

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.

El ferrocarril en la región castellano-manchega durante el período de gestión pública (1936-2025).

Os caminhos-de-ferro na região de Castela-Mancha durante o período de gestão pública (1936-2025).

The railway in the Castile-La Mancha region during the period of public management (1936–2025).

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 \(CC-BY 4.0\)](#).

Resumen: Esta comunicación analiza la evolución de la red ferroviaria en Castilla-La Mancha desde la Guerra Civil hasta la actualidad, y presenta las principales etapas y aspectos más significativos de este período, caracterizado por una gestión mayoritariamente pública.

Palabras clave: Ferrocarril; Castilla-La Mancha; RENFE; Gestión Pública; Alta Velocidad.

Resumo: Esta comunicação analisa a evolução da rede ferroviária em Castela-La Mancha desde a Guerra Civil até aos dias de hoje e apresenta as principais etapas e os aspetos mais significativos deste período, caracterizado por uma gestão maioritariamente pública.

Palavras-chave: Ferrovia; Castela-La Mancha; RENFE; Gestão Pública; Alta Velocidade.

Summary: This paper examines the development of the railway network in Castilla-La Mancha from the Spanish Civil War to the present day, and outlines the key stages and most significant aspects of this period, which was characterised by predominantly public management.

Keywords: Railways; Castile-La Mancha; RENFE; Public Management; High-speed rail.

INTRODUCCIÓN

Esta comunicación pretende analizar la evolución del ferrocarril en la región castellano-manchega¹ desde la Guerra Civil hasta nuestros días, un largo período que abarca noventa años, en los que se han sucedido importantes cambios y transformaciones socioeconómicas que han influido en la relación que este modo de transporte ha mantenido con este territorio. A lo largo del análisis procuraremos dar cuenta de las principales mutaciones que ha vivido el ferrocarril en esta región, período caracterizado por la preminente presencia de diferentes entes públicos en la gestión y explotación de esta red, etapa en la que se han producido relevantes cambios organizativos y tecnológicos que han influido notablemente en su evolución hasta el momento presente.

Hoy en día Castilla-La Mancha cuenta con un sistema ferroviario, caracterizado por la presencia de dos redes que se extienden por las cinco provincias. La más antigua, en ancho ibérico, se terminó de conformar a finales de la década de 1940 y en ella se prestan servicios de viajeros y mercancías, y la más reciente, en ancho internacional, inició su andadura en 1992 y se encuentra dedicada, exclusivamente, a la prestación de servicios de viajeros de alta velocidad.

1. LA EXPLOTACIÓN DE LA RED CASTELLANO-MANCHEGA DURANTE LA GUERRA CIVIL

A comienzos de la década de 1930 la red ferroviaria operativa en las cinco provincias castellano-manchegas tenía una extensión total de 1.627 km, de los cuales, en torno a 1.383 km correspondían a la red de vía ancha, lo que representaba el 9,61% del total nacional, mientras que los 244 km restantes pertenecían a la red de vía estrecha que discurría por la región, correspondiendo, a su vez, con el 5,40% del total nacional para este tipo de ancho.

¹ La denominación actual de la región como Castilla-La Mancha se adoptó tras la recuperación de la Democracia y el establecimiento del Estado Autónomo reconocido en la Constitución Española de 1978. A sabiendas de que la utilización de dicha denominación puede ser considerada un anacronismo, para evitar mencionar continuamente a las cinco provincias, en esta comunicación emplearemos las expresiones de Castilla-La Mancha o provincias castellano-manchegas cuando nos refiramos al conjunto regional.

Al inicio de la Guerra Civil la red de vía ancha se hallaba prácticamente configurada en la región, discurriendo por la misma las líneas que conectaban Madrid con Aragón, Cataluña, Levante, Andalucía, Extremadura y Portugal. Igualmente contaba con pequeños ramales en ese mismo ancho de vía, que conectaban con dicha red, como eran el Ferrocarril Villacañas-Quintanar de la Orden o el ramal industrial entre Villaluenga y Villaseca-Mocejón, ambos en la provincia de Toledo, y el Ferrocarril Argamasilla de Alba-Tomelloso en la de Ciudad Real. Además, se encontraban en construcción los tramos entre Cuenca y Utiel de la línea entre Cuenca y Valencia, el tramo albaceteño de la línea Baeza-Utiel y su continuación por la de Cuenca hasta Teruel y Mequinenza, el tramo toledano del Ferrocarril entre Talavera de la Reina y Villanueva de la Serena y el ramal Bargas-Toledo, así como el tramo que discurría por el sur de la provincia de Ciudad Real correspondiente al Ferrocarril Puertollano-Marmolejo. Estos cuatro últimos tramos en construcción se encontraban vinculados al Plan de Ferrocarriles de Urgente Construcción proyectados durante la dictadura de Primo de Rivera, el cual sería revisado durante la Segunda República².

Los ferrocarriles de vía estrecha, con carácter de servicio público, se extendían por las provincias de Guadalajara (tramo del Ferrocarril Madrid-Aragón, también conocido como Ferrocarril del Tajuña), Toledo (tramo final del Ferrocarril Madrid-Almorox) y Ciudad Real (Ferrocarril Valdepeñas-Puertollano y los tramos vinculados al Ferrocarril Peñarroya-Puertollano-Fuente del Arco).

La red de vía ancha se encontraba explotada por tres compañías: la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid Zaragoza y Alicante, con presencia en las cinco provincias; la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, cuyo ámbito de operación se extendía exclusivamente en la provincia de Toledo y la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, concesionaria de la línea Almansa-Valencia, cuyo tramo inicial discurría por la provincia de Albacete. En cuanto a la red de vía estrecha, los ferrocarriles Madrid-Almorox y Valdepeñas-Puertollano habían pasado a ser gestionados por el ente Explotación de los Ferrocarriles por el Estado, mientras que el resto se mantenían en manos privadas.

Durante el desarrollo del conflicto se construiría el conocido como Ferrocarril de los Cuarenta Días o la Vía Negrín, que uniría Torrejón de

² De los Cobos (1998).

Ardoz (Madrid) con Tarancón en la provincia de Cuenca. Esta nueva línea de 92 km, de los cuales 16 km discurrían por el territorio regional, tenía un carácter puramente estratégico, ya que su objetivo consistía en disponer de una unión directa entre Madrid y Valencia, sorteando la línea general, la cual estaba sometida al hostigamiento de las tropas franquistas. Esta línea se inauguró a mediados de 1938 y estuvo operativa hasta el final de la guerra, siendo desmantelada en 1940. Como complemento a esta línea estratégica, en 1938 se abriría también el ferrocarril entre Villacañas (Toledo) y Santa Cruz de la Zarza (Cuenca), permitiendo también la conexión entre Madrid con las líneas de Cuenca y Alicante³. Por último, unos días antes de que finalizara la contienda se abriría al tráfico el ramal entre Bargas y Toledo, de 18 kilómetros, el cual permitió el enlace entre la línea de Extremadura por Cáceres con la capital toledana sin tener que pasar por Madrid.

Una buena parte de la red ferroviaria que acabamos de describir se mantendría hasta la finalización de la Guerra Civil dentro de la zona de retaguardia republicana, jugando un importante papel para el movimiento de tropas, evacuación de refugiados y para el transporte de mercancías y víveres de primera necesidad.

Este período tuvo una gran importancia en materia de gestión, ya que, al quedar descabezadas las direcciones de las compañías explotadoras en la zona republicana, se pondría en marcha un modelo de explotación de la red controlado por los diferentes comités de servicio que se constituyeron en los ámbitos locales y provinciales. Los ferroviarios de las cinco provincias serían protagonistas de este modelo de gestión, el cual perduró, con algunos cambios y reforzado en 1937 por la creación de la Red Nacional de Ferrocarriles, hasta el hundimiento de la Segunda República⁴.

Igualmente, en el bando sublevado se pondría en marcha otro modelo, capitalizado en este caso por la Jefatura Militar de Ferrocarriles, unidad a la que se le encomendó la explotación de la red ocupada que, en el ámbito regional, se limitaría solo al tramo toledano de la línea Madrid-Cáceres y Frontera con Portugal.

Durante el período de guerra se pondría en marcha un procedimiento represor por parte del bando golpista, que afectaría de forma muy significativa al colectivo ferroviario que prestaba servicio en la región. Este proceso, que se extendería hasta el año 1943, se cebó con buena parte

³ De los Cobos (1998).

⁴ Polo (2015 y 2019); Muñoz (2020).

de la mano de obra empleada en este modo de transporte, a través de las detenciones y juicios sumarísimos a los que fueron sometidos más de medio millar de ferroviarios encausados residentes en las cinco provincias, siendo las de Ciudad Real y Albacete las que concentraron el mayor número de causas. Como consecuencia del mismo, 231 trabajadores fueron fusilados, asesinados o fenecieron en las cárceles franquistas y el resto serían condenados a penas de prisión hasta que obtuvieron la libertad condicional vigilada. En paralelo a esta represión carcelaria, el colectivo ferroviario castellano-manchego, al igual que en el resto de regiones, también tuvo que soportar el desarrollo de un procedimiento depurador por el que cerca de siete mil trabajadores fueron depurados en cumplimiento de la Ley de Depuración de Funcionarios de 10 de febrero de 1939, a la que fueron asimilados por su condición de empleados en empresas concesionarias de servicios públicos. El resultado de este procedimiento expulsó de sus trabajos a 441 ferroviarios y 1.445 fueron aceptados en sus respectivas empresas conviviendo con el estigma de las sanciones impuestas, siendo trasladados en muchos casos a otras poblaciones o destinados a desempeñar otros cometidos profesionales. Este proceso sería reabierto en la década de 1950, cuando la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950 estableció la posibilidad de solicitar el reingreso al personal que había sido separado del servicio. De los 441 trabajadores que se encontraban en esa situación en las cinco provincias castellano-manchegas, fueron desestimadas 226 solicitudes de readmisión de ferroviarios residentes en la región⁵.

Finalizada la Guerra Civil, si nos atenemos a las cifras aportadas por los censos provinciales de población correspondientes al año 1940, la mano de obra ferroviaria empleada en las cinco provincias se situaba en torno a los seis mil trabajadores, si bien, esta cifra se podría elevar hasta superar los siete mil trabajadores, si consideramos el número de ferroviarios identificados como represaliados a la finalización de la contienda.

⁵ Polo (2026).

2. LA CREACIÓN DE RENFE: AUTARQUÍA, PLANIFICACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE LA RED FERROVIARIA (1941-1953). SUS EFECTOS EN CASTILLA-LA MANCHA

La conclusión de la Guerra Civil daría lugar al inicio de una nueva etapa, que estaría marcada por el proceso de constitución de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (en adelante RENFE), el cual culminaría en 1941, una vez concluidos todos los trámites y procedimientos administrativos vinculados a la reversión anticipada de las concesiones ferroviarias, figura jurídica a la que recurrió el Estado Franquista para dar por finalizada la etapa concesional y centralizar la explotación en una única empresa estatal. Así pues, la nueva empresa pública RENFE integró en su seno a todos los ferrocarriles de ancho ibérico, asumiendo la gestión unificada de toda esa red⁶. Se abría, por tanto, un nuevo período que comenzaría a dar sus primeros pasos en un contexto internacional marcado por la guerra en Europa y, en el ámbito nacional, por la posguerra, cuyas consecuencias eran más que evidentes por el estado de mantenimiento de unas instalaciones fijas y un parque móvil ferroviario que acusaba los efectos del reciente conflicto armado. A estas circunstancias se sumaban, además, la escasez de recursos adecuados, tanto materiales como humanos, para la gestión y explotación de la red ferroviaria. Con este panorama se impuso un período de autarquía económica, que se intensificaría a medida que fueron sucumbiendo las dictaduras fascistas europeas, sólidas aliadas del Franquismo desde el inicio de la Guerra Civil, debilitando aún más la imagen exterior del régimen, el cual se vería aislado internacionalmente por decisión de la recién creada Naciones Unidas⁷.

A pesar de que el contexto económico y político no era el más propicio para el régimen militar, la empresa pública RENFE desarrollaría una intensa actividad planificadora que pretendía establecer las bases para la reconstrucción de la red y la modernización de la misma. La falta de recursos económicos dilató el inicio de algunos de estos planes, como el Plan General de Electrificación (1944), el Plan General de Obras, el Programa de modernización del parque motor (ambos de 1945), el Plan General de Reconstrucción (1948) y el Plan de Fuelización (1952). En

⁶ Muñoz (1995).

⁷ Resolución 39 de la Asamblea General de la Organización de Naciones Unidas de 12 de diciembre de 1946.

ellos se contemplaban proyectos de importante envergadura que afectaban de lleno a las infraestructuras ferroviarias de la región, como fue el proyecto de electrificación ferroviaria entre Madrid y Alcázar de San Juan y Santa Cruz de Mudela, redactado en 1946, pero que no llegaría a ejecutarse hasta la década de 1960.

La red ferroviaria de vía ancha nacional quedaría organizada a partir de 1948 en siete zonas de explotación. En ese nuevo esquema organizativo, las cinco provincias castellano-manchegas, con 180 recintos ferroviarios vinculados a dicha red, quedarían integradas mayoritariamente dentro de la segunda zona, con sede en Madrid, y en menor medida dentro de la cuarta zona de explotación, con sede en Valencia, al alcanzar su ámbito de influencia hasta la capital albaceteña.

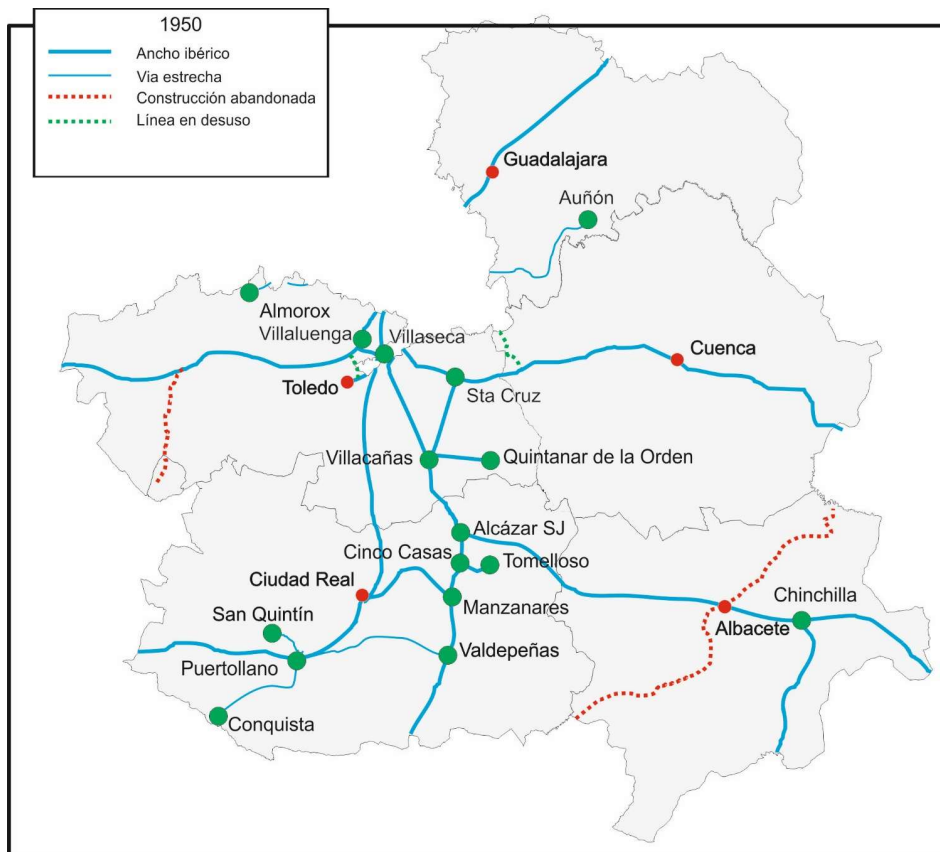
Albacete, Alcázar de San Juan y Ciudad Real serían las estaciones de mayor relevancia dentro del conjunto de la red de vía ancha castellano-manchega. Las tres contaban con una infraestructura dedicada al mantenimiento de material rodante, actividad que durante la década de 1940 se vería reforzada, en el caso de Alcázar de San Juan, por el establecimiento de la empresa valenciana Construcciones Devis, industria particular especializada en la construcción y mantenimiento del parque móvil ferroviario. Su emplazamiento en Alcázar de San Juan en 1941, se enmarca dentro de un contexto determinado por la imposibilidad de RENFE de asumir las importantes cargas de trabajo que demandaba su parque móvil. Por ese motivo, la empresa pública optó por recurrir a los talleres particulares, los cuales recibirían durante estos años importantes encargos encaminados a la reparación y construcción de nuevo material rodante. Así pues, Construcciones Devis S.A. en Alcázar de San Juan, que años más tarde modificaría su denominación por Macosa⁸, e Industrias Ferroviarias, S.A. en Guadalajara, constituida formalmente en 1946 y dedicada también a la reparación de vagones y material rodante, reforzarían la actividad industrial ferroviaria en ambas poblaciones y en el conjunto regional, manteniéndose activas hasta 1991 y 1978 respectivamente.

Durante este primer período de la etapa pública, concluiría la configuración de la red ferroviaria de vía ancha en la región, al culminarse la construcción de la sección entre Cuenca y Utiel con la inauguración el 26 de noviembre de 1947 del último de los tramos de la misma, el comprendido entre Arguisuelas y Enguñanos. Por su parte, la red de vía

⁸ Polo (2017).

estrecha comenzaría a dar muestras de su fragilidad, como consecuencia de la pérdida de tráficos y del deficitario balance económico que ya arrastraban estas explotaciones. La primera manifestación la encontraríamos entre 1943 y 1946, cuando se produjeron los primeros cierres de tramos, concretamente entre Auñón y Alocén en Guadalajara, vinculado al Ferrocarril Madrid-Aragón, de titularidad privada⁹. El siguiente mapa permite contar con una imagen fija de la red ferroviaria en la región a la altura de 1950¹⁰.

Mapa 1. Red ferroviaria en Castilla-La Mancha en 1950



Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

⁹ Jiménez y Polo (1998).

¹⁰ Agradezco a Miguel Jiménez Vega (Fundación de los Ferrocarriles Españoles) la elaboración de los cuatro mapas que se incluyen en esta comunicación.

3. MODERNIZACIÓN ECONÓMICA, TECNOLÓGICA Y CRISIS (1953-1975) Y SU IMPACTO EN CASTILLA-LA MANCHA

El veto internacional hacia el régimen de Franco comenzaría a levantarse a comienzos de la década de 1950, cuando en plena *Guerra Fría*, el contexto de confrontación entre las dos grandes potencias del momento, Estados Unidos y la Unión Soviética, seguía escalando. La firma de los Pactos de Madrid entre Estados Unidos y España en 1953 supusieron el inicio del fin de un período de aislamiento internacional para la dictadura franquista. Los Acuerdos con los Estados Unidos posibilitarán la concesión de créditos, la conocida como Ayuda Americana, que se empleará para la adquisición de material rodante y para la mejora de las infraestructuras. Los intereses estratégicos y de defensa que demandaban las nuevas bases militares estadounidenses que se establecerían en España imponían la modernización de las infraestructuras del eje ferroviario entre Zaragoza y Rota, que discurría por las provincias de Guadalajara, Toledo y Ciudad Real.

El final del aislamiento, alcanzado en 1955 con el reconocimiento de España como miembro de pleno derecho en Naciones Unidas, favorecerá la renovación de los gabinetes ministeriales del régimen y la puesta en marcha de una nueva orientación en la política económica, que estará liderada por los denominados ministros tecnócratas. En este contexto se redactaría el Plan de Estabilización Económica (1959), primera piedra angular para la modernización y liberalización de la economía nacional, que tendría su primer correlato ferroviario en el Plan Quinquenal de Modernización (1959-1963).

En esta nueva etapa económica se adoptaron importantes decisiones en materia ferroviaria que afectaron de forma decisiva al futuro de RENFE, como fue el Decreto Ley de 19/07/1962, por el que se permitió que RENFE pudiera funcionar como una empresa industrial o el Decreto Ley de 23/07/1963, que facilitó la obtención de recursos financieros para abordar la modernización de su red (Convenios RENFE-Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo-Banco Mundial).

Igualmente, se promulgó el Estatuto de RENFE (1964) y se diseñaron, con la colaboración técnica de consultoras extranjeras, entre ellas la francesa SOFRERAIL, dos planes que fueron fundamentales para continuar con el proceso de modernización de la red, como fueron el Plan

Decenal de Modernización de RENFE (1964-1973) y el Plan RENFE (1972-1975).

A comienzos de la década de 1960, de los 3.900 kilómetros que se había propuesto el Plan General de Urgente Construcción diseñado durante el Directorio Militar de Primo de Rivera¹¹, sólo se habían conseguido abrir al tráfico, tras un dilatado proceso constructivo, en torno a los 1.500 kilómetros, quedando un total de 2.400 kilómetros aproximadamente de trazados ferroviarios en construcción¹². Una parte de los mismos discurrían por la región castellano-manchega, concretamente el tramo albaceteño de la línea Baeza-Utiel y su continuación por la de Cuenca hasta Teruel y Mequinenza, el tramo toledano del Ferrocarril entre Talavera de la Reina y Villanueva de la Serena, así como el tramo que discurría por el sur de la provincia de Ciudad Real correspondiente al Ferrocarril Puertollano-Marmolejo. Todos ellos quedarían finalmente inconclusos por recomendación del informe que la Comisión del Banco Mundial, encabezada por el economista británico Hugh Ellis-Rees, presentó en 1962 y que sirvió de base para la obtención de nuevos préstamos para RENFE, necesarios para afrontar sus planes de modernización en ciernes¹³. Con esta decisión finalizaba la tentativa de reforzar la red radial existente con otra de carácter más transversal. El dilatado proceso de construcción, la ralentización de las inversiones y el proceso de despoblación que se venía produciendo en las cinco provincias entre las décadas de 1930 y 1970, el cual se agudizó a raíz de la aplicación del Plan Nacional de Desarrollo, con su secuela de inmigración interior¹⁴, fueron factores que contribuyeron a la paralización definitiva del proceso constructivo de estas líneas.

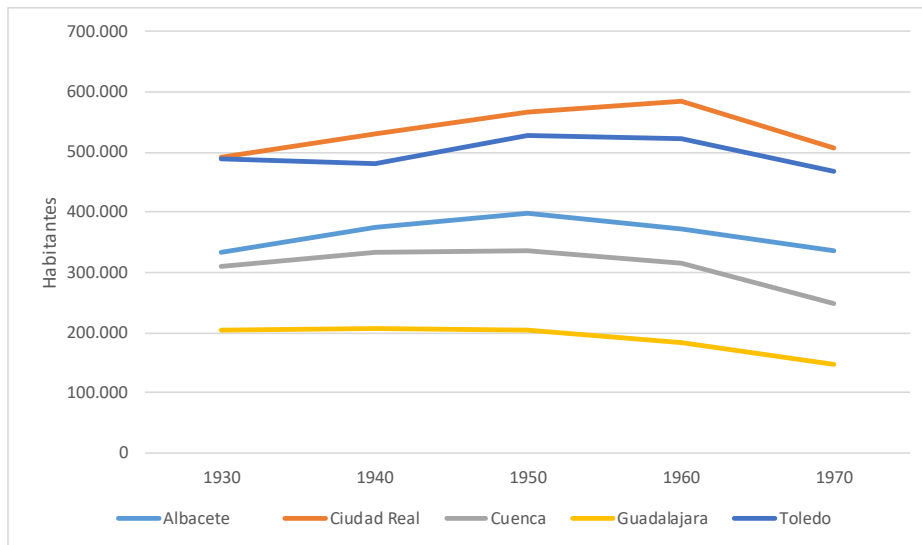
¹¹ Machimbarrena (1930).

¹² Tras haber sido explanados buena parte de los mismos, construidas obras de ingeniería (puentes y viaductos), túneles, estaciones y recintos ferroviarios.

¹³ Larrú (2009).

¹⁴ Memoria del Departamento de Movimiento de RENFE (1965), p. 16.

Gráfico 1. Evolución de la población en las cinco provincias castellano-manchegas (1930-1970).



Fuente: INE, Censos de Población. Elaboración propia.

En este nuevo contexto de racionalización económica, el Plan Decenal de Modernización (PDM) de RENFE (1964-1973) incorporaba un capítulo dedicado a la supresión de líneas ferroviarias de tráfico débil y cuantificaba un total de 2.200 km susceptibles de ser cerradas¹⁵, una vez realizados los informes pormenorizados y analizadas las conclusiones resultantes para cada una de las líneas estudiadas¹⁶. Así pues, en línea con lo establecido en el PDM y siguiendo las recomendaciones establecidas por el Banco Mundial en 1962 y las conclusiones de un segundo informe complementario de diciembre de 1963, se elaboraron estudios particulares para el cierre y desmantelamiento de un primer grupo de líneas, ramales y tramos¹⁷, entre los que se encontraban los ramales entre Bargas y Toledo (segunda vía de acceso a la capital toledana, cuyo servicio se hallaba suspendido desde el año 1947) y entre Villacañas y Santa Cruz de la Zarza (reinaugurado tan solo once años antes, en 1954). Finalmente, RENFE hizo efectivos el 1 de octubre de 1965 los cierres aprobados por el

¹⁵ RENFE (1963).

¹⁶ RENFE (1964a).

¹⁷ RENFE (1964b).

Gobierno a través del Decreto 4129 de 17 de diciembre de 1964. De los 204 kilómetros de tramos y líneas clausurados por ser considerados altamente deficitarios, 66 de ellos pertenecían a la provincia de Toledo.

En septiembre de 1965, en este contexto de racionalización y de cierre de líneas se produjo, en cambio, la apertura del ramal de conexión entre Puertollano y la Empresa Nacional Calvo Sotelo (ENCASO) destinado al transporte de pizarra bituminosa a dicha factoría, empleada para la obtención de carburantes, y su posterior distribución por ferrocarril. No obstante, a medida que se fueron abriendo diferentes ramas de los oleoductos que comunicaban con la refinería de Puertollano, este ramal fue reduciendo progresivamente su actividad de transporte¹⁸.

Una nueva propuesta de cierres, elaborada en 1968, elevaba hasta 1.887 los kilómetros susceptibles de ser clausurados, entre ellos se encontraban los ramales entre Villacañas y Quintanar de la Orden y entre Cinco Casas y Tomelloso, así como el tramo entre Manzanares y Ciudad Real, si bien, ninguno de los tres se encontró dentro de los cierres decretados entre finales de la década de 1960 y los primeros años de la de 1970.

Por su parte, todos los ferrocarriles de vía estrecha con presencia en la región finalizarían su ciclo operativo en esta etapa. Los mismos criterios racionalizadores que se habían establecido para analizar la situación de las líneas de débil tráfico en la red de ancho ibérico sirvieron también para la red de vía estrecha, afectando tanto a las líneas de capital privado como a las que se encontraban dentro de la órbita de lo público. En el primer grupo se encontraba el único tramo del Ferrocarril Madrid-Aragón que se mantenía abierto al tráfico en la provincia de Guadalajara, concretamente hasta Auñón, el cual sería cerrado en 1953. El resto de tramos y ramales de vía estrecha que prestaban servicios de viajeros y mercancías formaban ya parte de los organismos públicos encargados de su administración, como eran el ente Explotación de los Ferrocarriles por el Estado (EFE), constituido durante el Directorio Militar de Primo de Rivera y que se mantuvo en funcionamiento hasta 1965, para ser sustituido por la nueva empresa pública Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), creada en ese mismo año de 1965 y en donde se integrarían todas las líneas que hasta ese momento habían sido competencia de EFE. Entre 1956 y 1970 ambos entes cerraron los 164 km que quedaban operativos de la red de vía estrecha en

¹⁸ Véase la ficha del mismo en la web de la Federación Castellano-Manchega de Amigos del Ferrocarril: <https://fcmf.es/Ferrocarriles/526.htm>

la región, entre los que se encontraban el Ferrocarril Valdepeñas-Puertollano, los tramos en la provincia de Ciudad Real del Ferrocarril Fuente del Arco-Peñarroya- Puertollano, el Puertollano-San Quintín y el tramo toledano del Ferrocarril Madrid-Almorox.

Las inversiones ferroviarias desarrolladas durante esta etapa en la región se concentraron principalmente en los tramos de las provincias de Guadalajara, Toledo, Ciudad Real y Albacete por los que discurrían los principales ejes ferroviarios que conectaban el nordeste y centro de la península con el sur y el levante, encontrándose entre las mismas las siguientes: la electrificación del tramo entre Santa Cruz de Mudela y Linares Baeza (1957), el proyecto de renovación de vía entre Alcázar de San Juan y Cádiz (1960), la terminación del edificio del nuevo taller de material remolcado en Alcázar de San Juan (1960); las inauguraciones de los tramos electrificados entre Alcázar de San Juan y Sta. Cruz de Mudela (1960) y entre Madrid y Alcázar de San Juan (1963); las proyecciones para la construcción del nuevo taller de tracción eléctrica de Alcázar de San Juan, como respuesta al reemplazo de la tracción vapor por la diesel y eléctrica y a la aplicación del Plan de Reorganización del Entretenimiento del Material Motor y Móvil (1964); la actualización del sistema de Bloqueo Automático entre Madrid y Alcázar de San Juan (1965), la electrificación del tramo entre Castillejo-Añoover y Toledo (1965), el Plan Actualizado del Proyecto de Renovación de Vías en el tramo Minaya-Alcázar de San Juan (1973) y las electrificaciones entre Manzanares-Ciudad Real-Puertollano y Madrid-Guadalajara, ambas en 1975¹⁹.

En el caso particular de Alcázar de San Juan, todas estas inversiones atrajeron a su vez a otras industrias vinculadas al sector ferroviario, como fueron las empresas PRECON, que en 1960 abriría una nueva factoría de traviesas de hormigón en las proximidades del recinto ferroviario alcazareño, e INVATRA, que abriría igualmente un taller especializado en el mantenimiento de cisternas. A estas inversiones habría que añadir también la desarrollada por el Instituto Nacional de Urbanización (INUR), vinculada al Plan de Desarrollo Económico y Social (1964-1974), que promovió la construcción de polígonos de descongestión industrial de Madrid en las poblaciones de Alcázar de San Juan, Manzanares, Guadalajara y Toledo²⁰.

¹⁹ Para la cronología de los tramos electrificados en Castilla-La Mancha, véase https://fcmf.es/Publicaciones/Cronologia_electrificacion_Castilla-La_Mancha.pdf

²⁰ Escudero Gómez y Gómez Gutiérrez (2007).

Igualmente, entraría en funcionamiento un nuevo modelo para la gestión del tráfico unificado de mercancías, que se materializó en la creación de estaciones centro en los principales nudos ferroviarios. En la región, Chinchilla (Albacete) y Alcázar de San Juan entrarían en esa nueva red que se iría ampliando progresivamente a otros núcleos²¹.

No obstante, como hemos indicado en párrafos anteriores, al concentrarse las mejoras en los principales ejes ferroviarios que discurrían por la región, conectando el nordeste y centro de la península con el sur y el levante, las restantes líneas acusarían, por tanto, una menor dotación en materia de instalaciones y tecnologías implantadas. Los tramos de vía doble existentes en la región se concentraban en la red básica, entre las que se encontraban el tramo hasta Baides en la provincia de Guadalajara de la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona, el tramo hasta La Encina de la línea Madrid-Alicante y el tramo entre Alcázar de San Juan y Manzanares, común para la línea a Ciudad Real y Linares-Baeza. En cuanto a los sistemas de señalización y de regulación del tráfico, a finales de 1970, la tecnología más avanzada era el bloqueo automático, el cual solo se encontraba implantado en el tramo entre Madrid y Alcázar de San Juan.

Este período culminará con la finalización del período de la tracción vapor en España. El PDM había establecido que en el año 1973 solo deberían estar en servicio un número máximo de 200 locomotoras, todas ellas debían estar fuelizadas y dedicadas solo para el arrastre de trenes de mercancías y hasta que culminara la electrificación o dieselización de las líneas por las que circulaban²². Así pues, a la altura de 1975 solo quedaban en activo cuatro depósitos de locomotoras de vapor (Soria, Castejón de Ebro, Salamanca y Ciudad Real). Todos ellos serían clausurados entre el 1 de abril y el 15 de mayo de dicho año, siendo el de Ciudad Real el último en cerrar sus puertas²³.

El Plan RENFE (1972-1975), como continuidad al PDM, introduciría nuevas propuestas que serían tenidas en cuenta de cara a la proyección del nuevo ferrocarril que se abriría paso durante la etapa democrática. Sería este nuevo plan el que contemplaría la opción de introducir una futura red de alta velocidad y para ello propondría explorar la posibilidad de construir una nueva línea entre Madrid-Barcelona y Portbou, que alcanzaría

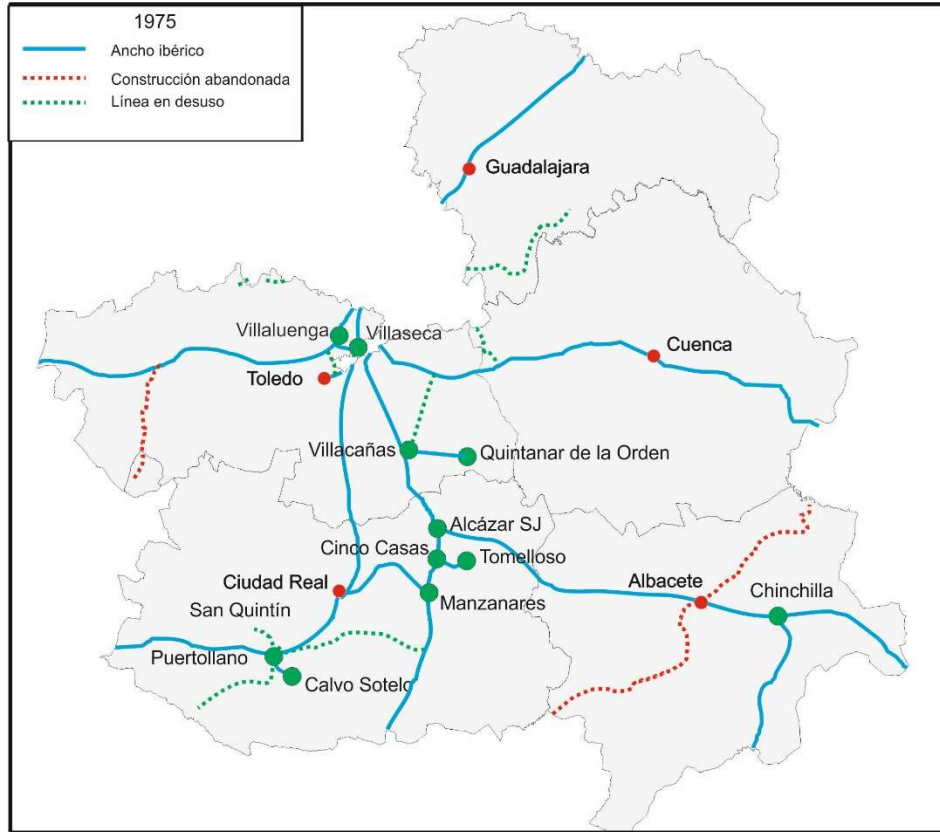
²¹ RENFE (1965), p. 4.

²² RENFE (1964). *Plan Decenal de Modernización (1964-1973)*, pp. 233-234.

²³ Revista *Vía Libre*, julio de 1975, p. 25.

velocidades en el rango entre 250-300 km/h y enlazaría con la futura red de alta velocidad que ya se estaba empezando a proyectar en Europa²⁴.

Mapa 2. Red ferroviaria en Castilla-La Mancha en 1975



Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

4. TRANSICIÓN DEMOCRÁTICA, INVERSIÓN PÚBLICA Y FERROCARRIL HASTA LA LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR (1976-2004)

Como indica Miguel Muñoz, cuando el franquismo llegó a su ocaso, la situación del ferrocarril era dramática. El proceso modernizador que se había puesto en marcha a raíz de los planes aplicados durante el desarrollismo no habían conseguido sacar al modo de transporte

²⁴ Muñoz (2026), pp.167-168.

ferroviario de una situación de marginalidad con respecto al transporte por carretera, el cual había experimentado un incremento muy relevante durante ese mismo período²⁵.

Ante este panorama, los gabinetes de la Unión de Centro Democrático (UCD), elegidos en las primeras elecciones tras la recuperación de la Democracia, considerarán al ferrocarril como un instrumento económico imprescindible, defendiendo su mantenimiento en la órbita de lo público, pero más adaptado a las exigencias que demandaba el mercado, en consonancia con las políticas neoliberales que estaban consolidándose en las directrices de la Comunidad Económica Europea, institución a la que España pretendía integrarse en los años siguientes²⁶. Para ello, estableció en 1978 un Plan de Actuación Urgente para RENFE, con el objetivo de elaborar un contrato-programa, siguiendo el modelo que se había establecido en Francia en 1968 y que se había extendido por otros países europeos²⁷. Así pues, en enero de 1979 se aprobaría el primer contrato-programa, que se vio complementado por el *Libro Blanco del Transporte. Directrices para una nueva política de transportes*, de mayo de ese mismo año. Todos estos análisis servirían para la redacción del Plan General de Ferrocarriles, 1980-1991, aprobado por el Consejo de Administración de RENFE el 10 de julio de 1981²⁸. Como indica Muñoz Rubio, este primer plan de la Democracia apostaba por introducir mejoras selectivas, descartando concentrar la explotación en aquellas líneas que absorbían la mayor parte del tráfico, ya que supondría dejar sin servicio a la mitad del territorio nacional. Además, proponía diseñar un nuevo ferrocarril combinando las mejoras selectivas con la implantación de una red de alta velocidad, rescatando la idea del Plan Renfe 1972-1975²⁹.

A comienzos de la década de 1980, las líneas que discurrían por las cinco provincias castellano-manchegas contaban con un grado de utilización bastante bajo, que, por otra parte, estaba en consonancia con el registrado en el conjunto de la red nacional. Dentro de la región, solo los tramos entre Baides-límite provincial con Soria, Alcázar de San Juan-Manzanares-límite provincial con Jaén, Ciudad Real-Puertollano-límite

²⁵ Muñoz (2024), p. 30.

²⁶ Muñoz (2026), pp. 165-166.

²⁷ Muñoz (2026), p. 166.

²⁸ Muñoz (2026), pp. 166-167.

²⁹ Muñoz (2026), p. 167.

provincial con Badajoz y Villaluenga-Villaseca-Mocejón se encontraban con porcentajes superiores al cincuenta por ciento de utilización³⁰.

La victoria del Partido Socialista Obrero Español (PSOE) en las elecciones de 28 de octubre de 1982 marcaría una nueva etapa para la política ferroviaria que se estaba desarrollando durante la Transición. En mayo de 1983 se constituiría la Comisión para el Estudio y Análisis de la Situación y Perspectivas de los Ferrocarriles Españoles, a la que se le encargó la elaboración de un informe sobre la situación ferroviaria en España. Dicha Comisión se tomaría dos años para la entrega de dicho documento, período en el que se redactaría el segundo Contrato Programa RENFE-Estado 1984-1986. Una de las principales decisiones de este nuevo marco de relaciones entre la empresa pública y el Estado fue el declarar a un conjunto de líneas de la red secundaria como altamente deficitarias, validando en parte los estudios que se habían iniciado a raíz de la aplicación del PDM³¹.

Todo ello vino a ratificar que los criterios y planteamientos económicos que se pusieron en marcha durante el desarrollismo en las décadas de 1960 y 1970 en España se mantendrían también tras la recuperación de la democracia, si bien el contexto socioeconómico y político era ya bastante diferente. Si los criterios de racionalización económica que se impusieron en las décadas de 1960 y 1970 sirvieron para que se consiguiera el apoyo del Banco Mundial, ahora, en la década de 1980, con una recuperada Democracia, el objetivo se focalizaba en lograr la integración económica en la Comunidad Económica Europea³².

Este nuevo decreto de cierres, aprobado por el Consejo de Ministros en su sesión de 30 de septiembre de 1984, entraría en vigor el 1 de enero de 1985. Así pues, fueron clausurados 914 km de líneas ferroviarias y 894 km quedarían solo operativos para el tráfico de mercancías. En Castilla-La Mancha los ramales entre Villacañas y Quintanar de la Orden con 25 km y entre Cinco Casas y Tomelloso de 18 km, considerados ya en 1968 como potencialmente clausurables, formarían parte de ese grupo de cierres. No obstante, el ramal entre Villacañas y Quintanar de la Orden se mantendría

³⁰ RENFE (1980).

³¹ Todos los estudios socioeconómicos que se realizaron entre las décadas de 1960 y 1980 para las líneas ferroviarias de ancho ibérico susceptibles de ser clausuradas pueden ser consultadas en la Biblioteca Ferroviaria del Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Catálogo disponible en www.docutren.com.

³² Polo (2023a).

operativo de manera estacional hasta los primeros años de la década de 1990, vinculado a las campañas de la remolacha.

Siguiendo a Muñoz Rubio, la entrega del informe final de la Comisión de Estudio de los Ferrocarriles vino a coincidir con la firma, el 12 de junio de 1985, del Acta de Adhesión de España a las Comunidades Europeas. La política comunitaria en materia de transportes ferroviarios se encaminaba a la creación de una red ferroviaria europea y para ello precisaba desvincular a las empresas ferroviarias de sus Estados y sanearlas financieramente para que concurrieran en ese nuevo mercado que se estaba diseñando a escala europea. Con ese espíritu se redactó la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), promulgada en 1987, mediante la cual se establecía un nuevo marco institucional para la ejecución del Plan de Transporte Ferroviario (PTF), aprobado por el Consejo de Ministros el 30 de abril de 1987³³.

Una de las principales novedades del PTF sería el establecimiento de un nuevo acceso ferroviario de alta velocidad a Andalucía, a través de la construcción de la nueva variante de Brazatortas. Esta decisión, de indudable trascendencia para el futuro del ferrocarril en España, tendría una afectación directa sobre la red ferroviaria que discurría por la región castellano-manchega. El 10 de enero de 1988 se produjo el desmantelamiento de 139 km entre Parla y Ciudad Real capital para la construcción de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, la cual quedaría abierta al tráfico el 14 de abril de 1992, incorporando al territorio ferroviario de Castilla-La Mancha 228 km de la nueva línea.

Con la llegada de Josep Borrell al Ministerio de Transportes, en abril de 1994 se publicaría el Plan Director de Infraestructuras (PDI)³⁴. Este nuevo plan perseguía como primer objetivo configurar una red de alta velocidad con estructura propia, que fuera competitiva con el modo de transporte aéreo, teniendo como eje básico la línea Sevilla-Madrid-Barcelona-frontera francesa, a la que se conectarían la “Y” vasca a través del corredor navarro, una nueva línea entre Madrid-Albacete y Valencia y la conexión con Portugal, una vez acordado su trazado. En cuanto a la red convencional, como segundo objetivo, se pretendía resolver los estrangulamientos existentes para aumentar las velocidades comerciales y mejorar la calidad de la oferta. Así pues, se planteaba elevar la velocidad comercial a 200-220 km/h en los tramos de la red general de mayor tráfico,

³³ Muñoz (2026), pp. 180-202.

³⁴ BOE, 20 de abril de 1994.

correspondiendo en Castilla-La Mancha a los tramos Albacete-La Encina y Madrid-Alcázar de San Juan-Santa Cruz de Mudela. Como tercer objetivo del PDI se continuaría con el desarrollo del Plan de Transporte de Cercanías (1990-1993) y del Programa de Redes Ferroviarias Arteriales, que tendría sus efectos positivos en Castilla-La Mancha, al incorporar el tramo entre Madrid y Guadalajara a la red de Cercanías del núcleo de Madrid, circunstancia que, sin duda, tuvo una repercusión muy positiva para el despegue económico y poblacional de la capital alcarreña³⁵.

La llegada al gobierno del Partido Popular en 1996 supuso la asunción de la política ferroviaria estructurada en el PDI³⁶. Para continuar con la construcción de las nuevas líneas de alta velocidad, Rafael Arias-Salgado, como ministro de Fomento del primer gobierno del Partido Popular en Democracia, crearía en 1996 el nuevo ente público denominado Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), con personalidad jurídica propia y adscrito a dicho ministerio³⁷. Tras un proceso muy dilatado de construcción, que se prolongó durante siete años, el 10 de octubre de 2003 quedaría abierto el tramo entre Madrid y Lleida, perteneciente a la línea de alta velocidad entre Madrid-Barcelona y la Frontera Francesa, que discurriría durante 71 km por la provincia de Guadalajara, concretamente entre Meco y el viaducto del Jalón, en el límite con la provincia de Soria.

Los nuevos tramos de alta velocidad abiertos durante este período en la región impulsarían la presencia de la región castellano-manchega dentro de esa nueva red, pero dejaría también una secuela de pérdidas en otras áreas ferroviarias de la región. Si la apertura de la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, tuvo sus efectos positivos para las ciudades en las que se establecería parada (Ciudad Real³⁸ y Puertollano)³⁹; en cambio, el tramo entre Madrid-Ciudad Real de la antigua línea convencional, en su discurrir por las provincias de Toledo y Ciudad Real, quedaría sin servicio al haber sido completamente desmantelado desde Parla. Igualmente, la apertura de la primera línea de alta velocidad tendría consecuencias negativas para el histórico nudo ferroviario de Alcázar de San Juan. La pérdida de las circulaciones que discurrían hacia Andalucía supondría un primer varapalo para una población que había empezado a entrar en crisis

³⁵ Muñoz (2026), pp. 214-216.

³⁶ Muñoz (2026), p. 222.

³⁷ Muñoz (2026), p. 221.

³⁸ Jiménez (2023).

³⁹ Rodríguez (2007).

en el año 1991, cuando la factoría de la empresa MACOSA cerró sus puertas en la ciudad⁴⁰. A estas pérdidas se sumarían, además, los cierres del taller de material remolcado en 1995 y el de material motor en 2002. Como compensación, en 2003, se abriría la factoría Albatros Alcázar S.A., la cual comenzó a operar en las mismas instalaciones que había ocupado el antiguo taller de material motor de RENFE⁴¹, manteniéndose operativa hasta 2012.

Durante este largo período las líneas convencionales que discurrían por la región mejorarían sus instalaciones fijas y sus sistemas de señalización y bloqueo. Entre 1979 y 2004 finalizarían las electrificaciones que se estaban ejecutando en la línea de Alicante, en la de Zaragoza-Barcelona a su paso por Guadalajara y en la segunda vía entre Manzanares y Santa Cruz de Mudela, incluyendo las relativas a las nuevas variantes (Socuéllamos y Chinchilla) y los tramos que conectaban Puertollano con la estación de mercancías de La Nava de Puertollano y su refinería.

A la altura de 1980 el sistema de bloqueo automático se había extendido ya hasta Baidés en Guadalajara, vinculado a la línea a Zaragoza y Barcelona, así como entre Alcázar de San Juan y La Encina en la de Alicante. Por su parte, el tramo entre Manzanares y Linares-Baeza pasaría a estar regulado por el Centro de Tráfico Centralizado que se inauguró en 1982 en la estación de Manzanares, vinculado a la culminación de los trabajos de electrificación y de construcción de la vía doble en ese tramo sur de la provincia de Ciudad Real.

Relacionado con la nueva línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, en 1992 se construiría en La Sagra (Toledo) un nuevo taller de mantenimiento especializado en las ramas de AVE. Este taller se ha caracterizado por haber venido prestando servicio con trabajadores pertenecientes a las empresas que tenían contratado con RENFE esta labor de mantenimiento, entre ellos se encontraban algunos que habían trabajado en la factoría de Macosa en Alcázar de San Juan, por lo cual, podemos afirmar, que el taller de La Sagra fue pionero en el desarrollo de este modelo de externalización puesto en marcha en los albores de la alta velocidad en España⁴².

La publicación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario marcaría el final de un período eminentemente público, el cual había estado capitalizado desde 1941 por la empresa pública RENFE. A

⁴⁰ Polo (2017).

⁴¹ Polo (2023), p. 158.

⁴² Casas (2023), pp. 111-119.

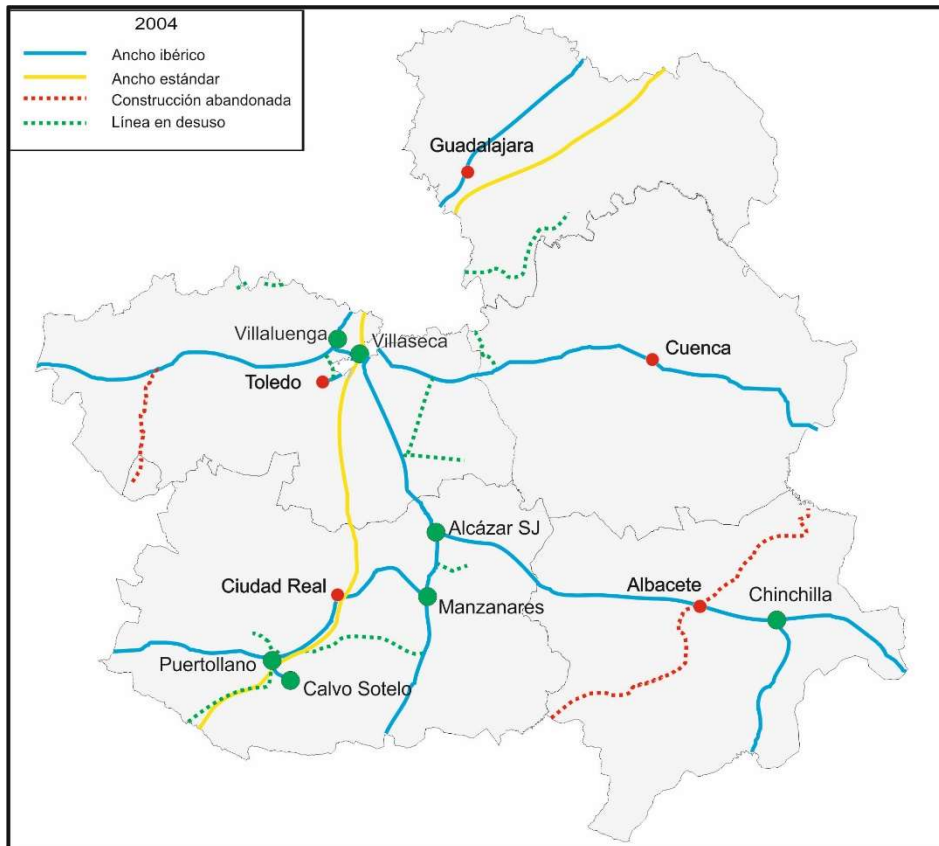
partir de la publicación de esta norma se establecería un período de transición de un año a partir del cual se constituirían dos nuevos entes públicos, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y Renfe Operadora, que comenzarían a funcionar, ya por separado, a partir del 1 de enero de 2005.

La nueva ley era consecuente con las directrices comunitarias que, en materia de transporte ferroviario, recomendaban la separación del mantenimiento de la infraestructura y la regulación del tráfico de la operación ferroviaria, con el fin de prepararse para un nuevo marco de competencia que contaría con nuevos operadores.

El ADIF, además de asumir el mantenimiento de la infraestructura y la regulación del tráfico, se encargaría de la faceta constructora de las nuevas líneas ferroviarias que se proyectasen, competencia que, desde 1996, se había asignado al GIF. Esta atribución suponía igualmente la desaparición de este último ente público tras ocho años de funcionamiento independiente.

Por su parte, Renfe Operadora, heredaría la marca comercial y se configuraría como la empresa ferroviaria de bandera, la cual estaba destinada a competir en un nuevo escenario liberalizado, que se abriría camino en los años siguientes.

Mapa 3. Red ferroviaria en Castilla-La Mancha en 2004



Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

5. NUEVA ETAPA PÚBLICA Y LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR (2005-2025).

El nuevo escenario que se abriría paso a partir de la Ley del Sector Ferroviario de 2003, comenzaría a desarrollarse con un nuevo gobierno del PSOE, que se mantendría durante dos legislaturas, entre 2004 y 2011. Durante esta etapa de gobierno se aprobaría el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) (2005-2020)⁴³, que situó al ferrocarril como eje central del sistema de transporte español, absorbiendo cerca de la mitad de la inversión total prevista, lo que supuso una clara apuesta por este modo frente a la carretera. En el ámbito ferroviario, el

⁴³ Aprobado por el Consejo de Ministros el 15 de julio de 2005.

plan priorizó la expansión de la red de alta velocidad, con el objetivo de extenderla por todo el territorio, mejorar la accesibilidad y conectar la mayoría de capitales, al tiempo que se pretendía integrar a España en la red transeuropea de transporte. Además, se impulsó la creación de líneas mixtas para viajeros y mercancías, junto con la potenciación de servicios de cercanías y la ejecución de determinadas actuaciones de seguridad, como la supresión de pasos a nivel.

Asimismo, el PEIT buscó transformar el modelo ferroviario hacia un sistema intermodal, equilibrado y más eficiente, reduciendo la dependencia de la carretera y corrigiendo la tradicional estructura radial mediante una red más mallada. Entre sus objetivos destacaron la mejora de la cohesión territorial, la accesibilidad homogénea, la sostenibilidad ambiental y la competitividad económica, apoyándose en el ferrocarril como elemento clave para articular el territorio y favorecer una movilidad más sostenible tanto de viajeros como de mercancías⁴⁴.

En este nuevo marco, entre 2005 y 2010, se abrieron al tráfico las líneas de alta velocidad que se encontraban en construcción en la región. Por una parte, la de Toledo, en 2005, que se configuró como un ramal de 21 km con origen en la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, a la altura de la bifurcación de La Sagra. La construcción y puesta en servicio de este ramal de alta velocidad vendría a replicar, casi ciento cincuenta años después, el mismo planteamiento ferroviario que puso en marcha la compañía MZA para conectar a esta ciudad con el resto de la red. La construcción de una nueva línea en fondo de saco y no como variante de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla favoreció su desconexión con otras ciudades como Ciudad Real y Puertollano integradas ya en esa nueva red de altas prestaciones e incluso con la red convencional al suprimirse el tramo entre Algodor y Toledo, impidiendo de esa manera la conexión con la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) en Castillejo-Añoover y Aranjuez y supeditando la realización de cualquier transbordo con la RFIG en la estación Madrid-Puerta de Atocha. Se consideraba ya por entonces que, una vez se hubiera consensuado el futuro trazado de la línea de alta velocidad a Extremadura a su paso por el término municipal de Toledo, se conseguiría solucionar esta situación de insularidad con respecto al resto de la red que discurre por las proximidades de la capital de la región.

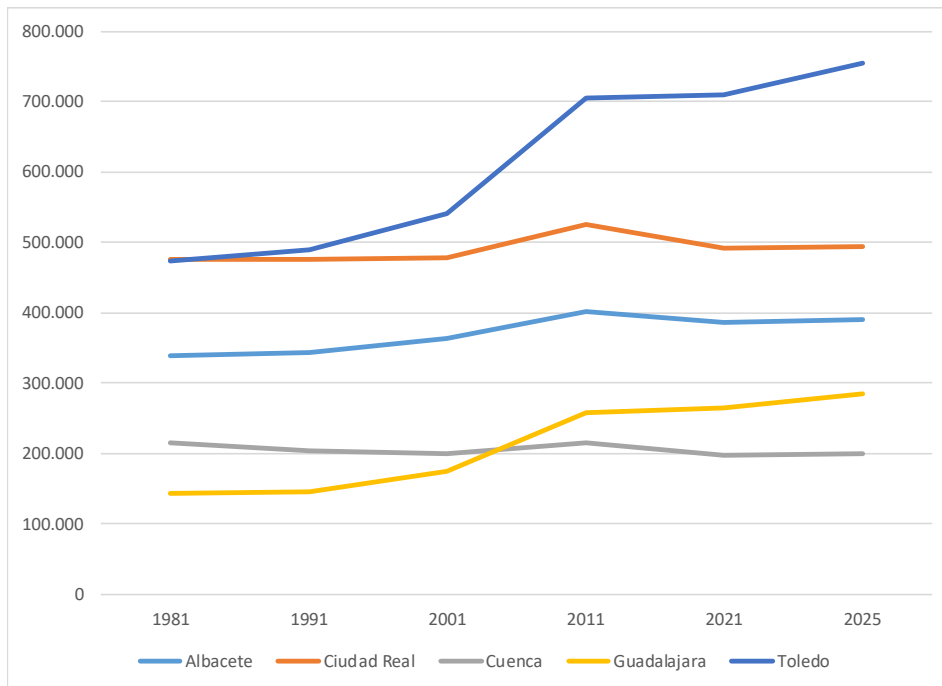
⁴⁴ El PEIT se puede consultar en línea en el siguiente enlace: <https://www.transportes.gob.es/plan-estrategico-de-infraestructuras-y-transporte-peit>

Por otra parte, en 2010 se abrirían al tráfico los 360 km de la línea entre Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia que discurrían por la región, concretamente entre Seseña y Almansa. Esta apertura permitió que las capitales de Cuenca y Albacete se sumaran a la red de alta velocidad y que las cinco capitales formaran ya parte de la red de ciudades con servicios de alta velocidad. Además, esta nueva línea sería dotada en junio de 2012 de una variante que permite la interconexión con la línea de Andalucía, a la altura del término municipal de Torrejón de Velasco (Madrid), facilitando la operación de trenes de alta velocidad entre Valencia y Sevilla sin tener que pasar por Madrid capital, reduciendo así los tiempos de viaje entre ambas ciudades.

No obstante, la apertura de esta nueva línea de alta velocidad acarreoó otras consecuencias para determinadas zonas de la red convencional operativa en la región. La primera la encontramos en la provincia de Cuenca, en la que, como efecto directo de dicha apertura, la línea Aranjuez-Cuenca-Utiel vio reducir aún más su ya débil uso por entonces. Con una situación de despoblación severa en la provincia y, más concretamente en el tramo comprendido entre Cuenca y el límite con la Comunidad Valenciana, sumada a la falta de modernización de este trazado ferroviario, la línea se tornó altamente deficitaria. Las propuestas de reactivación que se plantearon para la misma por parte de instituciones, como la propia Diputación Provincial de Cuenca, por colectivos ciudadanos y sindicatos no alcanzaron el respaldo necesario para su mantenimiento en activo. Trece años después, concretamente el 23 de febrero de 2023, sería clausurado el tramo entre Tarancón y Utiel, suponiendo el cierre de 177 km en la región.

Como apuntábamos, la evolución poblacional de la región ha constituido un argumento clave para la toma de decisiones en materia de movilidad. En la siguiente gráfica se puede apreciar cómo la provincia de Cuenca es la que ha registrado el mayor estancamiento demográfico del conjunto regional, presentando un comportamiento muy diferente al que han tenido otras provincias como Toledo y Guadalajara, las más próximas a la Comunidad de Madrid y de la que se han beneficiado claramente por sus respectivas rentas de localización. La gráfica también permite apreciar cómo las dos provincias restantes, Albacete y Ciudad Real, también presentan un comportamiento tendente al estancamiento, sobre todo desde 2011.

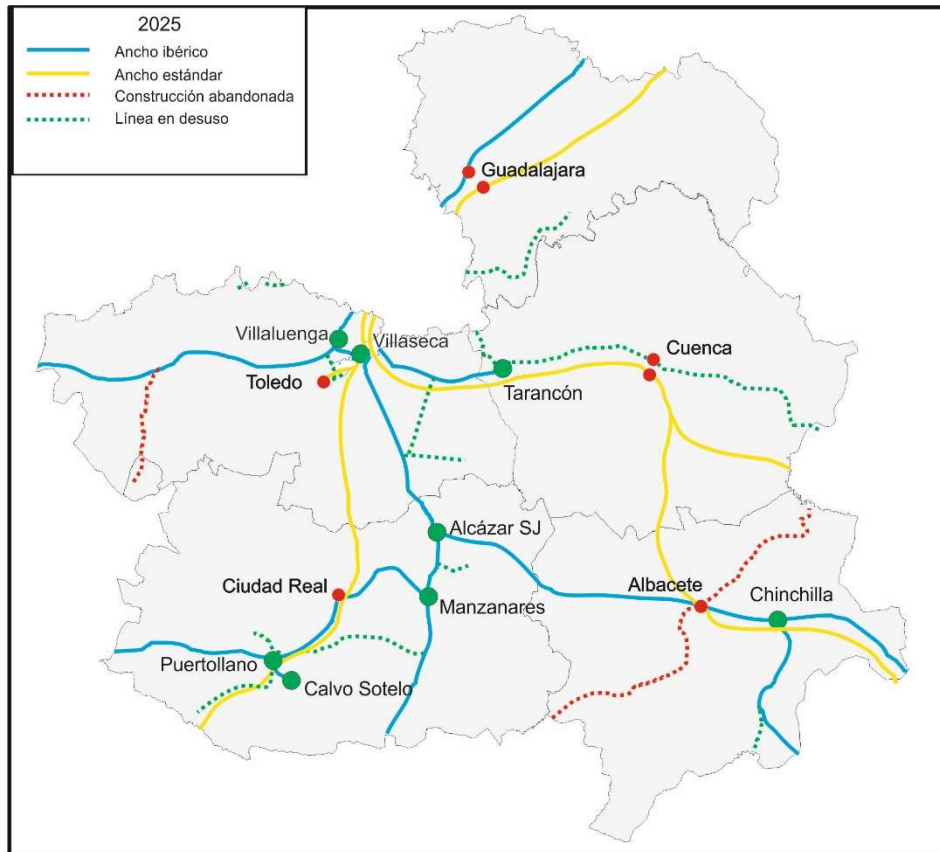
Gráfico 2. Evolución de la población en las cinco provincias castellano-manchegas (1981-2025)



Fuente: INE, Censos de Población. Elaboración propia.

Igualmente, el nudo ferroviario de Alcázar de San Juan sería otro de los núcleos afectados por la apertura de la línea de alta velocidad a la Comunidad Valenciana y la Región de Murcia. Además, a la altura de 2010 seguía siendo, junto con el tramo toledano por donde discurrirá en un futuro la línea de alta velocidad a Extremadura, uno de los territorios ferroviarios de la región sin trazado de alta velocidad, aunque sí con estudios informativos aprobados para el desarrollo del trazado de la futura línea de alta velocidad a Jaén, que discurriría por este histórico nudo ferroviario de La Mancha Central.

Mapa 4. Red ferroviaria en Castilla-La Mancha en 2025



Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Durante esta última etapa, en consonancia con las directrices de la política ferroviaria de la Unión Europea, se produciría la entrada de nuevos operadores ferroviarios en el mercado ferroviario español. En el año 2005 comenzó oficialmente para el ámbito de las mercancías y en el de los viajeros la liberalización no se hizo efectiva hasta el año 2021 y limitada en exclusividad a los servicios de alta velocidad.

Transcurridos cinco años ya desde la entrada de dos operadores privados para la prestación de servicios de alta velocidad, Ouigo e Iryo⁴⁵, podemos apuntar cuál ha sido el impacto en el volumen de viajeros

⁴⁵ Ouigo opera en Albacete-Los Llanos y en Cuenca-Fernando Zóbel, mientras que Iryo presta servicio en las estaciones de alta velocidad de Ciudad Real y Puertollano.

transportados por todos los operadores (Renfe Operadora, AVLO Renfe Low Cost, Ouigo e Iryo) y cómo se ha reflejado en las estaciones de Castilla-La Mancha en las que existe oferta de estos servicios. En el siguiente cuadro se presentan los datos de tráfico correspondientes al período comprendido entre 2015 y 2024, pertenecientes a la serie histórica que proporciona el *Observatorio del Ferrocarril en España*, para el conjunto de estaciones con servicios de larga distancia convencional y alta velocidad comercial, así como su repercusión en las cinco estaciones con mayor demanda de estos servicios de la red nacional y en aquellas de Castilla-La Mancha que se encuentran dentro de las treinta estaciones con mayor tráfico registrado.

Así pues, observamos en primera instancia cómo el tráfico en este tipo de servicios ha crecido, en términos generales, un 57,98% en los últimos diez años. El crecimiento también se aprecia en las estaciones castellano-manchegas que forman parte de la lista de las treinta estaciones con mayor tráfico registrado, siendo estas las de Albacete, Cuenca y Ciudad Real. Las tres han experimentado un crecimiento apreciable durante el período contemplado, siendo la de Cuenca en la que se percibe un incremento mayor, por encima del treinta por ciento, en buena medida justificado por el atractivo turístico que ofrece esta ciudad Patrimonio de la Humanidad.

Cuadro 1. Número de viajeros/as subidos y bajados en estaciones de Castilla-La Mancha con servicios de Larga Distancia Convencional y Alta Velocidad Comercial en los años 2015 y 2024.

Estación	Puesto	2015	% sobre total viajeros	Puesto	2024	% sobre total viajeros	Dif. % 2015-2024
Madrid Puerta de Atocha	1	16.717.863	27,62	1	23.421.986	24,49	40,10
Barcelona Sants	2	9.362.098	15,47	3	13.895.002	14,53	48,42
Sevilla Santa Justa	3	3.433.763	5,67	5	5.191.757	5,43	51,20
Madrid-Chamartín	4	3.383.507	5,59	2	14.073.915	14,72	315,96
Valencia-J. Sorolla	5	3.353.019	5,54	4	6.610.938	6,91	97,16
Albacete-Los Llanos	15	615.782	1,02	16	693.514	0,73	12,62
Cuenca-Fernando Zóbel	21	346.946	0,57	21	451.517	0,47	30,14
Ciudad Real	29	268.888	0,44	26	297.297	0,31	10,57
Total 30 primeras		54.518.949	90,07		89.398.474	93,49	63,98
Restantes		6.008.643	9,93		6.222.034	6,51	3,55
Total viajeros		60.527.591	100		95.620.508	100	57,98

Nota: no se incluyen los viajeros con trayectos internacionales realizados por operadores privados, así como las estaciones en el extranjero no fronterizas.

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. *Observatorio del Ferrocarril en España (OFE)*. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Elaboración propia.

El siguiente cuadro presenta las cifras más significativas del transporte ferroviario de viajeros en servicios de Media Distancia para los años 2015

y 2024. En este caso hay que observar que estos servicios son prestados exclusivamente por Renfe, al no haber sido aún liberalizados. Al igual que en el cuadro anterior, se observa un crecimiento muy apreciable del tráfico de viajeros en estos servicios de Media Distancia, superior al registrado para los servicios de Alta Velocidad. En este caso el incremento, en términos generales, se eleva hasta el 70,08%. Dentro de las treinta ciudades con mayor tráfico registrado se encuentran Toledo, Ciudad Real y Alcázar de San Juan. De estas tres, Toledo y Ciudad Real cuentan con servicios *Avant* de alta velocidad. No figuran en el cuadro las ciudades de Puertollano y Albacete, las cuales, a lo largo de estos últimos diez años, han entrado y salido de la lista de las treinta ciudades con mayor tráfico. Concretamente Puertollano, que también cuenta con servicio *Avant* de alta velocidad, registraba en 2015 un total de 407.764 viajeros, ocupando el puesto 30 de la lista. Su última aparición en la misma, ocupando el último puesto, está registrada en 2018 con 410.458 viajeros. Por su parte, Albacete apareció en la lista de las treinta en 2022 ocupando el puesto 29 con 465.355 viajeros. En 2024 ocupaba el puesto 25 con 939.384 viajeros por detrás de Alcázar de San Juan.

El incremento tan relevante en el número de viajeros registrados a finales del período contemplado ha respondido a la política tarifaria que el Gobierno de España aplicó al conjunto de los transportes públicos para paliar en parte la crisis inflacionaria provocada por el conflicto bélico en Ucrania y reducir la dependencia hacia los combustibles fósiles. El objetivo del Gobierno consistió también en aliviar la economía de las familias y fidelizar al usuario en el transporte público. Esta medida ha evolucionado desde un abono completamente gratuito para los servicios de Media Distancia hacia nuevos esquemas de descuento, mediante la creación del Abono Único estatal, con tarifas planas mensuales para viajeros recurrentes.

Como se puede comprobar en el siguiente cuadro, en Castilla-La Mancha la ciudad de Alcázar de San Juan, por su renta de localización con respecto a Madrid y por su buena conexión dentro de la red ferroviaria nacional, fue la que alcanzó el mayor incremento en número de viajeros, concretamente un 130,08%. Toledo y Ciudad Real, aunque contaron con incrementos muy apreciables, del 42,90% y 52,60% respectivamente, no alcanzaron los efectos que tuvieron en Alcázar de San Juan los abonos gratuitos, dado que los servicios *Avant* que se prestan en Toledo y Ciudad Real, aunque tuvieron importantes descuentos, no llegaron a contar con la gratuidad plena.

Cuadro 2. Número de viajeros/as subidos y bajados en ciudades de Castilla-La Mancha con servicios de Media Distancia en los años 2015 y 2024.

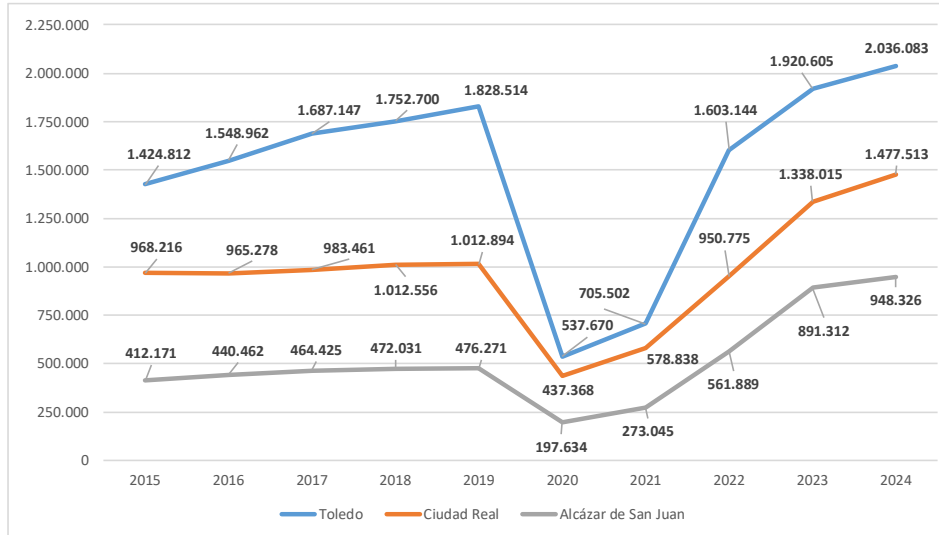
Ciudades	Puesto	2015	% sobre total viajeros	Puesto	2024	% sobre total viajeros	Dif. % 2015-2024
Barcelona	1	7.492.412	12,23	2	9.811.956	9,42	30,96
Madrid	2	5.713.268	9,33	1	10.855.396	10,42	90,00
Córdoba	3	3.116.186	5,09	8	3.348.526	3,21	7,46
Sevilla	4	2.943.792	4,81	3	5.820.946	5,59	97,74
Girona	5	2.674.153	4,37	6	3.588.968	3,45	34,21
Toledo	10	1.424.812	2,33	11	2.036.083	1,95	42,90
Ciudad Real	12	968.216	1,58	15	1.477.513	1,42	52,60
Alcázar de San Juan	29	412.171	0,67	24	948.326	0,91	130,08
Total 30 primeras		43.479.450	70,98		74.006.498	71,04	70,21
Restantes		17.773.139	29,02		30.171.147	28,96	69,76
Total viajeros		61.252.589	100		104.177.645	100	70,08

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. *Observatorio del Ferrocarril en España (OFE)*. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Elaboración propia.

Por último, el siguiente gráfico aporta el detalle evolutivo que se avanzaba en el cuadro anterior, pero centrado ya en las poblaciones de la región. En el mismo se muestra la evolución del número de viajeros registrados en las tres ciudades castellano-manchegas de las que disponemos una serie completa para el período 2015-2024. En la gráfica se observa cómo en el primer lustro de dicho período el número de viajeros fue incrementándose de manera constante, siendo Toledo la ciudad en donde el crecimiento fue más relevante. En el caso de Alcázar de San Juan dicho incremento se quedó relativamente próximo al medio millón de viajeros, rango en el que se situaba el movimiento de viajeros por esta estación antes de la apertura de la línea de alta velocidad a la Comunidad Valenciana y a la Región de Murcia. La crisis sanitaria provocada por la pandemia del COVID 19 provocó un importante descenso, muy acusado en el caso de Toledo, en torno al 71%, y cercano al 60% en Alcázar de San Juan y Ciudad Real. De esta acusada bajada se fueron recuperando a medida que la actividad económica fue normalizándose. El crecimiento en la demanda, que se observa en 2022 y en años sucesivos, ha obedecido a la política tarifaria que se estableció para amortiguar los efectos económicos motivados por la guerra en Ucrania, y que redundó en la implantación de abonos gratuitos para los servicios de Media Distancia y de descuentos en los servicios *Avant*. Sin duda, el futuro tendrá que decirnos cómo habrán incidido en esta evolución las nuevas fórmulas tarifarias que han empezado a aplicarse a partir de 2025 y cómo repercutirán en el resto de ciudades de la región (Albacete y Puertollano)

con potencialidad suficiente para entrar dentro del listado de ciudades con mayor tráfico ferroviario, para este tipo de servicios, dentro de la red ferroviaria nacional.

Gráfico 3. Evolución del número de viajeros por ferrocarril en Toledo, Ciudad Real y Alcázar de San Juan utilizando servicios *Avant* y Media Distancia (2015-2024)



Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. *Observatorio del Ferrocarril en España (OFE)*. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Elaboración propia.

CONCLUSIONES

Los últimos noventa años de historia ferroviaria en la región castellano-manchega han sido decisivos para la consolidación de este modo de transporte en este espacio territorial, ya que ha sido durante esta etapa pública en la que el ferrocarril ha experimentado, probablemente, los mayores retos de su historia. Sufrió las consecuencias de una guerra de la que tuvo que recuperarse en un período de fuertes carestías y se tuvo que enfrentar a la crisis motivada por el final de ciclo de algunas de las explotaciones ferroviarias que se asentaban en la región, como sucedió en el caso de los ferrocarriles de vía estrecha y otros ramales de vía ancha, muchos de los cuales se construyeron sin vocación de crear una red, si no

como complemento de la red general de vía ancha o como final de líneas de vía estrecha que tenían su origen en otros territorios.

A estos retos y momentos críticos se sumaron los que exigieron los planes de modernización puestos en marcha durante el Franquismo. Las inversiones que se acometieron se centraron, básicamente, en aquellas líneas de mayor interés para el conjunto de la red ferroviaria nacional. Prueba de ello es que aquellas líneas en las que no se aplicaron inversiones relevantes fueron las que más acusaron las exigencias que demandaba el nuevo ferrocarril que se pretendía implantar tras la recuperación de la Democracia. En este sentido, el criterio de rentabilidad económica, ya imperante durante el Franquismo, ha sido capital para la toma de decisiones, como sucedió en el caso de la línea Aranjuez-Cuenca-Utiel, o como podría haber sucedido en otras líneas de la región que tampoco tuvieron inversiones relevantes o que perdieron ventaja competitiva respecto a otros modos de transporte, pero en las que nuevos proyectos ferroviarios vinculados a líneas de alta velocidad o por su proximidad a estas como plataformas lanzadera, han servido como tabla de salvación para las mismas.

El nuevo período que se abrió en la región en 1992 con la apertura de la primera línea de alta velocidad ha permitido que las cinco capitales de la región hayan crecido económica y poblacionalmente, si bien esta irrupción de la alta velocidad también ha generado tensiones en otros territorios que dejaron de tener servicios ferroviarios, como sucedió en las poblaciones por las que discurría la antigua línea entre Madrid y Ciudad Real, o aquellos que perdieron circulaciones, como sucedió en el caso del histórico nudo ferroviario de Alcázar de San Juan. En este último caso su relevante renta de localización respecto a Madrid le ha permitido situarse entre las tres estaciones de la región con mayor número de viajeros de servicios de media distancia, compitiendo con ciudades como Puertollano y Albacete, integradas en la red de alta velocidad desde 1992 y 2010 respectivamente. Confiamos que los proyectos de alta velocidad que se puedan desarrollar finalmente en la región sigan redundando en sus poblaciones, áreas de influencia y que se pueda seguir articulando una verdadera red regional con vocación nacional e internacional, y en la que el transporte de mercancías por ferrocarril, a través de proyectos como el de la Plataforma Logística Intermodal de Transporte de Alcázar de San Juan, para la que existe un protocolo firmado desde finales de 2010⁴⁶,

⁴⁶ https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/10122906.pdf

recupere parte de la presencia y el papel que perdió este tipo de tráficos como consecuencia del trasvase de los mismos hacia el transporte por carretera.

BIBLIOGRAFÍA

- Casas Rodríguez, Juan Carlos (2023). “Los talleres de Alta Velocidad”. En Muñoz Rubio (ed.) (2023). *Historia de los talleres de Renfe, 1941-2023. El mantenimiento del material rodante*, pp. 109-130. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- De los Cobos Arteaga, Francisco (1998). “Breve crónica de los ramales ferroviarios en vía ibérica de Castilla-La Mancha”, en *Studia Academica: Revista de Investigación Universitaria*, nº. 6, 1997-1998, págs. 145-182.
- Escudero Gómez, Luis Alfonso y Gómez Gutiérrez, Emilio José (2007). “El Plan de Descongestión Industrial de Madrid en Castilla-La Mancha: una reflexión geográfica”. En *Estudios Geográficos*, Vol. LXVIII, 263, julio-diciembre, pp. 497-526.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2024). *Observatorio del Ferrocarril en España*. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Disponible en: https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-transportes/ferroviario/observatorio/ofe_2024.pdf
- 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 (2001). “Los fracasos del ferrocarril madrileño: los casos del Ferrocarril Madrid-Almorox y Ferrocarril del Tajuña”. *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez (Madrid).
- Larrú, José María (2009). “El “caso España”: un repaso a la ayuda norteamericana recibida por España en perspectiva actual y comparada”. En *Estudios Económicos de Desarrollo Internacional*. Vol. 9-1 (2009), pp. 91-126.

Machimbarrena, Vicente (1930). “La mejora y ampliación de la red ferroviaria española”. En *Revista de Obras Públicas*, núm. 2.550, 1 de junio de 1930, pp. 273-276.

Muñoz Rubio, Miguel (2026). *RENFE. Historia del ferrocarril público español, 1941-2004*. Amazon Italia Logistica S.r.l. Torraza Piemonte (TO), Italia.

Muñoz Rubio, Miguel (2024). “Las vicisitudes de los ferrocarriles españoles durante la etapa pública”. En *TST. Transportes Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 54, pp. 18-37.

Muñoz Rubio, Miguel (1995). *RENFE (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*. Ediciones Luna, Madrid.

Muñoz Rubio, Miguel (2020). «Ochocientos brazos». El movimiento obrero en el ferrocarril durante el franquismo, Madrid, Editorial Anexo.

Polo Muriel, Francisco (2026). “Depuración y represión del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo en Castilla-La Mancha (1936-1975)”. En *X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria*, Alcázar de San Juan. Disponible en: <https://asihf.org/wp-content/uploads/2026/05/Polo2.pdf>

Polo Muriel, Francisco (2023b). “El factor humano en el mantenimiento del material rodante de la empresa pública Renfe. Contexto histórico y dinámica evolutiva (1941-2023)”. En Muñoz Rubio (ed.) (2023). *Historia de los talleres de Renfe, 1941-2023. El mantenimiento del material rodante*, pp. 131-164. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Polo Muriel, Francisco (2023a). “Líneas ferroviarias en desuso y reconversión. El pasado ferroviario”. En *Revista MITMA*, pp. 182-191. Madrid. Disponible en: https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/jul_agost_182_191.pdf

- Polo Muriel, Francisco (2019). La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo (1936-1975). Colección de Historia Ferroviaria, nº 15. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Polo Muriel, Francisco (2017). “Una ínsula industrial en La Mancha de Ciudad Real: el caso de la factoría de material ferroviario de Construcciones Devis y Macosa de Alcázar de San Juan, 1941-1991”. En *La Historia, lost in traslation? Actas del XIII Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea*, pp. 2707-2719. http://seft.uclm.es/seft/resources/source/PDFs/La_Historia_lost_.pdf
- Polo Muriel, Francisco (2015). La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo (1936-1975). Tesis doctoral disponible en el repositorio documental de la Universidad Autónoma de Madrid: <https://repositorio.uam.es/handle/10486/669730>
- RENFE (1980). *Memoria del Departamento de Movimiento*.
- RENFE (1970). *Memoria del Departamento de Movimiento*.
- RENFE (1965). *Memoria del Departamento de Movimiento*.
- RENFE (1964a). *Estudios de las posibles supresiones de servicio de líneas de débil tráfico*.
- RENFE (1964b). *Avance del Estudio y Propuesta de cierre de 214 kilómetros de líneas deficitarias*.
- RENFE (1963). *Plan Decenal de Modernización (1964-1973)*.
- RENFE (1941-2004). *Memorias anuales de RENFE*. Disponibles en: <https://www.docutren.com/memoriasRENFE/>
- Rodríguez Lázaro, Francisco Javier (2007). “Las nuevas infraestructuras ferroviarias en Castilla-La Mancha y su incidencia sobre el territorio y la movilidad”. En Polo Muriel, Francisco (Coord.) (2007). *Jornadas de Historia Ferroviaria: 150 años de ferrocarril en Albacete (1855-2005)*, pp. 131-148. Ayuntamiento de Albacete. Disponible en:

https://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Albacete2005/pdf/Rodr%C3%ADguez_L%C3%A1zaro.pdf

Rodríguez Lázaro, Francisco Javier (2004). “La red ferroviaria de Castilla-La Mancha, 1851-2004”. En Pedregal Boedo, Jose Manuel (Dir.) (2004). *Las obras Públicas en Castilla-La Mancha*, pp. 125-167. Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas-Ministerio de Fomento.

APÉNDICE
Cuadro 3. Relación de aperturas y cierres de tramos en la red ferroviaria de Castilla-La Mancha (1936-2025).

Fecha de apertura	Fecha de cierre	Tramo	Km	Total Km acumulado	Línea	Provincia	Ente público / Empresa ferroviaria	Ancho	Notas
				1627					
1938		Torrejón de Ardoz-Tarancón	16	1643	Torrejón de Ardoz-Cuenca	Cuenca	Estado	1,668	Tramo Límite Provincial (Belinchón)-Tarancón.
1938		Villacañas-Santa Cruz de la Zarza	48	1691	Villacañas-Santa Cruz de la Zarza	Toledo	Estado	1,668	
22-03-1939		Toledo-Bargas	18	1709	Toledo-Bargas	Toledo	Estado	1,668	
	1939	Torrejón de Ardoz-Tarancón	-16	1693	Torrejón de Ardoz-Tarancón	Cuenca	Estado	1,668	
24-07-1942		Cuenca-Argusuelas	46	1739	Cuenca-Utiel	Cuenca	Renfe	1,668	
24-07-1942		Enguñadanos-Utiel	13	1752	Cuenca-Utiel	Cuenca	Renfe	1,668	Tramo Enguñadanos-Límite provincial (Camporrobles)
	12-07-1943	Sacedón-Alocén	-11	1741	Madrid-Alocén	Guadalajara	Madrid-Aragón	1,000	
	01-10-1946	Auñón-Sacedón	-4	1737	Madrid-Alocén	Guadalajara	Madrid-Aragón	1,000	
26-11-1947		Argusuelas-Enguñadanos	33	1770	Cuenca-Utiel	Cuenca	Renfe	1,668	
	01-04-1953	Orusco-Auñón	-55	1715	Madrid-Alocén	Guadalajara	Madrid-Aragón	1,000	
16-07-1954		Villacañas-Santa Cruz de la Zarza	0	1715	Villacañas-Santa Cruz de la Zarza	Toledo	Renfe	1,668	Reinauguración
	01-02-1956	Almodóvar del Campo-San Quintín	-17	1698	Puertollano-San Quintín	Ciudad Real	EFE	1,000	
	01-09-1963	Valdepeñas-Puertollano	-77	1621	Valdepeñas-Puertollano	Ciudad Real	EFE	0,750	
01-09-1965		Puertollano-Calvo Sotelo	10	1631	Puertollano-Calvo Sotelo	Ciudad Real	Renfe	1,668	
	01-10-1965	Villacañas-Santa Cruz de la Zarza	-48	1583	Villacañas-Santa Cruz de la Zarza	Toledo	Renfe	1,668	
	01-10-1965	Toledo-Bargas	-18	1565	Toledo-Bargas	Toledo	Renfe	1,668	Suspendido el servicio desde 26-02-1947
	15-01-1966	Navalcarnero-Almorox	-9	1556	Madrid-Almorox	Toledo	FEVE	1,000	Tramos Almin-Almorox y tramo de Mérida
	01-08-1970	Puertollano-Almodóvar del Campo	-7	1549	Puertollano-San Quintín	Ciudad Real	FEVE	1,000	
	01-08-1970	Puertollano-Fuente del Arco	-54	1495	Puertollano-Fuente del Arco	Ciudad Real	FEVE	1,000	Tramo Puertollano-Límite provincial
	01-01-1985	Villacañas-Quintanar de la Orden	-25	1470	Villacañas-Quintanar de la Orden	Toledo	Renfe	1,668	
	01-01-1985	Cinco Casas-Tomelloso	-18	1452	Cinco Casas-Tomelloso	Ciudad Real	Renfe	1,668	
	10-01-1988	Parla-Ciudad Real	-139	1313	Madrid-Badajoz	Toledo-Ciudad Real	Renfe	1,668	Cierre para construcción nueva línea AVE
14-04-1992		Yeles-Conquista	228	1541	LAV Madrid-Sevilla	Toledo-Ciudad Real	Renfe	1,435	Alta Velocidad (Tramo Yeles-Conquista)
11-10-2003		Meco-Viaducto del Jalón	71	1612	LAV Madrid-Barcelona-Fra.Francesa	Guadalajara	GIF	1,435	Alta Velocidad (Tramo Meco-Viaducto del Jalón)
	2005	Algodor-Toledo	-15	1597	Castillejo-Toledo	Toledo	ADIF	1,668	Cierre por apertura nueva línea AVE a Toledo
15-11-2005		Bif. La Sagra-Toledo	21	1618	LAV Madrid-Toledo	Toledo	ADIF	1,435	Alta Velocidad (Tramo Bif. La Sagra-Toledo)
18-12-2010		Seseña-Almansa	360	1978	LAV Mad.-Cast.-La Mancha-Com. Val.-Reg. Murcia	Toledo-Cuenca-Albacete	ADIF	1,435	Alta Velocidad (Tramo T.M. Seseña-T.M. Almansa)
	23-02-2023	Tarancón-P.K. 235,8	-177	1802	Aranjuez-Cuenca-Utiel	Cuenca	ADIF	1,668	

Fuentes: RENFE y ADIF. Memorias anuales. Elaboración propia.