

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

Session I: Origins, evolution and development of train
in Castilla-La Mancha

Título de la comunicación: Un paseo hacia la estación:
ferrocarril y cambio de siglo en el urbanismo y vida
cotidiana de La Mancha

Title of the article: A promenade to the railway station:
train and turn of the century in urban layout and daily
life in La Mancha

EVA M^a JESÚS MORALES
UNED y JUNTA DE COMUNIDADES DE CASTILLA-LA MANCHA
evamariajesus77@gmail.com
ORCID: 0000-0003-3852-7759

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

Resumen: La llegada del ferrocarril al Campo de Calatrava (Ciudad Real, La Mancha) contribuyó de una forma extraordinaria a su desarrollo a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. No sólo dinamizó las economías locales gracias a su impulso de las comunicaciones en el seno de esta comarca histórica, sino que también incentivó una gran transformación urbanística. La creación de paseos que conectaban la estación ferroviaria con el centro de estas villas generaría los espacios idóneos para el ocio y la residencia de las nuevas élites sociales. Estudiaremos la realidad surgida en torno al “Paseo de la Estación”, seña de identidad de las poblaciones surcadas por las vías férreas y foco de atracción para una burguesía floreciente.

Palabras clave: Paseo; estación de ferrocarril; burguesía; XIX century; urbanismo.

Abstract: Train arrival to Campo de Calatrava (Ciudad Real) contributed, in an extraordinary way, to its development at the end of XIX century and the beginning of XX century. It has not only a considerable impact in the local economies, thanks to the stimulus for communications in the core of this historical territory, but this also provoked a massive urban transformation. The creation of promenades that connect the railway station with the village center, it would make possible an appropriate space that new social elites would use for leisure and residence. In this article we will analyze the reality which emerged around "Paseo de la Estación", sign of identity for these populations crossed by railway and attraction focus for a prosperous bourgeoisie.

Keywords: Promenade; railway station; bourgeoisie; XIX century; urban planning.

INTRODUCCIÓN

Agente dinamizador de las economías locales, el impacto social de la vía estrecha que surcaba el Campo de Calatrava emerge, en su evidencia documental, de la mano de los archivos municipales. Su incidencia en la configuración urbana de las villas por él atravesadas y la versatilidad de las relaciones operadas en su seno esbozan una semblanza, rica en matices, que nos aproxima a la vida cotidiana de las poblaciones del tren en el tránsito de los siglos XIX al XX.

La proyección urbana de la estación de ferrocarril a través de su conexión con el Paseo burgués, el transporte de carbón mineral de Puertollano para las estufas del Ayuntamiento o la llegada de los materiales encargados en Valdepeñas para la instalación de los primeros teléfonos urbanos son algunos de los episodios del relato que nos aguarda.

La presencia en Valdepeñas de la línea Madrid-Zaragoza-Alicante es también protagonista de esta microhistoria construida a partir de la documentación de detalles cotidianos. Habitada por grandes familias de bodegueros, desde sus miradores modernistas contemplaban pacientes el trasiego de bocoyes que partían desde el Paseo de la Estación en dirección a Madrid. La adquisición de acciones y bonos de M.Z.A. por los Ayuntamientos del Campo de Montiel se vivía, así mismo, como una oportunidad de inversión en una compañía ferroviaria que atravesaba una etapa expansiva a nivel nacional.

1. ECOS DEL TREN EN EL CAMPO DE MONTIEL

El Campo de Montiel no había sido tejido por los hilos de los raíles de hierro, pero otra suerte de engranaje conectaba a sus poblaciones con el trazado ferroviario y su esfuerzo por expandir sus líneas, más allá del

sureste de la provincia de Ciudad Real. En la documentación conservada en el archivo municipal de Alhambra se encuentran registros manuscritos, correspondientes al año económico de 1890-1891, que evidencian los lazos de estas comunidades locales con el ferrocarril.

El Ayuntamiento de la última década del siglo XIX hace constar en su Cuenta de Propiedades y Derechos la posesión de “una o dos acciones del Ferro carril de M.Z.A. con renta anual de 450 pesetas”, además de “cincuenta y un bonos eventuales del Ferro carril”.¹

Entre 1875 y 1900 la Compañía de Ferrocarriles Madrid-Zaragoza-Alicante se identificaba con una etapa plenamente expansiva (Benito, 2017:18). Esta coyuntura era propicia a la adquisición municipal de acciones y bonos de una realidad que había transitado desde su configuración a mediados del siglo XIX hacia su consolidación finisecular. La inversión de los Ayuntamientos en el desarrollo provincial de las comunicaciones evidencia cómo las villas de una comarca histórica como el Campo de Montiel participan de las prácticas especulativas del capitalismo burgués.

Nos hallamos ante una apuesta decidida de este Consistorio, referente en la preservación de su patrimonio documental municipal. En el ocaso del siglo XIX se vislumbran las luces del desarrollo y desea ser partícipe del espíritu modernizador de la Restauración de Alfonso XIII. Este registro municipal no sólo habla de una apuesta de negocio, sino también de una identificación con un sueño, aquel que se miraba en escenarios coetáneos de la provincia y en el amanecer del 1900 ligaba crecimiento y ferrocarril.

¹ Archivo Municipal de Alhambra: Cuentas para el presupuesto municipal, año económico 1890-1891.

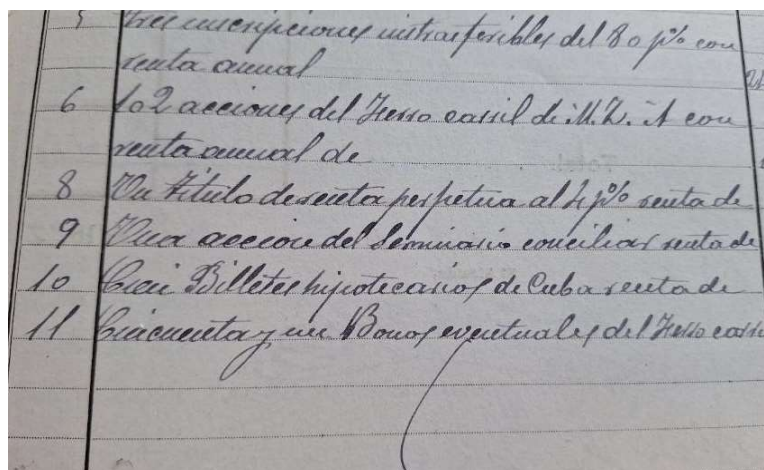


Fig. 1: Registro correspondiente a Alhambra en 1890 sobre la propiedad municipal de acciones y bonos del Ferrocarril.

2. EL PASEO, VÍNCULO URBANO CON LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL

La proliferación de paseos urbanos, a modo de ensanches, en dirección a las estaciones de ferrocarril fue toda una realidad compartida a nivel nacional a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. Con usos residenciales, como Valdepeñas, o de ocio, como los que analizaremos en este apartado, en todos ellos estará presente la naturaleza bajo la forma de la plantación de árboles. Brocales de fuentes, bancos y tribunas trasladarían la distinción a una costumbre en la que se dirimían las relaciones de la sociabilidad burguesa.

El impacto urbanístico del curso trazado por las vías férreas en las inmediaciones de las villas del Campo de Calatrava será objeto de las siguientes reflexiones. Ferrocarril y configuración urbana caminan de la mano en este paseo por los boulevard decimonónicos.

Para ello, acudiremos a dos casos de estudio: Granátula y Moral de Calatrava. Ambas poblaciones proyectaron sus apéndices urbanos, motivadas por una circunstancia, ser un hito en el itinerario férreo que conectaba, a través de la vía estrecha, Valdepeñas y Puertollano.

2.1. El Paseo de la Fuente Pública en Granátula de Calatrava

La vía estrecha fluía, atravesando Granátula de Calatrava, para convertirla en receptora de un inequívoco impulso socioeconómico local, propiciado por la comunicación ferroviaria a partir de 1893.

Con singular elocuencia del Archivo Municipal de esta población aporta varias evidencias documentales de un interesante proceso urbanizador, marcado por la llegada del ferrocarril a partir de la última década del siglo XIX. Analicemos sus huellas urbanísticas.

Presente en las anotaciones del ejercicio económico del cambio de siglo, entre 1899 y 1900, localizamos una alusión a los años previos de 1897 a 1898, en los que se habría abordado la ejecución de una obra pública de singular trascendencia para el urbanismo decimonónico en el área norte de Granátula de Calatrava.

Nos referimos a la construcción de un Paseo, que discurría “desde la fuente pública de esta población hasta próximo al sitio que ocupó la destruida Ermita de San Blas”, como continuación del ya ejecutado en el periodo comprendido, entre 1896 y 1897, desde las “Eras de pan trillar” hasta el manantial municipal.²

El Paseo contaba así mismo con bancos de fundición, que incluían elementos de madera y piedra. Así se expresa en el ejercicio económico del año 1901: “Adquisición, traída y colocación en el Paseo de la Fuente Pública en la parte norte de esta villa de los conducentes bancos de hierro, de idem con madera y de idem con piedra labrada”. En un apartado denominado “explicación” se nos ofrece información sobre el origen de este mobiliario urbano. Antonio Aguilar era el proveedor de los bancos, procedentes, por contrato del 13 de mayo de 1897, de su establecimiento en Sevilla.³ Bajo esta razón social se desarrollaba una empresa de fundición de hierro de amplio predicamento en columnas y rejería de la provincia de Ciudad Real.

En el extracto se nos ofrecía un dato revelador: la denominación del Paseo a comienzos del siglo XX, como “Paseo de la Fuente Pública”. La urbanización de un Paseo que conectara transversalmente esta villa del Campo de Calatrava en su parte norte, así como el empedrado de la “Plaza del Mercado”,⁴ se efectuaron en el mismo periodo: la primera década del siglo XX.

² Archivo Municipal de Granátula de Calatrava (en adelante AMGC): Presupuesto municipal. Años Económicos de 1899 y 1900.

³ AMGC: Presupuesto municipal. Año económico de 1901.

⁴ AMGC: Presupuesto municipal. Año económico de 1906.



Fig. 2: Imagen actual de la estación del ferrocarril de vía estrecha levantada a finales del siglo XIX en Granátula de Calatrava.

Con el acondicionamiento de un “camino que se trata de construir desde la población a la estación del ferrocarril de Valdepeñas a Puerto Llano”, se concebía un vial para enlazar la villa histórica con el entorno rural del término por el que transitaba el ferrocarril. Para esta obra pública, el Ayuntamiento contaba con un presupuesto de 29.471 pesetas y setenta y ocho céntimos,⁵ lo que nos habla de la importancia de este proceso de conexión urbana con lo que en la actualidad persiste como una edificación del patrimonio ferroviario local.

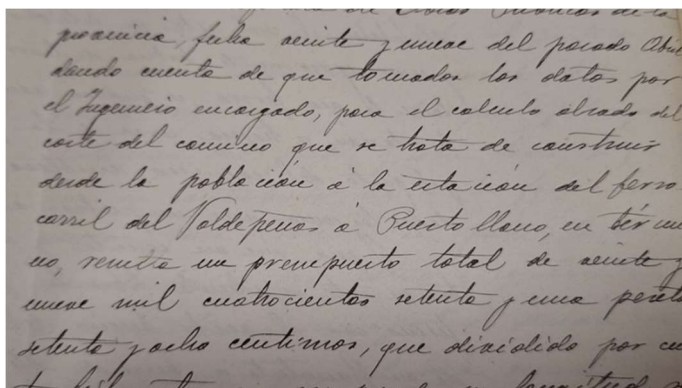


Fig. 3: Registro del presupuesto para la construcción de un camino desde la población a la estación de ferrocarril.

⁵ AMGC: Presupuesto municipal de la primera década del siglo XX.

Otro documento revelador es el que, entre los expedientes de tramitación de finales del Ochocientos, recoge un convenio, suscrito en 1891 entre el Ayuntamiento y la Compañía, conducente a la concesión municipal de “dos mil duros de subvención para la construcción del Ferro Carril de Vía Estrecha de Valdepeñas a la Calzada de Calatrava, que cruza por el término de esta villa de Granátula”.⁶

El conocido popularmente como “trenillo” atravesaba la villa, articulando el territorio y garantizando el acceso de las villas del Campo de Calatrava a los servicios por él proveídos, merced a las mercancías, solicitadas a través del telégrafo para ser transportadas en sus vagones.

Para hacer posible este proyecto, albergamos la constancia archivística del trámite en 1893 de varios expedientes “sobre las servidumbres y caminos que cruza el Ferro Carril”.

Todo ello ha ido generando un acervo documental compuesto en este archivo por un “legajo de la correspondencia de entrada y copia de la de salida referente al Ferro Carril de Vía Estrecha de Valdepeñas a la Calzada de Calatrava”,⁷ del que sólo permanece la anotación en los registros municipales de los albores del 1900.

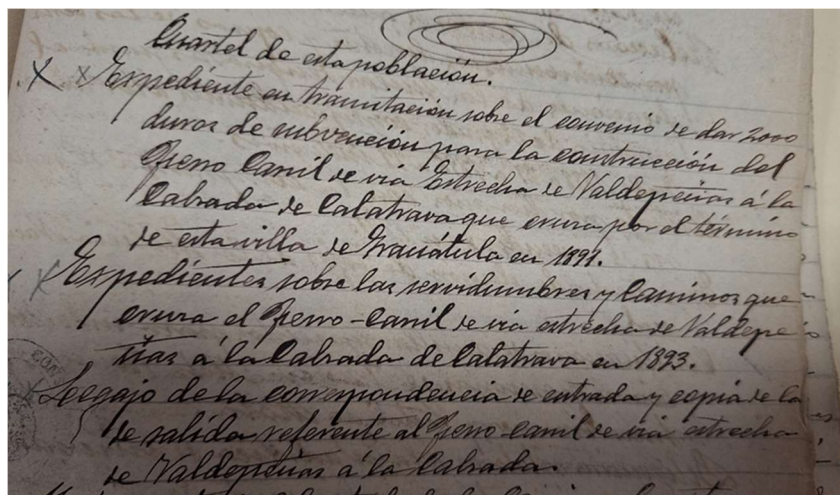


Fig. 4: Expedientes municipales de tramitación de la última década de 1890.

⁶ AMGC: Relación de expedientes de 1891 y 1893 custodiados en el archivo municipal.

⁷ *Ibidem*.

2.2. El Paseo de San Roque en Moral de Calatrava

La tipología de boulevard de finales del siglo XIX, con prolongación en un camino que ponía en contacto la población con la estación de ferrocarril, también la hemos encontrado en Moral de Calatrava. Se trataba del “Paseo de San Roque”, una avenida flanqueada por árboles que contaba en su interior con una tribuna. Ya existen registros de los gastos municipales de 1874, con expresión de un sueldo específico para una persona que ejercía las funciones de guarda de este “Paseo Público”.⁸

En este espacio se celebraban festividades, como la que a mediados de agosto reunía a sus habitantes en torno a Nuestra Señora de la Sierra. Durante estos actos la banda municipal de música⁹ interpretaba piezas sobre una tribuna, levantada para este fin en la década de 1920. Con destino a este espacio público arbolado,¹⁰ en ese mismo periodo se registran libramientos para la limpieza de pozos y el suministro de material eléctrico.¹¹ Unos años antes, en 1915, se había colocado sobre el “pozo público” del Paseo un brocal labrado.¹² Ese mismo año se blanqueaba y reconstruían sus paredes y asientos.¹³ Estas descripciones nos aproximan a la imagen que tendría el Paseo de San Roque en las dos primeras décadas del Novecientos.

En el caso de Moral de Calatrava, la vía que el tramo viario que liga el Paseo a la Estación era la calle del General Aguilera, que, según la documentación municipal de 1915, “conduce a la estación”, por lo que este “trozo de carretera” debía ser arreglado.¹⁴ Una urgencia urbanística que nos aporta información acerca de la impronta del ferrocarril en la vida de

⁸ Archivo Municipal de Moral de Calatrava (en adelante AMMC): Libro de Gastos del año económico 1874-1875.

⁹ AMMC: Presupuesto municipal de Gastos para el año económico 1898-1899. Ya se consigna una cantidad para la recomposición de instrumentos y el sueldo de su director, con el fin de que enseñara a los que fueran a ingresar en la banda municipal de música.

¹⁰ La sustitución de árboles secos por otros nuevos era en 1914 uno de los gastos municipales, no sólo en el Paseo, sino también en la Plaza y a la entrada de la población. Había una persona dedicada al riego y cuidado de los árboles del Paseo.

¹¹ El fluido eléctrico para el alumbrado público era suministrado a Moral de Calatrava por la Sociedad Eléctrica Almagreña.

¹² AMMC: Cuentas Municipales de 1915.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ *Ibidem*.

estas villas, cuya conectividad e impulso económico se van a ver favorablemente implementados.

¿Por qué ese esfuerzo urbanístico que dirige la mirada de los viandantes y sus necesidades hacia el ferrocarril? Varias son las referencias explícitas a la Estación de Moral de Calatrava que nos van ofreciendo respuestas a este interrogante.

Es curiosa la anotación municipal que en 1923 nos remite al transporte de material para la instalación de teléfonos urbanos “desde la estación de Valdepeñas (M.Z.A.) a la de la misma ciudad (V.P.) y desde esta estación a la de Moral de Calatrava”.¹⁵ La estación moraleña recibía, bajo el emblema Valdepeñas- Puertollano, los materiales procedentes de la floreciente Ciudad del Vino, tras una breve parada en los Baños de la Gredera. Eran los Felices Años Veinte.

GASTOS		Prestas
Indiferente	5.872.01	48.675.69
13.258.52	8. 26. 13	5560
13.258.52	1. 2. 13	2130
266.55	1. 8.	8.00
267.56	1. 8.	10.50
274.90		274.90
5.943.14		48.675.69

¹⁵ AMMC: Libro de Gastos, 13 de noviembre de 1923.

Fig.5: Transporte ferroviario del material necesario para la instalación de los teléfonos urbanos en Moral de Calatrava.

El ferrocarril también estaba presente en las actividades de la Junta de Beneficencia Municipal, que costeaban las medicinas de los enfermos pobres, recogidos en la lista elaborada al efecto. Así se constata en el asiento de “la conducción del cadáver de un pobre transeúnte desde la Estación de Ferro-Carril al Cementerio Municipal”.¹⁶ La tartana era, en cambio, el medio de transporte más usual en el interior de la población.

En el marco de las actuaciones de esta institución municipal se explica así mismo el siguiente testimonio ligado al ferrocarril. En referencia a la necesidad de desplazamiento de un pobre enfermo, el Ayuntamiento asume el “socorro para un asiento del tren” en el trayecto desde la estación de Moral a la de Valdepeñas.¹⁷ En la villa las Hermanas de la Caridad regentaban el Hospital del Santísimo Cristo de la Humildad, al que el Ayuntamiento le concedía una subvención.

Otro vínculo cotidiano con el tren era la adquisición de combustible mineral, llegado a esta población gracias al “Ferrocarril de Puertollano”. En los registros municipales se especifica su calidad, como granadillo especial. Era acarreado el contenido del “vagón de carbón desde la Estación de Ferro-Carril al Ayuntamiento de esta ciudad para la calefacción de las dependencias del mismo”.¹⁸ Esta práctica era común en los Consistorios surcados por el “trenillo”, gracias a la disponibilidad del carbón vegetal transportado por el ferrocarril:

Satisfecho al jefe de la Estación Férrea de esta ciudad por 5 toneladas y 600 kilogramos que ha facilitado a este Ayuntamiento en marzo del presente año, para la calefacción de las dependencias municipales, juzgado y oficina de telégrafos.¹⁹

El carbón mineral procedente de Puertollano era el combustible que alimentaba las estufas de todos los Ayuntamientos y Juzgados.²⁰ El ferrocarril convierte en accesible para las villas del este de la provincia a

¹⁶ AMMC: Libro de Gastos, 1924.

¹⁷ AMMC: Cuentas Municipales de 1915.

¹⁸ AMMC: Libro de Gastos, 1924.

¹⁹ AMMC: Cuentas Municipales de 1915.

²⁰ Archivo Municipal de Abenójar, Libro Diario: años económicos de 1897 a 1900.

un combustible de primera necesidad, extraído en las minas de esta importante cuenca carbonífera de la provincia.

Vemos cómo los vagones movidos a vapor no sólo se habían convertido en continente de mercancías, personas, sino también en protagonistas de la vida cotidiana, al ser parte esencial del devenir diario de las oficinas y las escuelas.

La Escuela Pública de ambos sexos de Moral de Calatrava había sido edificada en 1867 en la calle del Barranco. En 1923 don Manuel Clemente López del Campo legaría al Estado un nuevo edificio para Escuela pública. El Archivo Municipal local ilustra un episodio que vincula el ferrocarril con los “premios” concedidos en las ceremonias escolares. Éstos eran solicitados por la oficina de telégrafos y después transportados, previa satisfacción de portes, a la Estación Férrea.²¹ Una Comisión Escolar de niños y profesores procedentes de Valdepeñas visitó también en esos momentos Moral de Calatrava, siendo obsequiados con refrescos, pastas y pasteles.²² Probablemente la línea de vía estrecha habría sido también en este caso el medio de transporte elegido. Cuántas historias escolares viajaron por los raíles de hierro.

El libramiento		1.º	
"	"	5.º	
Toda a la casa librería de los Sr. Fernando Ferr y Compañía - Sucesores de Nicolás Ferr Herrera de Madrid, por los por 190 ptas el unidos que ha facultado para los telégrafos 1,33 Niños de las Escuelas de ambos sexos - Portes y otros a es y es la Estación ferrea de esta Ciudad y oficina Telegrafica por los Señores por parte de dichos premios y por un 22 de telegrama - perdidos con un de un expresan los tres justifi cuenta unidos al presente librati			200
Total			600

Fig. 6: Llegada a la estación de ferrocarril de los premios destinados a las Escuelas de ambos sexos de Moral de Calatrava.

²¹ AMMC: Cuentas Municipales de 1915.

²² *Ibidem*.

Del mismo modo, el Ayuntamiento frecuentemente recurría a la rapidez de este medio para el traslado de los elementos necesarios para las celebraciones religiosas, como “las palmas para la función del Domingo de Ramos con destino a esta Casa Consistorial”.²³ Hallamos mención al pago de los “portes de ferrocarril de Valdepeñas a la estación de esta ciudad y posterior arrastre desde la estación a la Casa Consistorial” desde los primeros años de la iniciada centuria.²⁴

Esta es la constatación documental del notorio trasiego de personas y mercancías que se vivía en las estaciones que recibían y despedían a la locomotora a vapor. Su dinamismo se traduce, en consecuencia, en una vertebración socioeconómica de profundas significaciones para una comarca histórica de la entidad del Campo de Calatrava.



Fig. 7: Sello municipal de Moral de Calatrava en el año 1915.

3. NOVEDAD Y REPRESENTACIÓN SOCIAL: VALDEPEÑAS Y SU PASEO DE LA ESTACIÓN

Ejemplo de la expansión residencial del cambio de siglo, el germen decimonónico de las trazas del Paseo de las Estación pronto dará sus frutos, al convertirse en foco de atracción de señeras mansiones modernistas en el espacio habilitado para la novedad, entre la Calle Ancha del siglo XVIII y la estación de ferrocarril (Jesús, 2022: 195-203).

²³ AMMC: Libro de Gastos, 1924.

²⁴ AMMC: Cuentas Municipales de 1915.

Los vaivenes del progreso y la inversión de capital lo habían bautizado en 1860 como “Paseo Eduardo Carlier”. Su historia va ligada a la Compañía M.Z.A., cuya llegada a Valdepeñas no se producirá hasta el 24 de mayo de 1861, circulando con regularidad al año siguiente (Marín, 2017: 40, 42).

Los primeros pasos de la pavimentación del Paseo acontecerán con posterioridad a la inauguración del alumbrado público en 1898. Los trabajos sobre la tierra batida de los viales laterales del futuro boulevard no se iniciarán antes de 1911.

Aunque no será hasta 1912 cuando este espacio experimente el gran impulso en su acondicionamiento, al tiempo que el fotógrafo Román Prieto (Cerceda y García, 2009: 149-200) trasladaba su estudio de fotografía a esta área urbana, que ya era la cabeza tractora del ingente crecimiento experimentado por la ciudad de Valdepeñas a comienzos del siglo XX.



Fig.8: Paseo de la Estación de Valdepeñas. Reproducción de la Serie de Tarjetas Postales de Albi y Merlo (editores) con Luciano Roisin (fotógrafo), datada entre 1898 y 1911. Fuente: Cerceda- García (2009).

Flanqueando el Paseo, las Casas- Bodega dotaron de idiosincrasia a un distrito urbano con identidad propia, aquella que le confería el comercio del vino a lomos de los vagones del ferrocarril.

La iconografía de Baco, con las pámpanas y frutos de la vid, actuaba a modo de emblema parlante en las puertas de las mansiones de las grandes familias burguesas. Su estructura obedecía a una tipología común integrada por dependencias residenciales con balcones al Paseo y un área de producción con bodega en el patio posterior y acceso desde la fachada principal a través de la portada de carruajes.

Los trabajadores del ámbito doméstico disponían de un acceso diferenciado a través de la puerta de servicio, alojándose en habitaciones compartidas cercanas a las cocinas y patios ulteriores. La escalera de servicio les permitía ascender a las dependencias de los señores por una vía distinta a la de la escalera monumental, situada de forma preferente en el eje proyectado por el zaguán de entrada.



Fig.9: Elementos decorativos que coronan las Casa- Bodega del Paseo de la Estación de Valdepeñas.

Un patrón edilicio de las fachadas es, sin duda, el recurso a los paramentos de ladrillo con zócalos y recercados de piedra caliza. Tanto en

su manifestación ornamental como material latericio visto enmascarado por morteros, a imitación de sillares escuadrados, el ladrillo es el corazón estructural de la identidad doméstica de las familias que abrían sus balcones a El Paseo de la Estación.

CONCLUSIONES

La aportación de la conexión documental entre la llegada del ferrocarril y la urbanización de espacios burgueses en Valdepeñas y otras poblaciones del Campo de Calatrava nos ha conducido al análisis de casos como el del vínculo de la vía estrecha con el Paseo de la Fuente Pública en Granátula de Calatrava. Moral es otro exponente que acude para ilustrar esta realidad, documentando el acondicionamiento del Paseo de San Roque y su prolongación hacia el apeadero de tren.

A la luz de estos testimonios, reconstruimos la coyuntura vivida por las poblaciones conectadas por una estación ferroviaria en esta comarca. La regulación municipal de vías específicas, vinculadas a paseos públicos arbolados, conectaban el núcleo poblacional con la estación de tren que se levantaba en el extrarradio.

La vida cotidiana de las poblaciones de la línea Valdepeñas-Puertollano nutre de experiencias sociológicas aquellos vagones y estaciones. Las comisiones escolares eran agasajadas a su llegada al andén, mientras la beneficencia costeaba el asiento de las personas que lo necesitaban. Historias de comercio, con perfume a vino, pero también a carbón. Relatos que nos trasladan a paisajes desdibujados por el vapor, como en los óleos de Turner. La Mancha despertaba al amanecer del siglo XX con la emoción del progreso económico, la novedad cultural y la oportunidad social que viajaba sobre raíles de hierro.

FUENTES DE ARCHIVO

Archivo Municipal de Granátula de Calatrava:

Presupuestos municipales de los años económicos:

1899-1900, 1900-1901, 1905-1906.

Relación de expedientes de 1891 y 1893.

Archivo Municipal de Alhambra:

Cuenta de presupuestos del año económico: 1890-1891.

Archivo Municipal de Moral de Calatrava:

Libro de Gastos del año económico: 1874-1875.

Presupuesto municipal de Gastos para el año económico: 1898-1899.

Cuentas municipales de 1915.

Libros de Gastos de 1923 y 1924.

BIBLIOGRAFÍA

Benito Barroso, María de Luján (2017). Expansión ferroviaria en España en el siglo XIX. Entorno económico-social y modelo contable ferroviario: MZA (1875-1900), Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales.

Cerceda Cañizares, Francisco José y García Alcázar, Silvia (2009), “La imagen de Valdepeñas a través de las postales”, en IV Ciclo de Conferencias Valdepeñas y su Historia, Valdepeñas, ed. Ayuntamiento de Valdepeñas, pp. 149-200.

Jesús Morales, Eva M^a (2022), “El patrimonio de lo cotidiano: la casa y el casino burgués en una villa manchega de principios del siglo XX” en II Simposio de Patrimonio Cultural ICOMOS Comité Nacional Español: La construcción del patrimonio cultural en el siglo XXI: de la teoría a la práctica, ed. Universidad Politécnica de Valencia, pp. 195-203.

Marín Arroyo, Daniel (2017), El ferrocarril en la provincia de Ciudad Real: estaciones, líneas y proyectos, Puertollano, ed. C&G.