

Se cumplen 165 años de la llegada del ferrocarril a Ciudad Real

El historiador de ferrocarril Agustín Jiménez recuerda que este 14 de marzo llegó la infraestructura



Primera estación de Ciudad Real / J. Laurent, 1867, IPCE, MECD

14 de marzo de 2026 Lanza / CIUDAD REAL

El historiador de ferrocarril **Agustín Jiménez Cano** ha recordado que este sábado, 14 de marzo, se cumple el **165 aniversario de la llegada del tren a Ciudad Real**.

En un comunicado ha realizado una **síntesis de uno de los capítulos de su libro ‘Historia del Ferrocarril en Ciudad Real. Primera parte. (1846-1941)’**.

Ha detallado que el 8 de abril de 1859 se procedió a la subasta de los derechos del ferrocarril de la línea Alcázar a Ciudad Real, llamado por entonces **‘Ferrocarril de La Mancha’**. La compañía Madrid-Zaragoza-Alicante M.Z.A. estaba muy interesada en la subasta, pero no quería hacerlo directamente, por lo que sus consejeros, señores Salamanca y Baüer, se pusieron de acuerdo con Antonio de Lara, Marqués de Villamediana (exdiputado y poseedor de grandes extensiones de terreno en las inmediaciones de Alcázar), para que presentase la propuesta en la subasta, ganándole al otro ofertante el Señor Guilhou, persona muy experta en los negocios ferroviarios del sur de España.

Una vez conseguido el objetivo, el 18 de abril, fue publicada la Real Orden aprobando la subasta de la concesión a favor de Antonio de Lara como mejor postor con la subvención de 15.899.243 reales en metálico, o su equivalente en títulos de la deuda del Estado por toda la línea, además de las obras hechas y materiales acopiados en la parte comprendida entre Venta de Herrera y Ciudad Real. Unos días más tarde vendió sus derechos a M.Z.A.,

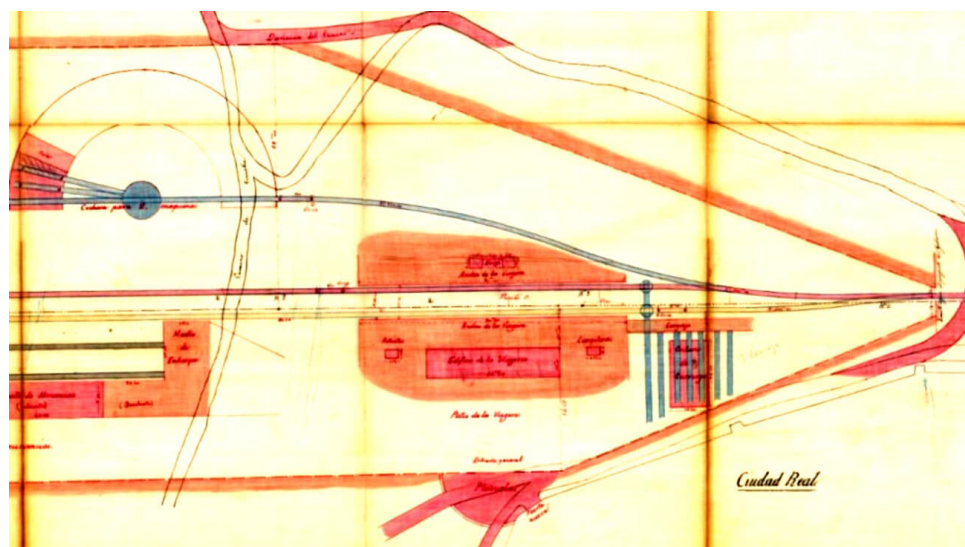
formalizándose esta venta casi de inmediato el 30 de abril por Real Orden, aprobándose la transferencia de este ferrocarril a M.Z.A.

**Las obras de la compañía M.Z.A. comenzaron con gran celeridad**, emitiendo un informe el ingeniero jefe de la Compañía en junio de 1859, en el que repasaba el estado de las obras por cada uno de los trayectos.

El buen ritmo de las obras permitió que la línea de Alcázar de San Juan a Ciudad Real, se fuera abriendo al servicio por tramos en las fechas siguientes:

Alcázar de San Juan–Manzanares de 49,2 km el **01-07-1860**, Manzanares–Daimiel de 21,4 km el **01-10-1860**, Daimiel–Almagro de 21,3 km el **21-01-1861** y de Almagro–Ciudad Real de 22,2 km el **14-03-1861**.

En un informe fechado el 29 de septiembre de 1860, referente al plano de la siguiente figura, fechado una semana antes, el jefe de la construcción y Baüer indicaron que...«Las vías y sus disposiciones actuales serán suficientes para el movimiento, sin embargo, previniendo que se aumente la importancia de esta estación, lo cual debe suceder cuando se termine la línea de Badajoz, debemos hacer observar que la cochera para máquinas puede aumentarse a medida que la necesidad lo exija, hasta poder comprender veintidós maquinas. El muelle de mercancías puede aumentarse el doble, por medio de una construcción semejante a la que se propone, hecha al otro lado de la vía de la báscula. La distancia entre las dos vías principales, se ha calculado de modo que pueda establecerse entre ambas una tercera, y también podrán ponerse para las mercancías otras dos vías cerca de los muelles cuando la necesidad lo exija».



Detalle de la Estación de Ciudad Real en 1860. AHF-MFM. C-0886-001-1

En 1861, **la Gaceta de los Caminos de Hierro** indicaba que, con motivo de la llegada de la primera locomotora a Ciudad Real, el Ayuntamiento obsequió en celebridad con una comida a todos los operarios del ferrocarril, haciéndose eco de esta misma noticia La Época y precisando que fue el día 16 de febrero de ese año cuando llegó la primera locomotora a nuestra ciudad. Finalmente podemos decir que **el 14 de marzo del año 1861 llegó el tren a Ciudad Real**, cuando quedaban más de dos años para que el tren llegara a Zaragoza.

**La mano de obra generada en la construcción de la línea Alcázar de San Juan a Ciudad Real, fue realmente muy importante para la época**, y sin contabilizar el empleo que fue necesario para la construcción de las propias estaciones, es decir, contando solo el personal necesario para la explanación, balasto, tendido de carriles, traviesas etc., fue el siguiente<sup>[1]</sup>:

- 1.914 trabajadores en el año 1859
- 2.396 trabajadores en el año 1860
- 226 trabajadores en el año 1861

Para hacernos una idea de magnitud de lo que representaban esos **2.396 trabajadores en el año 1860**, indicar que la población total de nuestra capital en aquel año era de 10.000 personas y que, si no tenemos en cuenta a mujeres y niños, por comparación **podríamos decir que casi el 100% de las personas en activo podrían haber trabajado en la construcción del ferrocarril**, aunque lógicamente la mano de obra no solo sería de la capital, sino también de pueblos cercanos.



Imagen de la primera estación de ferrocarril en Ciudad Real/ **J. Laurent, 1867, IPCE, MECD**

Agustín Jiménez comenta la fotografía panorámica de la ciudad en el año de la llegada del ferrocarril, donde se ve parte de la primera estación, ubicada cerca de la puerta de Alarcos, lo que hoy en día podría ser las inmediaciones de la Biblioteca Pública del Estado.

Explica que a la izquierda «observamos una primera torre de planta cuadrada de la antigua muralla con sus almenas rectangulares, seguidamente el edificio de viajeros de la estación, y en su parte delantera una locomotora de vapor. Se aprecia también en primer plano la muralla en buen estado de conservación, con almenas coronadas de forma piramidal».

**La fotografía está realizada desde el sureste de nuestra capital**, y en la parte alta de las ‘eras del Cerrillo’ como conocíamos en los años 50-60 esa zona los vecinos próximos, entre los que se encontraba el propio autor, que nació y vivió en la calle Pozo Dulce. Por ello, conoció muy bien el lugar, es más, los niños de esa zona iban mucho a jugar al barrio de Larache, que es donde precisamente se encontraban las citadas eras del Cerrillo, según señala.

**La llegada del tren a la capital de La Mancha**, como le gusta llamarla a este historiador[2], (aunque comprende que existan personas que no compartan con él esta denominación), **supuso una transformación para la ciudad**, y esa transformación se vio plasmada, sobre todo, por la **expansión de la ciudad con la demolición de las murallas (1862-1932), la desecación de las lagunas de los Terreros (1868) y la progresiva construcción del Parque de Gasset (1909-1916)**, verdadero y único pulmón verde de la ciudad en aquella época termina narrando Agustín Jiménez.

---

[1] El escritor Rafael Ramírez de Arellano también la llamó así en su libro. [Artística Ciudad-Real. Estudio de los restos Artísticos que quedan en la Capital de la Mancha](#). En la Revista El Museo Universal. Año VI, Núm. 26 Pág. 207. Madrid 29 de junio de 1862 y en otros libros, revistas periódicos etc., también la denominaron Capital de la Mancha

---

[2] Gallego Palomares José Ángel. Ferrocarriles en Castilla La Mancha: 1860-1936