



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.

Seguridad ferroviaria, orden público y control social en la estación de Alcázar de San Juan (1892-1945). Del nudo estratégico de comunicaciones al espacio de vigilancia institucional y policial.

Segurança ferroviária, ordem pública e controlo social na estação de Alcázar de San Juan (1892-1945). Do nó estratégico de comunicações ao espaço de vigilância institucional e policial.

Railway safety, public order and social control at Alcázar de San Juan station (1892-1945). From a strategic communications hub to a space of institutional and police surveillance.

---

FRANCISCO JOSÉ ATIENZA SANTIAGO  
Archivo Municipal de Alcázar de San Juan  
[fjatenza@aytoalcazar.es](mailto:fjatenza@aytoalcazar.es)

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#).

**Resumen:** Esta comunicación analiza la estación de Alcázar de San Juan como espacio de seguridad ferroviaria, orden público y control social entre 1892 y 1945, con especial atención al periodo 1930-1942. A partir de documentación del Archivo Histórico Ferroviario, del Archivo Municipal y de otras fuentes alcazareñas, se interpreta la estación como un nodo estratégico

donde coincidieron circulación técnica, vigilancia policial, conflictividad social, defensa pasiva y gobierno territorial. El estudio muestra que la seguridad ferroviaria no fue solo una cuestión de explotación técnica, sino también una práctica institucional de observación, control de la movilidad y administración cotidiana del riesgo.

**Palabras clave:** Alcázar de San Juan; historia ferroviaria; seguridad ferroviaria; orden público; control social.

**Resumo:** Esta comunicação analisa a estação de Alcázar de San Juan como espaço de segurança ferroviária, ordem pública e controlo social entre 1892 e 1945, com especial atenção ao período 1930-1942. Com base em documentação do Arquivo Histórico Ferroviário, do Arquivo Municipal e de outras fontes locais, interpreta-se a estação como um nó estratégico onde convergiram circulação técnica, vigilância policial, conflito social, defesa passiva e governo territorial. O estudo demonstra que a segurança ferroviária não foi apenas uma questão de exploração técnica, mas também uma prática institucional de observação, controlo da mobilidade e gestão quotidiana do risco.

**Palavras-chave:** Alcázar de San Juan; história ferroviária; segurança ferroviária; ordem pública; controlo social.

**Abstract:** This paper examines Alcázar de San Juan railway station as a space of railway safety, public order and social control between 1892 and 1945, with particular attention to the period 1930-1942. Drawing on records from the Archivo Histórico Ferroviario, the municipal archive and other local sources, it interprets the station as a strategic node where technical circulation, police surveillance, social conflict, passive defence and territorial government converged. The study argues that railway safety was not only a matter of technical operation, but also an institutional practice of observation, mobility control and everyday risk management.

**Keywords:** Alcázar de San Juan; railway history; railway safety; public order; social control.

---

## INTRODUCCIÓN

La historia ferroviaria de Alcázar de San Juan no puede reducirse a la llegada del tren ni a la importancia económica que adquirió la estación dentro de la red de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Desde la segunda mitad del siglo XIX, y de forma muy intensa entre las décadas de 1920 y 1940, la estación fue un espacio de enorme densidad funcional: enlace entre líneas, lugar de transbordo, área de clasificación de mercancías, depósito de máquinas, zona de trabajo ferroviario, puerta de entrada de viajeros y recinto sometido a vigilancia permanente. En ella se cruzaban la circulación técnica de trenes, la movilidad social de los pasajeros, la vida laboral del personal ferroviario y las preocupaciones del Estado por el orden público.<sup>1</sup>

La hipótesis de esta comunicación es que la seguridad ferroviaria en Alcázar de San Juan debe entenderse en un sentido amplio. No se trataba solo de evitar accidentes en pasos a nivel o de garantizar la correcta

---

<sup>1</sup> Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-0067-0001, Expedientes relativos a la estación de Alcázar de San Juan, 1905-1919.

maniobra de agujas y señales. Seguridad significaba también controlar flujos humanos, proteger infraestructuras, custodiar mercancías, vigilar espacios de sociabilidad, responder a conflictos laborales y políticos y adaptar la estación a situaciones excepcionales como la Guerra Civil. La estación fue, en ese sentido, una pieza ferroviaria y, al mismo tiempo, una pieza de gobierno.

Esta lectura resulta especialmente adecuada para Alcázar porque la ciudad articulaba comunicaciones hacia Madrid, Levante, Andalucía y el corredor manchego. Esa posición convirtió la estación en un punto de paso obligado para viajeros, tropas, mercancías, correspondencia, materiales y discursos políticos. La modernización de sus instalaciones coincidió con el crecimiento de las exigencias de vigilancia. El resultado fue una progresiva superposición de dispositivos: obras de ensanche, vías de clasificación, enclavamientos, pasos subterráneos, locales para fuerzas de seguridad, instalaciones telefónicas, refugios y dependencias de mando.

El interés histórico de este caso reside precisamente en esa superposición. La estación alcazareña no fue solo escenario de progreso técnico. También fue un lugar donde el Estado aprendió a mirar, identificar y ordenar la movilidad. Viajeros, obreros ferroviarios, sindicalistas, mujeres vinculadas a economías de ocio, extranjeros sospechosos, policías, guardias civiles y militares compartieron un mismo espacio donde la modernidad convivía con la vigilancia cotidiana. Esa dimensión humana permite comprender que el ferrocarril no solo cambió la economía local, sino también las formas de ejercer autoridad.

## 1. FUENTES, MÉTODO Y CRITERIOS DE EDICIÓN

El trabajo se apoya en expedientes del Archivo Histórico Ferroviario relativos a la estación de Alcázar de San Juan y a las líneas conectadas con ella. Se han utilizado especialmente fondos sobre doble vía, estación de clasificación, enclavamientos, pasos a nivel, ampliación de muelles y vías de transbordo, locales para Guardia Civil, refugios antiaéreos, obras de posguerra y documentación sobre atentados o sabotajes contra el ferrocarril.<sup>2</sup> Su lectura no se limita al contenido técnico. Cada proyecto de ampliación, cada modificación de vías, cada petición de paso inferior o

---

<sup>2</sup> Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-1058-0001, Establecimiento de la segunda vía entre Alcázar de San Juan y Córcoles, 1926-1933; Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-1049-0001, Proyecto de establecimiento de la segunda vía entre Alcázar de San Juan y Cinco Casas, 1927-1932.

cada habilitación de un local policial expresa una forma concreta de gestionar el riesgo.

A ese corpus se suma documentación del Archivo Municipal de Alcázar de San Juan y de otras fuentes alcazareñas sobre Policía Gubernativa, vigilancia de la movilidad, orden público, extranjeros, conflictos sociales, abastecimiento y posguerra.<sup>3</sup> Esta documentación permite conectar la historia material de la estación con la historia institucional de la Dirección General de Seguridad y con la microhistoria de los expedientes de vigilancia.

La metodología combina tres escalas. La primera es la escala ferroviaria: Alcázar dentro de la red, como nudo de circulación y clasificación. La segunda es la escala urbana: la estación como borde de la ciudad, zona de acceso, espera y crecimiento. La tercera es la escala institucional: la presencia de fuerzas de seguridad, dependencias de mando y mecanismos de control. La comunicación no pretende agotar la historia de la estación, sino interpretar la seguridad como hilo conductor de su evolución durante un periodo convulso.

## **2. EL NUDO FERROVIARIO ALCAZAREÑO: EXPANSIÓN, CENTRALIDAD Y RIESGO**

La centralidad ferroviaria de Alcázar de San Juan se construyó desde la segunda mitad del siglo XIX. La documentación sobre la construcción de la línea de Alcázar a Ciudad Real contiene correspondencia, informes sobre materiales y noticias de prensa relativas a la adjudicación de la línea. Los expedientes de expropiación, compra de terrenos, modificación y ensanche de la estación muestran que el recinto ferroviario no fue una instalación estática, sino un organismo en crecimiento desde sus primeras décadas.<sup>4</sup>

A medida que aumentaba la explotación, la estación fue acumulando funciones. A comienzos del siglo XX se documentan proyectos de alumbrado eléctrico, modificación del edificio de viajeros y de la fonda, construcción de fosos, carro transbordador, dormitorio para personal de

---

<sup>3</sup> Archivo Municipal de Alcázar de San Juan (AMASJ) y otras fuentes alcazareñas, fondos de Policía Gubernativa y orden público, expedientes relativos a vigilancia de movilidad, extranjeros, conflictividad, abastecimiento y posguerra, 1930-1942.

<sup>4</sup> Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF D-2-1-1-1-W-0003-0009, Construcción de la línea Alcázar de San Juan a Ciudad Real, de la Compañía MZA, 1859-1864; Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-0597-0001, Expedientes relativos a la estación de Alcázar de San Juan, línea de Madrid a Alicante, 1857-1869.

trenes, arreglo de vías, contratos de carga y descarga y habilitación de dependencias funcionales. Todo ello revela una estación de gran intensidad operativa, donde la seguridad dependía tanto de la infraestructura como de la organización del trabajo.

La historiografía ferroviaria española ha subrayado que las estaciones de enlace y los grandes nudos no fueron simples puntos de parada, sino verdaderas máquinas territoriales, capaces de ordenar flujos económicos, laborales y administrativos (Wais San Martín, 1974; Comín Comín et al., 1998). Alcázar de San Juan encaja plenamente en esa interpretación, reforzada por los estudios sobre la relación entre ferrocarril, red urbana y usos del suelo en la ciudad (Gallego Palomares, 2001). La estación no solo comunicaba lugares: también producía jerarquías urbanas, especializaciones laborales y nuevas exigencias de vigilancia.

En los años veinte, esta complejidad se hizo más visible. Los proyectos de segunda vía entre Alcázar y Córcoles, así como entre Alcázar y Cinco Casas, muestran la presión del tráfico y la necesidad de mejorar la capacidad de circulación hacia Alicante y Andalucía. El crecimiento de la red no era solo cuestión de velocidad o rentabilidad: implicaba aumentar la seguridad de la explotación, evitar cuellos de botella y reducir los riesgos derivados de maniobras cada vez más frecuentes. La expansión ferroviaria, por tanto, formaba parte de un proceso más amplio de transformación de las infraestructuras de transporte en España (Capel, 1994).

### **3. CIRCULACIÓN, CLASIFICACIÓN Y SEGURIDAD TÉCNICA**

Uno de los rasgos más significativos de la estación fue su progresiva conversión en espacio de clasificación y transbordo. La documentación relativa al proyecto de nueva estación de clasificación, tramitado entre 1922 y 1931, incluye memorias, planos, presupuestos, modificaciones y debates técnicos. La existencia de un proyecto definitivo con planos de gran formato revela la importancia concedida a Alcázar como centro de ordenación del tráfico ferroviario.<sup>5</sup>

La estación de clasificación no debe entenderse como un simple añadido técnico. Supuso una reorganización del espacio ferroviario y de los ritmos de trabajo. Clasificar trenes, formar composiciones, estacionar material, facilitar transbordos y ordenar mercancías requería nuevas vías,

---

<sup>5</sup> Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-1114-0001, Alcázar de San Juan. Nueva estación de clasificación, 1922-1931.

personal especializado, señales, comunicaciones, alumbrado, vigilancia y control de accesos. En este sentido, la clasificación incrementaba la eficiencia, pero también generaba nuevos riesgos: accidentes de maniobra, intrusión de personas ajenas, robos, conflictos laborales y posibles sabotajes.

La ampliación de vías en el muelle de transbordo para estacionamiento, clasificación y formación de trenes, documentada entre 1929 y 1940, confirma esta transformación. El expediente incorpora despachos telegráficos, croquis del grupo de vías de mercancías, presupuestos de expropiación, modificación de enclavamientos, pliegos de condiciones, memorias, planos y perfiles. También incluye una estadística del tráfico circulado por la estación entre 1925 y 1928, indicador valioso para medir la presión real sobre el nudo.<sup>6</sup>

La seguridad moderna descansaba además en el control técnico de la circulación. En Alcázar se documentan desde finales del siglo XIX estudios sobre transmisiones a distancia y enclavamientos del sistema Bianchi-Servettaz, con croquis generales, aparatos de maniobra y cuadros de enclavamiento. Estos sistemas buscaban impedir combinaciones peligrosas de agujas y señales, reduciendo el margen de error humano en una estación compleja.<sup>7</sup>

La ampliación de vías obligaba a modificar los enclavamientos. La seguridad aparece así como una consecuencia directa del crecimiento técnico: cuantas más vías, maniobras, mercancías y trabajadores concentraba la estación, mayor era la necesidad de organizar el espacio mediante señales, barreras, teléfonos, cabinas y normas de explotación.

#### **4. PASOS A NIVEL, CIUDAD Y PROTECCIÓN DEL VIAJERO**

La relación entre estación y ciudad se expresó de forma especialmente conflictiva en los pasos a nivel. Estos lugares condensaban los riesgos de la convivencia entre circulación ferroviaria, tránsito peatonal, carros, animales, caminos locales y expansión urbana. El expediente del paso a nivel n.º 23 de Alcázar de San Juan reúne documentación desde 1862 hasta 1931: relaciones de pasos a nivel, correspondencia sobre guardas, averías de barreras, accidentes, establecimiento de guardas nocturnos y solicitudes

---

<sup>6</sup> Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-0071-0001, Expedientes relativos a la estación de Alcázar de San Juan en la línea Madrid a Alicante, 1929-1940.

<sup>7</sup> Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF B-1-5-1-R-0045-0002, Transmisiones a distancia y enclavamientos, sistema Bianchi-Servettaz, 1897.

municipales o vecinales para sustituir pasos peligrosos por soluciones más seguras.<sup>8</sup>

La petición del alcalde para que se guardasen los pasos cercanos a la estación, así como las solicitudes de supresión del paso a nivel de la carretera de Criptana y de la carretera de Cuenca a Alcázar, muestran que el riesgo ferroviario era percibido también desde el municipio. No se trataba de una preocupación exclusivamente empresarial. Ayuntamiento, vecinos y compañía compartían, aunque desde intereses distintos, la necesidad de resolver una frontera peligrosa entre la ciudad y la vía.

En este contexto debe interpretarse el proyecto de supresión del paso a nivel del km 149,507 y la construcción de un paso inferior en el km 149,659. La solución técnica respondía a una idea moderna de seguridad: separar flujos, evitar cruces a nivel y reducir la dependencia de la vigilancia humana. La remodelación de los accesos, el pabellón de entrada y la mejora de pasos interiores fueron, por tanto, obras de comodidad, pero también de protección del viajero y de ordenación del movimiento.

## **5. GUARDIA CIVIL, POLICÍA GUBERNATIVA Y LOGÍSTICA COTIDIANA DEL CONTROL**

La dimensión policial de la estación resulta decisiva para comprender la historia alcazareña de los años veinte a cuarenta. La documentación local sostiene que, tras la remodelación del recinto ferroviario y en el contexto del derribo del antiguo ayuntamiento en 1928, la comisaría de la Policía Gubernativa pudo ubicarse en la estación, donde habría permanecido como referencia policial de la ciudad hasta su traslado, en 1945, a la antigua plaza del Progreso, hoy plaza Barcelona. La formulación debe mantenerse con prudencia, pero es históricamente verosímil por la centralidad del recinto y por la actividad policial documentada en torno a él.<sup>9</sup>

La localización de la policía en la estación no habría sido casual. En un nudo de la importancia de Alcázar, controlar viajeros y mercancías equivalía a controlar una parte esencial de la vida local. La estación era un lugar de paso, pero también de espera: allí coincidían trabajadores,

---

<sup>8</sup> Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-1220-0004, Paso a nivel n.º 23. Alcázar de San Juan, 1862-1931.

<sup>9</sup> Atienza Santiago, Francisco José, *Orden público, control social y movilidad ferroviaria en Alcázar de San Juan (1930-1942). La Policía Gubernativa, el ferrocarril y las formas locales del control social entre la Segunda República, la Guerra Civil y la primera posguerra*. Manuscrito de trabajo inédito, 2026.

comerciantes, viajeros de largo recorrido, dirigentes políticos, sindicalistas, fuerzas militares y población flotante. Allí se hacía visible la movilidad de una sociedad en transformación.

La documentación ferroviaria confirma, además, la presencia de la Guardia Civil en el edificio de viajeros. Los expedientes consultados permiten descender desde la simple constatación institucional a la materialidad concreta de la vigilancia: dónde descansaban los guardias, qué habitaciones ocupaban, cómo se distribuían camas, retretes, lavabos y armarios, y qué tensiones producía esa presencia en una estación saturada.

El primer antecedente se remonta a 1892, cuando la Guardia Civil solicitó una habitación para las parejas que prestaban servicio en la estación. La respuesta técnica resulta reveladora: en el nuevo edificio de viajeros no había más que una sala de descanso para viajeros de segunda y tercera clase, por lo que instalar allí a los guardias habría producido molestias a pasajeros y personal ferroviario.<sup>10</sup> Desde fecha temprana, la vigilancia aparecía como una necesidad aceptada, pero difícil de encajar en la arquitectura ordinaria de la estación.

La petición de 1921 amplió el problema. El jefe de la Guardia Civil de Alcázar propuso construir una casa-cuartel vinculada a la estación para alojar a veintidós individuos con sus familias. El escrito justificaba la solicitud por la intensidad del servicio: vigilancia de la estación, escolta de trenes, composición y descomposición de convoyes y movimientos en varios puntos de la línea. La propuesta incluía que la compañía facilitase gratuitamente el terreno y abonase un alquiler anual de 3.500 pesetas. La Dirección de MZA rechazó la petición alegando falta de terreno disponible y escasez de personal para nuevas edificaciones.<sup>11</sup>

El expediente de 1932-1934 muestra una fase posterior, centrada ya no en una casa-cuartel independiente, sino en la ampliación y mejora de los locales existentes para la Guardia Civil. La documentación técnica discutió dimensiones, ventilación, camas, cielos rasos, retretes, lavabos y distribución en la cochera de carruajes. Incluso se conservan presupuestos,

---

<sup>10</sup> Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-0621-0001, Solicitud de una habitación para las parejas que prestan servicio en la estación, presentada por la Guardia Civil, 1892.

<sup>11</sup> Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-0069-0003, Solicitud para que se construya una casa-cuartel, realizada por la Guardia Civil, 1921.

entre ellos uno de 13.680,50 pesetas para instalar dependencias.<sup>12</sup> Las observaciones sobre limpieza de camas y utensilios revelan que la seguridad tenía también una dimensión sanitaria y laboral: una fuerza de vigilancia mal alojada difícilmente podía prestar servicio continuo en condiciones dignas.

La documentación de 1933-1934 sobre los revisores completa el cuadro. Al quedar vacante la habitación que ocupaba la Guardia Civil de escolta en el edificio de viajeros, los revisores de billetes solicitaron que se les cediera para guardar documentación y útiles de trabajo. La habitación medía aproximadamente 3,50 por 4 metros y su reparación se calculó en unas 33 pesetas. En abril de 1934 se confirmó que podían utilizar la dependencia.<sup>13</sup> Este movimiento de espacios es historiográficamente significativo: cuando la Guardia Civil se desplazaba hacia nuevas habitaciones, otros servicios ferroviarios reclamaban el hueco liberado. La estación aparece como un organismo con espacios escasos, continuamente renegociados entre vigilancia, explotación ferroviaria y atención al viajero.

## **6. POLICÍA GUBERNATIVA, MOVILIDAD Y CONTROL SOCIAL DURANTE LA REPÚBLICA**

El Reglamento de Policía de 29 de noviembre de 1930 pretendió ordenar una normativa dispersa, clarificar competencias entre el Cuerpo de Vigilancia y el Cuerpo de Seguridad, reforzar la formación técnica y jurídica y dotar a la Dirección General de Seguridad de una estructura más coherente. En términos historiográficos, puede interpretarse como un intento de modernización y centralización del aparato policial en vísperas de una década de enorme conflictividad (Serrano, 1990; Turrado Vidal, 2020; Turrado Vidal, 2023). En la historia española contemporánea, ese proceso enlaza con la persistente relación entre orden público, militarización y construcción del Estado liberal y posliberal (Ballbé, 1983).

La probable instalación de la comisaría gubernativa en el ámbito ferroviario debe relacionarse con la necesidad de vigilar de forma

---

<sup>12</sup> Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-0070-0001, Ampliación del local destinado a la Guardia Civil en la estación de Alcázar de San Juan, 1932-1934.

<sup>13</sup> Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-0070-0001, Habitación de local para revisores en la estación de Alcázar de San Juan, 1933-1934.

inmediata el lugar donde se concentraban los principales flujos de personas, noticias y mercancías. La comisaría no ocupaba un espacio ferroviario por casualidad: se situaba allí donde el movimiento podía convertirse en problema de orden público.

La Policía Gubernativa no actuaba solo cuando se producía un delito. Clasificaba conductas, seguía itinerarios, identificaba personas, elaboraba informes y convertía la movilidad en objeto de conocimiento administrativo. La estación era especialmente útil para esta tarea porque concentraba desplazamientos de dirigentes sindicales, activistas políticos, viajeros extranjeros, individuos itinerantes y población flotante. Lo ferroviario y lo policial se entrelazaban en una misma práctica de gobierno.

El entorno del Paseo de la Estación permite humanizar esta lectura. Los transbordos prolongados de los años treinta multiplicaban la presencia de viajeros y favorecían tabernas, cafés, fondas y espacios de compañía. Esa sociabilidad generaba oportunidades económicas, pero también conflictos relacionados con alcohol, población flotante y largas esperas. La vigilancia de camareras y mujeres vinculadas a establecimientos de ocio revela que el orden público incorporaba una dimensión moral y de género. La policía no se limitaba a perseguir delitos: observaba espacios, identificaba personas consideradas problemáticas y trataba de evitar que el entorno ferroviario proyectase una imagen de desorden en un punto estratégico de la red.

La Segunda República intensificó además la relación entre ferrocarril y política. La estación era espacio de trabajo, pero también de sociabilidad obrera, circulación de prensa, contacto entre dirigentes y transmisión de consignas. En ese contexto debe situarse la conflictividad de octubre de 1934. La reunión de un grupo numeroso en el paraje de La Serna y la detención temporal del expreso Barcelona-Algeciras muestran hasta qué punto el control del ferrocarril era percibido como instrumento de presión política. La interrupción de un tren no era un hecho aislado: suponía afectar a una arteria de comunicación nacional. La posterior represión, con vecinos de Alcázar de San Juan y Campo de Criptana encarcelados, revela la respuesta del Estado ante una movilización interpretada en clave de seguridad y no solo de conflicto laboral (Otero Ochaita, 1993). La dinámica local se inscribe, además, en un marco republicano de intensa polarización social y conflictividad obrera (Casanova, 1997; Preston, 2011).

La estación también aparece como lugar de observación de una movilidad internacional considerada sospechosa. Las órdenes de

localización relativas a extranjeros, así como los expedientes sobre espionaje y propaganda política, muestran que el nodo manchego participaba de redes de información que excedían la escala local. En una comunicación académica conviene distinguir con claridad entre hechos documentados e hipótesis interpretativas: algunos nombres permiten abrir líneas de investigación sobre espionaje internacional, pero deben presentarse con prudencia cuando la identificación no sea definitiva. Lo plenamente relevante es que las autoridades republicanas vinculaban tránsito ferroviario, control de fronteras interiores y sospecha de espionaje en un mismo sistema de vigilancia.

## **7. GUERRA CIVIL, POSGUERRA Y CONTINUIDAD DE LAS PRÁCTICAS DE VIGILANCIA**

La Guerra Civil transformó de forma radical el significado de la seguridad ferroviaria. En Alcázar de San Juan, la construcción de refugios antiaéreos en la estación aparece documentada con plano de emplazamiento, presupuesto y plano del proyecto. La estación dejaba de ser solo un espacio de circulación para convertirse también en espacio de defensa pasiva.<sup>14</sup>

La construcción de refugios en una estación de enlace resulta históricamente coherente. Los nudos ferroviarios eran objetivos militares por su capacidad para mover recursos y personas. Proteger al personal, a los viajeros y a determinadas dependencias era una necesidad derivada de la guerra aérea y de la vulnerabilidad de las infraestructuras. Los refugios evidencian que el riesgo ya no procedía solo del interior de la explotación ferroviaria, sino también del exterior: bombardeos, ataques y destrucción estratégica. Esta dimensión enlaza con la interpretación general de la guerra como conflicto de retaguardias, comunicaciones y recursos estratégicos (Jackson, 2005).

La documentación sobre actos subversivos, atentados y sabotajes a trenes permite situar el caso alcazareño dentro de una preocupación general por la protección de las infraestructuras ferroviarias. Los expedientes reúnen noticias sobre objetos colocados en carriles, explosiones, petardos, cortes de vía, agresiones a personal ferroviario y

---

<sup>14</sup> Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-0070-0001, Construcción de refugios antiaéreos en la estación de Alcázar de San Juan, 1934-1937.

acciones contra pasos a nivel o puentes.<sup>15</sup> Aunque muchos de esos hechos no se produjeron en Alcázar, muestran el clima de vulnerabilidad que rodeaba al ferrocarril en los años treinta.

Tras la guerra, la estación siguió generando documentación relacionada con reparación, mando, dependencias y seguridad. Los expedientes de 1938-1942 incluyen comunicaciones sobre obras de reparación, cubrimiento de naves del depósito de máquinas, ampliación del taller y almacén de enclavamientos, habilitación de oficina para el interventor del Estado, proyecto de edificio para puesto de mando, construcción de muro de recinto y habilitación del cuarto de mozos para el jefe de Destacamento.<sup>16</sup>

Estos datos permiten apreciar la continuidad entre guerra y posguerra. El puesto de mando, la oficina del interventor del Estado y el jefe de Destacamento apuntan a una presencia institucional intensa. El ferrocarril era un sector vigilado por su valor económico y estratégico. En la posguerra, la escasez, las reparaciones, la disciplina laboral y el control de desplazamientos reforzaron el papel de la estación como espacio administrado. La creación de la Policía Armada y de Tráfico en 1941 y su implantación posterior expresan una mutación institucional importante, pero no una ruptura absoluta: la vigilancia de la movilidad, la observación de la población y el control de espacios estratégicos siguieron siendo necesidades centrales del nuevo régimen.

El traslado de la comisaría a la plaza del Progreso en 1945 cerró una etapa simbólica de presencia policial estrechamente asociada al recinto ferroviario, aunque la estación mantuvo funciones de vigilancia vinculadas a su propia actividad hasta fechas posteriores. La ciudad de Alcázar recuperaba una sede policial fuera del recinto ferroviario, pero la estación había quedado fijada como un espacio decisivo en la memoria local del orden público. Durante más de dos décadas, seguridad ciudadana y seguridad ferroviaria habían compartido escenario.

---

<sup>15</sup> Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-1366-0001, Actos subversivos contra la República que afectan al ferrocarril, 1936-1937; Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-1384-0006, Atentados y sabotajes a trenes, 1930-1939.

<sup>16</sup> Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-0251-0001, Expedientes relativos a la estación de Alcázar de San Juan en la línea Madrid a Alicante, 1914-1942.

## CONCLUSIONES / CONCLUSÕES / CONCLUSIONS

La estación de Alcázar de San Juan fue uno de los grandes escenarios locales de la modernización ferroviaria española. Entre finales del siglo XIX y mediados de los años cuarenta, su evolución estuvo marcada por un doble proceso: aumento de capacidad técnica y aumento de vigilancia. La construcción de vías de clasificación, la ampliación de muelles de transbordo, la modificación de enclavamientos, la mejora de pasos y accesos, la presencia de fuerzas de seguridad y las obras de defensa pasiva muestran que la seguridad fue un elemento estructural de su historia.

El caso alcazareño permite proponer una lectura amplia de la seguridad ferroviaria. La primera dimensión fue técnica: vías, señales, enclavamientos, agujas, teléfonos, cabinas y puestos de maniobra. La segunda fue urbana: pasos a nivel, accesos, pabellón de entrada, pasos inferiores y cerramientos que ordenaban la relación entre ciudad y ferrocarril. La tercera fue policial: Guardia Civil y Policía Gubernativa hicieron de la estación un lugar privilegiado para identificar personas, vigilar desplazamientos y proteger instalaciones. La cuarta fue militar y de emergencia: la Guerra Civil convirtió el nudo ferroviario en objetivo y recurso estratégico.

Estas dimensiones no actuaron por separado. Se superpusieron sobre un mismo espacio. El mismo andén podía ser lugar de espera para viajeros, zona de vigilancia policial, punto de trabajo ferroviario y área vulnerable ante un ataque. La misma habitación podía servir primero para una fuerza de escolta y después para revisores que necesitaban guardar sus documentos. Esa microhistoria institucional permite humanizar la seguridad ferroviaria: no habla solo de grandes proyectos, sino de guardias que necesitaban dormir entre servicios, revisores que reclamaban un cuarto, ingenieros que medían habitaciones y directores que calculaban si la compañía podía asumir nuevas obras.

En definitiva, Alcázar de San Juan no fue únicamente un punto de paso. Fue un espacio ferroviario donde la modernización técnica exigió nuevas formas de seguridad y donde la seguridad acabó definiendo buena parte de la relación entre ferrocarril, ciudad y Estado. La estación fue infraestructura, pero también observatorio, frontera interior y archivo vivo de la autoridad.

## **FUENTES DE ARCHIVO, DOCUMENTALES Y NORMATIVAS CONSULTADAS**

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF D-2-1-1-1-W-0003-0009, Construcción de la línea Alcázar de San Juan a Ciudad Real, de la Compañía MZA, 1859-1864.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-0597-0001, Expedientes relativos a la estación de Alcázar de San Juan, línea de Madrid a Alicante, 1857-1869.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-0621-0001, Solicitud de una habitación para las parejas que prestan servicio en la estación, presentada por la Guardia Civil, 1892.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-0069-0003, Solicitud para que se construya una casa-cuartel, realizada por la Guardia Civil, 1921.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-0070-0001, Expedientes relativos a la estación de Alcázar de San Juan en la línea Madrid a Alicante, 1925-1938.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-0071-0001, Expedientes relativos a la estación de Alcázar de San Juan en la línea Madrid a Alicante, 1929-1940.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-1049-0001, Proyecto de establecimiento de la segunda vía entre Alcázar de San Juan y Cinco Casas, 1927-1932.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-1058-0001, Establecimiento de la segunda vía entre Alcázar de San Juan y Córcoles, 1926-1933.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-1114-0001, Alcázar de San Juan. Nueva estación de clasificación, 1922-1931.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-1220-0004, Paso a nivel n.º 23. Alcázar de San Juan, 1862-1931.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF B-1-5-1-R-0045-0002, Transmisiones a distancia y enclavamientos, sistema Bianchi-Servettaz, 1897.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-0251-0001, Expedientes relativos a la estación de Alcázar de San Juan en la línea Madrid a Alicante, 1914-1942.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-1366-0001, Actos subversivos contra la República que afectan al ferrocarril, 1936-1937.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-2-12-1-1-C-1384-0006, Atentados y sabotajes a trenes, 1930-1939.

Archivo Municipal de Alcázar de San Juan (AMASJ), fondos de Policía Gubernativa y orden público, expedientes relativos a vigilancia de movilidad, extranjeros, conflictividad, abastecimiento y posguerra, 1930-1942.

España (1930). Reglamento de Policía de 29 de noviembre de 1930.

España (1941). Ley de 8 de marzo de 1941 por la que se crea el Cuerpo de Policía Armada y de Tráfico.

## **BIBLIOGRAFÍA / BIBLIOGRAFIA / BIBLIOGRAPHY**

Atienza Santiago, Francisco José (2026). *Orden público, control social y movilidad ferroviaria en Alcázar de San Juan (1930-1942). La Policía Gubernativa, el ferrocarril y las formas locales del control social entre la Segunda República, la Guerra Civil y la primera posguerra*. Manuscrito de trabajo inédito. Sin publicar.

Ballbé, Manuel (1983). *Orden público y militarismo en la España constitucional (1812-1983)*. Madrid: Alianza Editorial.

Capel, Horacio (1994). *Las infraestructuras de transporte en España*. Barcelona: Ediciones del Serbal.

Casanova, Julián (1997). *De la calle al frente. El anarcosindicalismo en España (1931-1939)*. Barcelona: Crítica.

Comín Comín, Francisco, Pablo Martín Aceña, Miguel Muñoz Rubio y Javier Vidal Olivares (1998). *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Anaya y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Gallego Palomares, José Ángel (2001). "Alcázar de San Juan y el ferrocarril (1850-1936). Red urbana, funciones y especulación del suelo". En *II Congreso de Historia Ferroviaria*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles / Docutren.

Jackson, Gabriel (2005). *La República española y la Guerra Civil*. Barcelona: Crítica.

Otero Ochaita, Josefa (1993). *Modernización e inmovilismo en la Mancha de Ciudad Real (1931-1936)*. Ciudad Real: Biblioteca de Autores Manchegos.

Preston, Paul (2011). *La destrucción de la democracia en España: reforma, reacción y revolución en la Segunda República*. Madrid: Debate.

Serrano, Carlos (1990). *Policía y orden público en la Segunda República Española*. Madrid: Ministerio del Interior.

Turrado Vidal, Martín (2020). *Historia de la Policía Española*. Madrid: H50.

Turrado Vidal, Martín (2023). *Policía Española. Historia 1824-2024*. Madrid: Fundación Policía Española.

Wais San Martín, Francisco (1974). *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Editora Nacional.