Encomienda de la Peña del Ajo, según nos refiere Marín Arroyo⁴⁶.

El edificio del apartadero de Peñalajo se sitúa en pleno despoblado. El inmueble presenta dos alturas y cubierta a dos aguas. Al igual que el edificio de Consolación, la terminación de sus paramentos exteriores es también en piedra vista en forma de ladrillo rectangular. Del mismo modo que en el apartadero de Consolación, a una cierta distancia del edificio de Peñalajo se ubica la subestación eléctrica del mismo nombre, la cual entró en servicio en 1960 como parte de la electrificación del tramo Alcázar de San Juan-Santa Cruz de Mudela.



Figura 24: Vista del apartadero de Peñalajo.
Fotografía tomada el 7 de marzo de 2026.

3. 5. Almuradiel-Viso del Marqués

El recinto ferroviario de Almuradiel-Viso del Marqués, perteneciente al término municipal de Almuradiel, se ubica en el punto kilométrico 256/040 de la línea convencional Manzanares-Córdoba. Este recinto, que entró en servicio el 25 de abril de 1865⁴⁷, conserva también el edificio de viajeros original, construido por MZA, aunque en este caso las modificaciones o restauraciones llevadas a cabo en el edificio a lo largo del tiempo le han hecho perder algunos rasgos característicos, como el arco

⁴⁶ Marín Arroyo (2019), p. 175.

⁴⁷ García Raya (2006).

de medio punto en sus luces, viéndose sustituidos por terminaciones horizontales.

El inmueble, con una cubierta a cuatro aguas recientemente renovada, se ve complementado en el lado de las vías por una marquesina de hierro fundido, que vuela sobre el andén principal, se sustenta en cuatro columnas y presenta un frontis terminado en celosía.

El resto del recinto cuenta con otras pequeñas dependencias, ubicadas en línea con el edificio de viajeros, así como un imponente muelle para las mercancías. Ya en el exterior del recinto, existen dos bloques de viviendas construidas durante el período RENFE para alojar a los empleados de la empresa pública.



Figura 25: Vista del edificio de viajeros de la estación de Almuradiel-Viso del Marqués. Fotografía tomada el 7 de marzo de 2026.

3. 6. Venta de Cárdenas

El recinto ferroviario de Venta de Cárdenas, perteneciente al término municipal de Almuradiel, se ubica en el punto kilométrico 265/974 de la línea convencional Manzanares-Córdoba. Este recinto, que entró en servicio el 25 de abril de 1865⁴⁸, conserva también el edificio de viajeros original, construido por MZA.

El inmueble, de planta rectangular y con cubierta a cuatro aguas, presenta siete luces que acaban en arcos de medio punto. Esta estación, que se mantiene actualmente inactiva, cuenta con varios edificios de viviendas, dos de ellos ubicados sobre un elevado talud que delimita el recinto ferroviario y los restos de lo que pudo haber sido otra vivienda, mucho más antigua, que se ubica a pie de vía. El recinto cuenta también

⁴⁸ García Raya (2006).

con un andén para embarcar las mercancías y una vía con báscula y gálibo. También forma parte de este espacio ferroviario la subestación eléctrica de Venta de Cárdenas, la cual entró en servicio en el año 1960.



Figura 26: Vista del edificio de viajeros de la estación de Venta de Cárdenas.
Fotografía tomada el 7 de marzo de 2026.

4. LAS ESTACIONES HISTÓRICAS CONSERVADAS EN LA LÍNEA CINCO CASAS-TOMELLOSO

Terminamos este repaso por los recintos ferroviarios de la franja oriental de la provincia con los dos recintos de la antigua línea Cinco Casas-Tomelloso que conservan inmuebles anteriores al período RENFE. El Ferrocarril Argamasilla de Alba a Tomelloso entró en servicio el 1 de agosto de 1914⁴⁹ y fue explotado por una compañía surgida en la misma población de Tomelloso e impulsada por Francisco Martínez Ramírez. Con la constitución de RENFE en 1941 fue incorporado a la empresa pública, quien lo explotó hasta el año 1985 cuando, por la falta de rentabilidad económica, se aprobó su cierre definitivo. Años después serían levantadas sus vías e instalaciones fijas. Hoy en día, se conservan varios inmuebles, erigidos en los orígenes de este ferrocarril, en los antiguos recintos de Argamasilla de Alba y Tomelloso.

4. 1. Argamasilla de Alba

El recinto ferroviario de Argamasilla de Alba se ubica en el punto kilométrico 13/300 de la línea. Este recinto, que solo conserva su antiguo edificio de viajeros, se ubica junto a una zona de descanso de una pista ciclista que, a modo de Vía Verde, existente en la localidad.

⁴⁹ García Raya (2006).

El antiguo edificio de viajeros responde a la tipología de estaciones de segunda clase proyectadas para este ferrocarril⁵⁰. El inmueble, presenta planta rectangular y cuenta hasta con tres alturas (planta principal, primera planta y desván o camaranchón).

Este elemento, sin uso ferroviario, lo adquirió el Ayuntamiento de Argamasilla de Alba en el año 1997, mediante la formalización de un expediente expropiatorio llevado a cabo con la antigua RENFE, así como los terrenos que conformaban el recinto ferroviario de la estación, para destinarlo a uso cultural y municipal.

Dentro de la localidad se conservan elementos que recuerdan el trazado ferroviario a su paso por la población, como son los restos de algunos pontones metálicos y de mampostería que se conservan sobre el antiguo trazado ferroviario, hoy ya desmantelado.



Figura 27: Vista del antiguo edificio de viajeros de la estación de Argamasilla de Alba. Fotografía tomada el 1 de marzo de 2026.

4. 2. Tomelloso

El recinto ferroviario de Tomelloso se ubica en el punto kilométrico 18/955 de la línea. Este antiguo recinto se encuentra hoy en día plenamente integrado en el caso urbano de Tomelloso. Los edificios que se conservan (antiguo edificio de viajeros, muelle de mercancías y pabellón de urinarios) han sido restaurados por el Ayuntamiento de Tomelloso, quien los utiliza y mantiene en virtud del Convenio de Cesión de Uso de estas instalaciones suscrito con ADIF en el año 1998.

El antiguo edificio de viajeros, proyectado en 1907, es de planta rectangular, cuenta con dos plantas, un desván o camaranchón, cubierta de

⁵⁰ AHF-B-120-02.

teja a cuatro aguas y ocho luces por cada planta. Sus paramentos exteriores se encuentran revocados y se combinan con el ladrillo utilizado en los recercados de las luces, aristas, faja horizontal intermedia, cornisa e incluso sobre la propia cornisa, en donde se sitúa el nombre de la estación.

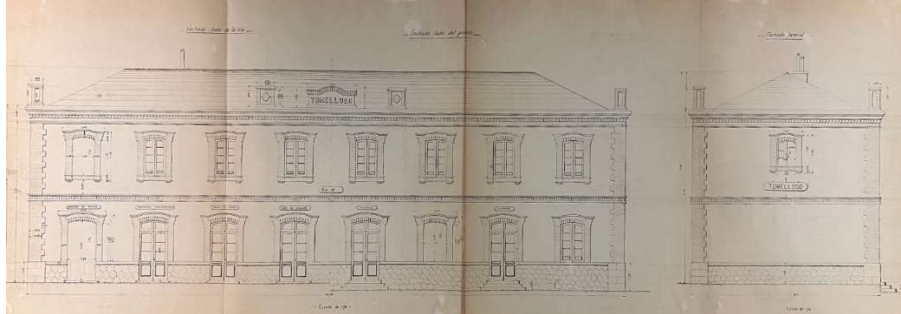


Figura 28: Plano con el alzado del edificio de viajeros de Tomelloso, año 1908.
AHF-C-182-1.

En torno al antiguo edificio de viajeros existe hoy en día un parque infantil y una zona de ocio, que complementan de forma admirable los usos para los que hoy en día se encuentra destinado este edificio.



Figura 29: Vista del edificio de viajeros de la estación de Tomelloso.
Fotografía tomada el 1 de marzo de 2026.

CONCLUSIONES

A lo largo de este análisis hemos querido dejar constancia del relevante patrimonio cultural que atesoran estos centenarios recintos ferroviarios, la mayor parte de ellos todavía en uso, con el objetivo de difundir las singularidades que atesoran, así como las semejanzas y

diferencias tipológicas de estos inmuebles, que han sido fieles testigos de la modernización tecnológica de este modo de transporte y del cambio económico y social del conjunto de la sociedad.

Igualmente, el avance tecnológico y la modernización que ha experimentado este modo de transporte ha hecho que los destinos primitivos a los que estaban dedicados estos inmuebles hayan ido cambiando de uso y objetivo.

Uno de los principios esenciales de la identidad de ADIF es “ser un modelo de empresa pública para los ciudadanos”. De esta forma, la Responsabilidad Social y Sostenibilidad, se integra en la base desde la que se construye la estrategia empresarial de ADIF actuando, por tanto, como empresa comprometida con el desarrollo económico y el progreso de la sociedad. Así pues, constituye un eje de la actuación del ADIF: el compromiso con el respeto medioambiental, que se traduce, entre otros objetivos, en promover el establecimiento de los programas adecuados para garantizar el interés educativo, cultural, paisajístico o recreativo.

En este contexto ADIF pretende dar respuesta a las exigencias de ocio participativo, sostenible y de respeto con el medio ambiente que plantea nuestra sociedad civil, impulsando la reutilización de las edificaciones sin uso ferroviario para destinarlos al desarrollo económico de las comunidades locales y a fines sociales y culturales, en colaboración con otras administraciones públicas, como son los convenios suscritos por ADIF con los ayuntamientos de Alcázar de San Juan, Argamasilla de Alba, Campo de Criptana, Socuéllamos y Tomelloso.

BIBLIOGRAFÍA

Cuéllar Villar, Domingo; Jiménez Vega, Miguel; Polo Muriel, Francisco (2006). Historia de los poblados ferroviarios en España. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

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

Herce Inés, José Antonio (1998). *Apuntes de arquitectura industrial y ferroviaria en Castilla-La Mancha*. Colegio de Aparejadores de Guadalajara.

- Jiménez Cano, Agustín (2020). *Historia del Ferrocarril en Ciudad Real. Primera parte (1846-1941)*. Biblioteca de Autores Manchegos. Diputación de Ciudad Real.
- Jiménez Cano, Agustín (2023). *Historia del Ferrocarril en Ciudad Real. Segunda parte (1941-1992)*. Biblioteca de Autores Manchegos. Diputación de Ciudad Real.
- Jiménez Vega, Miguel y Polo Muriel, Francisco (2006). “Redescubriendo espacios. Una mirada al patrimonio ferroviario en la provincia de Albacete”. En Polo Muriel Francisco (Coord.). *Jornadas de Historia Ferroviaria: 150 años de ferrocarril en Albacete (1855-2005)*, pp. 149-196.
- López García, Mercedes (1986). *MZA. Historia de sus estaciones*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Maldonado Felipe, Miguel Antonio (2013). *El ferrocarril en La Mancha: el "trenillo" de Valdepeñas a Puertollano, 1890-1963*. Diputación Provincial de Ciudad Real.
- Marín Arroyo, Daniel (2019). “Apartaderos ferroviarios de la línea Madrid-Jaén: la estación de Consolación”. En *Orisos*, pp. 139-188.
- Marín Arroyo, Daniel (2025). “El ferrocarril en medio de la nada: la estación de Huerta de Valdecarábanos”. En *[TsT]*, nº 56, pp. 119-154.
- Peris Sánchez, Diego (2013). *Los paisajes industriales en Castilla-La Mancha*. Bubok Publishing S.L.
- Sánchez Bódalo, José Fernando (1985). *Alcázar y el tren*. Comisión Gestora del Museo Nacional Ferroviario de Alcázar de San Juan.
- Tirado Zarco, Miguel (1984). *Pedro Muñoz, una historia*. Comisión de Cultura del Ayuntamiento de Pedro Muñoz (Ciudad Real).