

## LA ESTACION DE FERROCARRIL DEL PARQUE DE GASSET.

En la estación del Parque de Gasset, una placa con el rótulo de ADIF recuerda la presencia de la estación del ferrocarril y las personas que han trabajado en esas instalaciones. A lo largo de la historia, Ciudad Real ha tenido cinco edificios de viajeros en cuatro estaciones distintas. La llegada del ferrocarril de la mano de dos compañías, la MZA y la CR-B hace que, a pesar de la obligación de llegar a acuerdos entre ellas se construyan estaciones en diferentes localizaciones de la ciudad.

### **El cuarto edificio de viajeros.**

La tercera estación, albergó el cuarto edificio de viajeros que tuvo Ciudad Real ubicado en el borde del Parque de Gasset. La estación ubicada en el parque del mismo nombre perteneció a la línea Madrid a Ciudad Real, y fue construida por la Compañía Anónima del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz (CR-B), de la que actualmente solo queda “el edificio de viajeros”. El proyecto de esta línea que realizó CR-B y que recibiría los trenes del ‘directo’ Ciudad Real a Madrid, es del año 1875. En la memoria el proyecto, se realizan toda una serie de planteamientos a favor de su construcción independiente de la estación de Ciruela.

El replanteo de esta estación está firmado por el ingeniero de construcción E. Cacheliervre y el administrador-director José Canalejas y Casas, siendo verificado por el ingeniero Jefe Santiago Bausá. En el plano, de fecha 16 de agosto de 1877, correspondiente a los planos tipo, que CR-B implantó en los edificios de viajeros de las estaciones de 1ª clase se plantea un edificio que disponía de dos plantas, destinando la planta baja a dependencias de la propia estación con una superficie de 487’6 m<sup>2</sup> (y una altura de 11 metros. En la fachada a la vía del tren se situaban la Fonda, Cantina, la Sala de descansos de 3ª, 2ª y 1ª clase, el Vestíbulo y dependencias del Jefe de estación, Telégrafo e Inspector. Y en el lado opuesto, estaban la parte posterior de la Fonda, la Cocina, la parte posterior del vestíbulo, las taquillas, una alcoba y otro despacho de un Inspector.

La planta superior estaba destinada a alojamiento del personal que prestaba servicio en la estación, pues disponía de cuatro dormitorios, dos comedores, tres cocinas, y tres salas.



### **Construcción, primera distribución, inauguración y clausura.**

Esta estación llamada por entonces ‘la nueva’, se utilizó sobre todo para los trenes de viajeros con destino Madrid, comenzando su explotación comercial el 15 de septiembre de 1880, aunque pronto, los propietarios, comerciantes e industriales de la zona, protestaron al Ayuntamiento de forma que intercediera en M.Z.A. para que los servicios se realizaran desde la estación de la puerta de Ciruela, pues esta última, estaba ubicada mas en el centro de la ciudad.

La compañía ferroviaria M.Z.A., adquiere las propiedades de CR-B mediante escritura ante notario el 28 de diciembre de ese año, por lo que esta última Compañía después de construir esta estación solo la pudo explotar unos tres meses. Transcurrió muy poco tiempo, solo dos años, desde que M.Z.A. adquiriera la compañía CR-B, para que se decidiera el 1 de mayo de 1882 la clausura de la estación de la directa.

### **Usos posteriores del edificio.**

Cuando desaparezca su uso original tendrá diferentes funciones a lo largo de los años: Escuela de Factores Telegrafistas de 1882 a 1900, archivo para servicios de Ciudad Real y, por parte de la compañía MZA desde 1900 a 1923 como vivienda de 10 agentes, siete en planta baja y tres en la principal (1923-1924). Posteriormente se utilizará como vivienda y despachos del jefe de Sección de Vías y Obras (1925).

Años después se utilizaría como oficinas de la 26ª Sección de Vías y Obras a la que se le sumó en 1975, la 26ª Sección de Electrificación, siendo finalmente hasta la llegada del AVE las dependencias de la Delegación de Instalaciones Fijas. Simultáneamente a la ubicación de las dependencias citadas, en el piso superior seguía teniendo la vivienda en la década de los años 80 el Jefe de Sección de Vías y Obras.

A partir de 1992, en el ala sur del edificio albergó algunas piezas de lo iba a ser el futuro museo ferroviario y en otras dependencias servicios municipales y dependencias de la Escuela Taller. El 26 de mayo del año 1992, se firmó un acuerdo entre Renfe como propietario y el ayuntamiento de Ciudad Real, en el que se cedía el edificio de viajeros de “la vieja estación” del parque de Gasset por un tiempo de 50 años renovables, destinando una parte del edificio a Museo del Ferrocarril y el resto de las instalaciones para el fomento de la formación, del empleo, del desarrollo local, social. El convenio fue firmado por el director general adjunto de Patrimonio Corporativo y Comunicación de Renfe don Raimón Martínez Fraile y Lorenzo Selas Céspedes alcalde-presidente del ayuntamiento de Ciudad Real.

### **El edificio.**

El edificio de planta rectangular mide 46,48 metros de largo por 10,65 de ancho. En el sentido longitudinal se diferencia tres zonas: dos laterales de 13,14 y 13,24 metros de longitud y una central de 20,09 metros. Tiene dos cuerpos laterales de similares dimensiones (13,14 y 13,24 metros de longitud) y una planta y un cuerpo central de 20,09 metros de dos plantas. Cada uno de estos elementos tiene cubierta a dos aguas con dos lados iguales que definen la simetría de su alzado lateral con el cuerpo triangular que remata esta parte del edificio.

Los alzados se ordenan con una composición de geometría sencilla de buenas proporciones con un resultado armónico y equilibrado. En su frente los dos volúmenes laterales tienen tres huecos verticales con un recercado en sus lados y en el remate en arco rebajado de la parte superior. El cuerpo central tiene en la planta baja cinco huecos con remate en arco semicircular en su parte superior y un pequeño antepecho en la inferior. La planta superior repite los cinco huecos de igual anchura que los de la planta baja, pero con borde rectangular que llega hasta el forjado de la planta inferior y protección de rejas en su parte inferior. En la última rehabilitación realizada se ha acentuado la forma de todos los huecos de fachada con un color claro en la línea que rodea cada uno de ellos al igual que la cornisa que separa la planta primera de la segunda o las cornisas que separan la cubierta.

El edificio constituye un testimonio de la arquitectura ferroviaria en Ciudad Real capital. Es un excelente ejemplo de la arquitectura industrial ferroviaria de finales del siglo XIX. Es la única de las estaciones históricas que han existido en Ciudad Real que se ha conservado en perfectas condiciones.

Por ello representa un ejemplo de estación ferroviaria de especial interés. Su declaración como Bien de Interés Cultural garantizaría su conservación con usos acordes con su arquitectura, primando la utilización de sus espacios en relación con su historia ferroviaria. La Asociación Cultural ferroviaria de Ciudad Real solicitó al ayuntamiento su apoyo para proteger el edificio con esta categoría siendo aprobado por unanimidad en el pleno municipal. Falta ahora que la Consejería de Educación y Cultura incoe esta declaración que protegería legalmente este edificio singular de la ciudad.