

La aplicación de la Ley de Responsabilidades Políticas en el ferrocarril español: Un proyecto de recuperación de la memoria histórica

Miguel Muñoz Rubio

*Fundación de los Ferrocarriles Españoles y
Universidad Autónoma de Madrid*

1. Introducción

Las nuevas aportaciones realizadas en torno a los efectos de la Guerra Civil sobre la sociedad española continúan sorprendiendo aún a unas generaciones que han heredado de sus padres y, quizá, también de sus abuelos, una memoria transmitida en la mayoría de los casos de forma oral. A la altura de la conmemoración de los cincuenta años de la terminación del conflicto, en 1989, muy poco o casi nada se sabía sobre la represión y las víctimas que generó la violencia política institucionalizada por el régimen franquista. No obstante, la propia efeméride propició que se pusieran en marcha estudios que pretendían arrojar una luz sobre una de las etapas más oscuras de nuestro pasado más reciente, la concerniente a las víctimas de nuestra Guerra Civil. Dentro de este objetivo de estudio, la investigación histórica desarrollada hasta nuestros días ha permitido identificar a una buena parte de las víctimas y clasificarlas según los tipos de represión que éstas sufrieron. No obstante, todavía queda mucho por hacer. Y dentro de esta parcela de estudio, quedan espacios pendientes aún de una dedicación más intensiva por parte de la comunidad investigadora. Nos referimos al colectivo de los empleados públicos y, sobre todo, al de los trabajadores de diferentes sectores de actividad económica (entre los que se encuentran los ferroviarios) que fueron expedientados laboralmente, bien por su ideología política y sindical, bien por su no adhesión a la causa militar o por su participación en la contienda dentro de las filas de las milicias o del propio ejército leal al poder constituido. Así, el proceso de depuración laboral iniciado durante la propia guerra y establecido formalmente tras la promulgación de la Ley de Responsabilidades Políticas de febrero de 1939 constituye uno de los ejemplos más claros de institucionalización del terror, puesto en marcha por el régimen franquista y dirigido al conjunto de la sociedad española.

Dentro de este último contexto al que hemos hecho alusión, y conscientes del alcance que este proceso tuvo para el sector ferroviario durante el segundo tercio del siglo veinte, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), a través de su Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario, se encuentra desarrollando desde el año 2007 el proyecto denominado “La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)”. Este proyecto se encuentra subvencionado por el Ministerio de la Presidencia dentro de las Convocatorias de Ayudas destinadas a la realización de actividades sobre las Víctimas de la Guerra Civil y el Franquismo correspondientes a los años 2007 y 2008 y responde, a su vez, a un encargo realizado conjuntamente en 2005 por los consejos de administración de Renfe Operadora y del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y promovido a instancias de los sindicatos mayoritarios (Comisiones Obreras y Unión General de Trabajadores) en los respectivos comités generales de ambas empresas públicas.

El sector ferroviario ha constituido desde su origen una actividad económica de relevancia. Su evolución a lo largo del siglo XIX y su desarrollo posterior en los primeros años del siglo XX trajo consigo la construcción y explotación de más de 15.000 kilómetros de ferrocarril, de vía ancha y de vía estrecha, la absorción de grandes recursos económicos que llevaron a las compañías ferroviarias a figurar en los primeros lugares de las empresas españolas con más activos económicos, y a una dotación de personal empleada en cada uno de los servicios ferroviarios. Según afirman los profesores Carreras y Tafunell, las principales compañías ferroviarias españolas (Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y la Compañía del Ferrocarril de Madrid, Zaragoza y Alicante) se encontraban dentro de las veinte primeras empresas del panorama productivo europeo durante el primer tercio del siglo XX. A su vez, a mediados de la década de 1930, estas mismas empresas ferroviarias aglutinaban al colectivo profesional más numeroso del aparato productivo de la economía española, superando la cifra de los 100.000 empleos directos. Este hecho propició que el colectivo ferroviario fuera el que contara con un mayor grado de penetración por parte de las organizaciones obreras y estuviera considerado como uno de los más movilizados tanto política como sindicalmente.

Tras el final de la Guerra Civil y la constitución a partir de 1941 de la empresa pública RENFE, que agrupaba a todos los ferrocarriles de vía ancha, la red ferroviaria de esta compañía alcanzaba los 12.400 kilómetros y su plantilla era de 120.000 trabajadores, distribuidos por todas las provincias españolas peninsulares y diseminados por multitud de estaciones, apartaderos y puestos de servicio que cubrían todas las tareas que el complejo servicio ferroviario necesitaba.

Diferentes leyes, emitidas todas ellas por el autoproclamado Gobierno Franquista, propiciaron, desde los primeros meses de la sublevación militar y dentro del ámbito territorial ocupado por los golpistas, el inicio de un proceso de encausamiento de trabajadores de servicios públicos con el objetivo de depurar responsabilidades políticas por su actuación sindical y política durante la Segunda República, por su lealtad al Gobierno legalmente constituido y por su participación en la contienda, bien dentro de las filas republicanas bien prestando servicio dentro de las empresas gestionadas por los Comités de Explotación conformados por las organizaciones sindicales. En definitiva, por su desafección al nuevo régimen político que se intentaba imponer por las armas.

Con esta ponencia se pretenden exponer los trabajos desarrollados durante la primera fase de este proyecto de investigación en el que ha participado un equipo multidisciplinar, adscrito a la mencionada Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario de la FFE, compuesto por historiadores, archiveros, documentalistas y personal administrativo. Pero antes de iniciar dicho cometido realizaremos una aproximación al marco histórico en el que se desarrolló el proceso en el ámbito de los ferrocarriles, trazaremos las fases por la que atravesó y avanzaremos datos sobre el número de personas que se vieron realmente afectadas.

2. Una aproximación al marco histórico del proceso de depuración del personal ferroviario (1936-1975)

2.1. Primera etapa: el inicio del proceso durante la Guerra Civil (1936-1939)

El estallido de la sublevación militar en el mes de julio de 1936 afectó de inmediato al sector ferroviario. El carácter estratégico de este medio de transporte impulsó a controlar todos los factores de producción que intervenían dentro de la explotación ferroviaria y, entre ellos, el factor humano sería uno de sus objetivos prioritarios.

El triunfo de la sublevación militar en diferentes capitales de provincia y su rápida extensión por el territorio motivó que la explotación ferroviaria se dividiera en dos ámbitos, la controlada por el Gobierno de la Segunda República y la ocupada por los militares sublevados. Durante esta primera fase de conflicto armado, la Presidencia de la Junta de Defensa Nacional (Junta Técnica del Estado del bando sublevado) promulgaría sendos Decretos Ley, el del 13 de septiembre y el del 5 de diciembre de 1936, respectivamente, a partir de los cuales se establecerían, por una parte, la separación definitiva del servicio de aquellos funcionarios desafectos con el bando sublevado y, por otra, se promulgarían las reglas para la separación definitiva del empleo que desempeñaran. Es, por tanto, en esta primer y temprana fase de la contienda en donde podemos encontrar documentadas las primeras actuaciones represivas que impulsaron los sublevados sobre el mundo laboral. El subsector transportes, y más concretamente, el que se circunscribía al ámbito ferroviario comenzaría a conocer las secuelas de la depuración política y sindical dentro de aquellas empresas que operaban, casi en su integridad, dentro de los límites territoriales que ya habían sido ocupados por el ejército golpista del General Franco. Ese sería el caso de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (Oeste), que explotaba gran parte de la red gallega y extendía su radio de operaciones ferroviarias desde Astorga a la estación de Plasencia-Empalme y desde la madrileña estación de Delicias hasta la frontera portuguesa de Valencia de Alcántara pasando por la ciudad de Cáceres. Oeste se convertiría así en la primera de las empresas ferroviarias en las que los sublevados experimentarían un modelo represor, puesto en marcha desde el seno de la propia compañía y supervisado por la Jefatura Militar de Ferrocarriles, y que una vez acabado el conflicto sería imitado por el resto de las empresas del sector ferroviario.

2.2. Segunda etapa: la institucionalización del proceso tras la publicación de la Ley de Responsabilidades Políticas (1939-1943)

Como es bien conocido, poco antes de que finalizara la Guerra Civil, la Ley de 10 de febrero de 1939, dictada por el bando franquista, disponía el inicio de la depuración de los empleados públicos que se encontraran en las zonas controladas por el ejército del General Franco. Esta ley aparecía publicada tan sólo un día después de la aparición de la Ley de Responsabilidades Políticas. La extensión de la Ley de 10 de febrero de 1939 al personal de la compañías ferroviarias se produciría a partir del Decreto de 27 de febrero del mismo año por el que se disponía también la depuración de funcionarios de corporaciones y empresas concesionarias de servicios públicos, siéndoles de aplicación las mismas normas contempladas para la depuración de los empleados públicos.

La Jefatura Militar de Ferrocarriles, como ya se ha mencionado, sería la encargada de llevar a cabo el proceso de depuración del personal ferroviario antes de la publicación de las referidas leyes y decretos y hasta la creación de los tribunales específicos en cada empresa ferroviaria. La constitución de dichos juzgados depuradores dentro de las empresas de sector se produciría a partir de la publicación del decreto de 1 de septiembre de 1939 (BOE del 10/09/1939). Dicho decreto encargaba a los Consejos Directivos de las compañías la depuración del personal, siguiendo las mismas normas establecidas en la referida Ley del 10 de febrero de 1939.

- **La creación de las Comisiones de Depuración en las compañías ferroviarias (1939-1941)**

El proceso depurador se llevaría a cabo, por tanto, en todas las compañías ferroviarias, organizándose de forma muy cuidada. En el caso de la Compañía del Norte se nombró a un Delegado para la Depuración, que recayó en la figura del Jefe de Personal, y se llegaron a constituir hasta 12 juzgados integrados cada uno de ellos por un Juez Instructor, dos Secretarios y tres auxiliares reclutados al efecto entre los trabajadores de probada afección al nuevo régimen. Estos tribunales funcionaron de forma autónoma, remitiendo los expedientes sancionadores a la Autoridad militar y a la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera que era el organismo de la administración civil franquista que tenía la última potestad para sancionar o anular la decisión tomada en cada una de las empresas. Todo el personal destinado en estos tribunales de empresa, excepto los propios jueces, quedaron dispensados de sus habituales trabajos. Toda la maquinaria administrativa del *Nuevo Estado* y de las propias empresas se pondría al servicio de la depuración.

El proceso depurador iniciado en todas las compañías ferroviarias, ya fueran de naturaleza privada o pública, llegaría a afectar a la totalidad de los trabajadores empleados en las mismas, en torno a 115.000 sólo en las compañías de vía ancha, si bien no todos tuvieron que pasar por todas las fases del proceso. La elaboración de informes previos llevados a cabo por las Jefaturas de Policía, Comandancias de la Guardia Civil, Ayuntamientos circunscritos dentro del territorio ocupado por el ejército sublevado y el apoyo de una red extensa de informantes tramada en cada una de las empresas y constituida por ferroviarios afectos al régimen militar, permitió realizar una primera criba en todas las compañías. Además, es preciso destacar que estos juzgados de empresa dispondrían de los ficheros de la Auditoria de Guerra del Ejército de Ocupación, que pasarían a depender del Centro de Recuperación de Documentos y Archivos hasta su disolución y centralización administrativa en Salamanca, hacia el mes de octubre de 1939, para su administración por la Dirección General de Seguridad. Esta Sección de Ficheros constaba de más de un millón quinientas mil fichas en las que figuraban los datos de las personas que formaron parte del ejército republicano y de las milicias populares constituidas a raíz del inicio de la contienda, así como de los afiliados a las organizaciones sindicales y a los partidos políticos y de todos los individuos condenados, pendientes de causa y declarados en rebeldía.

Las sanciones que podían pesar sobre los ferroviarios depurados podían ir desde la censura escrita hasta la separación del servicio, pasando por la suspensión de empleo y sueldo a partir de la fecha de la presentación de la instancia solicitando el reingreso; el traslado de lugar o de Servicio; el aperebimiento; la suspensión y demora de ascensos

por tiempo determinado y el descenso de categoría o sueldo. La readmisión con sanción de los agentes, después de culminar el proceso de depuración, llevaba implícita la pérdida de la antigüedad, a efectos pasivos, desde el 18 de julio de 1936 hasta el momento en el que se hacía efectivo el ingreso.

- **La constitución de RENFE y la centralización del Proceso de Depuración (1941-1943)**

A partir del año 1941, con la constitución de RENFE se integraron todos los juzgados que venían funcionando en las anteriores compañías bajo una única dirección a cargo de la Secretaría General Adjunta de RENFE. Por acuerdo del Comité de Gerencia, de 7 de octubre de 1941, se determinó que la depuración de los agentes de la Red Nacional se resolviera en lo sucesivo por su Consejo de Administración y para ello se nombró al Secretario General Adjunto del Consejo como Delegado para colaborar con carácter permanente en dichos trabajos. La Delegación del Consejo para la Depuración en RENFE funcionó hasta el día 8 de febrero de 1943. Por acuerdo tomado en dicha fecha por el Comité de Gerencia del Consejo de Administración se decidió que, a partir de ese momento, los expedientes que aún quedaran pendientes fueran tramitados por el Jefe de Servicio de Personal.

El balance numérico del proceso de Depuración en las principales compañías de vía ancha que se vieron integradas en la empresa pública RENFE, tras su constitución en el año 1941, se encuentra todavía por concretar de forma fehaciente. No obstante, tanto por el volumen de documentación que se ha conservado hasta nuestros días (sobre todo los expedientes de depuración que se encuentran numerados y clasificados por las diferentes casuísticas que se presentaron) como por los informes que las compañías ferroviarias y la propia RENFE elaboraron a lo largo del proceso se pueden avanzar algunas cifras que nos permiten tener una dimensión del mismo. Así las cosas este equipo de trabajo puede avanzar que, tras la culminación del proceso de depuración en la década de 1940, se estima que fueron 7.082 los trabajadores que causaron baja y que su distribución entre las principales compañías ferroviarias de procedencia fue la siguiente:

Compañías	Número de trabajadores con sanción de Separación Definitiva
Norte	5.078
MZA	1.058
Oeste de España	164
Andaluces	482
Central de Aragón	300
TOTAL	7.082

Además de la Separación Definitiva del Servicio se dictaron también un importante número de sanciones laborales, que aunque no supusieron la pérdida del empleo sí conllevaron traslados, rebajas de sueldo, postergaciones para el ascenso, etc. Todo ello significó un importante quebranto para las trayectorias profesionales de muchos ferroviarios españoles. Si nos atenemos al número de expedientes de sanción abiertos durante la década de 1940 por las diferentes juntas depuradoras nos encontramos con un

total de 16.650 empleados que se vieron obligados a cumplir las sanciones impuestas por sus respectivas compañías de procedencia y confirmadas por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas. Del mismo modo, su distribución entre las principales compañías ferroviarias de procedencia fue la siguiente:

Compañías	Número de trabajadores reingresados con sanción
Norte	8.150
MZA	6.100
Oeste de España	650
Andaluces	1.450
Central de Aragón	300
TOTAL	16.650

No todos los reingresos llevaron aparejados una sanción. De hecho, 34.100 trabajadores, que tuvieron que pasar por el difícil trámite de ser sometido a expediente por los diferentes juzgados depuradores, finalizaron el proceso con una resolución positiva, siendo sobreesidos sin sanción y pudiéndose incorporar nuevamente a su actividad laboral. En el siguiente cuadro se recoge la distribución entre las principales compañías:

Compañías	Número de trabajadores reingresados sin sanción
Norte	11.800
MZA	18.000
Oeste de España	1.000
Andaluces	2.400
Central de Aragón	900
TOTAL	34.100

Por último, aunque sin contar con todos los datos precisos. Se ha de apuntar que cerca de mil pensionistas se vieron también afectados por el proceso depurador. Algunos de ellos serían jubilados como sanción y otros, que alcanzarían la edad de jubilación durante la Guerra Civil, tuvieron que dar explicaciones de su actuación durante el conflicto armado mediante la apertura del correspondiente expediente de depuración. En el siguiente cuadro se avanzan algunos datos que, como el resto de los hasta ahora expuestos, tendrán que ser corroborados, ampliados y esclarecidos con el desarrollo de este proyecto de investigación.

Compañías	Número de trabajadores Jubilados con o sin sanción
Norte	400
MZA	Se desconoce
Oeste de España	400
Andaluces	Se desconoce
Central de Aragón	100
TOTAL	900

La suma de los parciales anteriormente expresados por separado, arrojaría un total de 59.532 ferroviarios de las principales compañías de vía ancha que se verían sometidos al proceso de depuración. El global se recoge en el siguiente cuadro:

Casuística	Número de trabajadores Jubilados con o sin sanción
Separación Definitiva	7.082
Reingresados con sanción	16.650
Reingresados sin sanción	34.100
Jubilados y Pensionistas	900
Fallecidos (Central de Aragón)	800
TOTAL	59.532

2.3. Tercera etapa: La reapertura del proceso en la década de 1950

Pero el proceso no concluiría definitivamente durante la década de 1940. Volvería a reabrirse durante los años 1950 y 1953 para revisar las peticiones de readmisión que fueron cursadas a partir de la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950 mediante la cual se autorizaba a RENFE a recibir y a examinar las instancias de solicitud de reingreso que presentaran los agentes que fueron separados por el proceso de depuración de la década de 1940. Esta reapertura del proceso permitió que se reincorporaran a sus antiguos empleos un importante número de los trabajadores que lo solicitaron, aunque también serían denegadas un porcentaje relevante de esas solicitudes.

Así las cosas, si tenemos en cuenta el número de expedientes que se conservan y los informes elaborados por la Jefatura de Normas Laborales y Expedientes a finales del año 1973, del total de ferroviarios que causaron baja en RENFE durante la década de 1940, sólo 1.925 reingresaron a la empresa pública. No obstante, a 2.248 trabajadores que solicitaron el reingreso se les mantuvo la sanción de baja, mientras que 2.232 no llegaron a solicitar su reincorporación. El pormenor de esta segunda oleada depuradora fue el siguiente:

- Reingresos: 1.925
- Jubilaciones (más de 60 años): 244
- Confirmación de baja: 2.248
- Excluidos de las normas por ser eventuales: 133
- No solicitaron el reingreso: 2.232

2.3. Cuarta etapa: La conclusión del proceso de Depuración (1964-1975)

Posteriormente, entre los años 1964 y 1975 volvería a estar presente este proceso en el seno de la empresa pública. El “perdón” general de los veinticinco años de paz y el fallecimiento del General Franco en el año 1975 vendrían a reabrir una causa que perseguía resolver los casos pendientes de antiguos trabajadores cuya sanción se mantenía vigente por la gravedad de la pena impuesta en su momento por los diferentes juzgados depuradores. De esta forma, mediante la Orden del Ministerio de Obras Públicas del 15 de marzo de 1965, se autorizó a RENFE para que computara, tanto a los

reingresados de la década de 1940 como a los de 1950, el tiempo de separación como de servicios prestados a RENFE, desde el 1º de febrero de 1941 hasta su reingreso. Posteriormente, a través del Decreto de 10 de noviembre de 1966, 2824/66 del Ministerio de Justicia (BOE 12 de noviembre de 1966) se procedió al Indulto total de sanciones por responsabilidades políticas. No obstante, el Ministerio de Justicia debía publicar las disposiciones que regularían este proceso de indulto. Años más tarde, a partir del Decreto-Ley de Jefatura del Estado de 31 de marzo de 1969 (BOE 1º de abril de 1969) se dictaría la prescripción de delitos anteriores al 1º de abril de 1939. De igual forma, los ministerios correspondientes debían publicar las disposiciones complementarias para la aplicación del Decreto-Ley, pero según la nota informativa elaborada por RENFE en 1973 no existía constancia de su publicación.

Finalmente, por el Decreto núm. 3357 de 5 de diciembre de 1975 (BOE 24 de diciembre de 1975) sobre sanciones administrativas adoptadas de conformidad con la Ley de 10 de febrero de 1939, éstas quedaban revisadas de oficio y, en consecuencia, anulados sus efectos. El proceso de reformas iniciado tras la celebración del Referéndum para la Reforma Política celebrado en 1976, la promulgación de la Ley de Amnistía en 1977 y la recuperación de las libertades democráticas, tras la aprobación de la Constitución de 1978, hicieron posible que una buena parte de los trabajadores expedientados pudieran recuperar sus derechos laborales, vulnerados por una justicia *ad hoc*, escrita al revés, establecida por un régimen militar que perseguía reprimir cualquier tipo de desafección.

De esta manera, con el fin de la Dictadura Franquista, concluiría un proceso de represión laboral iniciado en los primeros meses de la Guerra Civil y que afectó de forma muy directa a cerca de 60.000 ferroviarios. El restablecimiento paulatino de las libertades políticas durante la transición democrática, facilitaría la vuelta del exilio de un buen número de españoles que se vieron obligados a abandonar España. Entre ellos se encontraban algunos ferroviarios. En la segunda mitad de la década de los setenta y durante la de los ochenta llegarían a las oficinas de la Dirección de Personal de RENFE peticiones de pensiones que se adeudaban, revisiones de computación de años de servicio, aquellos que habían sido durante tantos años negados por la superioridad. En definitiva, una transición hacia el reconocimiento de los derechos tan largamente obviados por una justicia manipulada por la Dictadura Franquista.

3. Proyecto archivístico y de investigación histórica

El proyecto que nos encontramos desarrollando cuenta con varias vertientes que pretenden confluir en un objetivo final, que no es otro que el de estudiar uno de los ejemplos más representativos sobre la represión política e ideológica en el seno de empresas concesionarias de servicios públicos. Para ello nuestro proyecto ha discurrido por varias etapas durante su primera fase de actuación. Éstas han sido las siguientes:

- a) Estudio y conocimiento del estado de la cuestión.
- b) Identificación de las fuentes documentales.
- c) Análisis de la documentación identificada.
- d) Diseño de la Base de Datos Documental para la elaboración de un listado argumentado de ferroviarios represaliados.
- e) Vaciado de los listados e incorporación de los datos contenidos a una base de datos documental.

A continuación, pasamos a desarrollar cada una de las etapas mencionadas:

a) **Estudio y conocimiento del estado de la cuestión.** El equipo de trabajo realizó una labor previa de prospección y de estudio sobre el proceso general de depuración. Para ello identificó aquellos trabajos más relevantes en torno a la Ley de Responsabilidades Políticas y estudió cómo se habían desarrollado los diferentes procesos de depuración en los ámbitos que han sido ya investigados: administración pública, judicatura y educación principalmente. A partir de esta primera fase el equipo técnico pudo planificar de forma más adecuada las siguientes fases. Además durante este proceso de estudio y de identificación de casos análogos al ferroviario, se ha procedido a contactar con los investigadores principales de cada uno de los estudios ya desarrollados. A éstos se les ha informado del alcance y de los objetivos de nuestra investigación y de ellos hemos recibido sugerencias para la puesta en marcha y el desarrollo de nuestro propio proyecto.

b) **Identificación de las fuentes documentales.** Culminada esa primera fase el equipo de trabajo diseñó un plan para la identificación de las fuentes documentales que se preservan en los principales centros archivísticos. En este sentido era conocido por el equipo de trabajo que la mayoría de los fondos documentales se preservaban en el Archivo Histórico Ferroviario que gestiona la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) y en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), concretamente en un almacén, sito en Las Matas (Madrid), en el que se preserva el archivo de expedientes de personal de baja. Pero además de estos dos espacios se hacía indispensable conocer qué fondos existían en el Archivo General de la Administración Española, sito en Alcalá de Henares (Madrid), en el Archivo Histórico del Ministerio de Fomento, en el Centro de Documentación de la Memoria Histórica de Salamanca y en el Archivo General Militar de Guadalajara.

Era fundamental, por tanto, localizar, identificar, catalogar y preservar toda la documentación que se generó en torno al proceso de depuración tanto en las empresas concesionarias como en la propia RENFE desde su constitución. Se ha de indicar que no todas las fuentes identificadas se encuentran por el momento disponibles, sólo las que están depositadas en nuestro Archivo Histórico Ferroviario y en el resto de archivos y centros de documentación públicos cuentan con su pertinente descripción y catalogación y están disponibles para el investigador. Pero este material de archivo constituye sólo una mínima parte del que se fue generando desde el inicio del proceso en el año 1936 y hasta su cierre durante los primeros años de la transición democrática. El grueso de toda esa ingente documentación se conserva en un almacén, ubicado dentro de las instalaciones ferroviarias de Las Matas (Madrid), que depende de la Dirección de Recursos Humanos del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

El conocimiento que tenemos ahora de todo el material documental conservado nos permitirá reconstruir, de forma pormenorizada cada uno de los procesos iniciados en el seno de las empresas, desde la organización y constitución de los juzgados de depuración y de su gestión hasta la unificación de los mismos en RENFE. Para ello se conserva una abundante y prolija documentación, desde los informes de investigación elaborados por los diferentes estamentos policiales y militares del nuevo régimen y por los propios agentes de investigación reclutados en el seno de las empresas, hasta los

expedientes y fichas personales de cada uno de los trabajadores que fueron finalmente encausados (en torno a los 100.000), pasando por toda la tramitación administrativa que legaron las diferentes comisiones depuratoras que se constituyeron dentro de las empresas privadas y públicas que conformarían RENFE a partir del año 1941.

En paralelo a la localización de toda la documentación que se conserva sobre los ferrocarriles que dieron lugar a la empresa pública RENFE también se está procediendo a la identificación de los archivos del proceso de depuración que se conserva en otras empresas explotadoras de redes estatales y autonómica de vía estrecha con el objetivo de que el proyecto alcance a todos los ferrocarriles de servicio público que se encontraban en explotación al inicio de la Guerra Civil Española. Además el proceso de identificación de fuentes se ha completado con la consulta a los catálogos de otros archivos que conservan fondos vinculados con esta misma temática, estos son el de la Administración General del Estado, el Centro de Documentación de la Guerra Civil y archivos dependientes del Ministerio de Defensa, como es el de Guadalajara.

A continuación se ofrece una información somera sobre los fondos identificados en cada uno de los archivos y centros documentales consultados.

- **Archivo Histórico Ferroviario, Madrid**

Nuestro Archivo Histórico Ferroviario cuenta con una información que se circunscribe básicamente a la Compañía del Norte y a la Compañía MZA. En el caso de la Compañía del Norte se preserva documentación muy representativa sobre el personal reingresado con sanción (en torno a 7.000 agentes), sobre el personal que causó baja a raíz del proceso (aproximadamente 5.000 agentes) y sobre el personal que fue jubilado como sanción por depuración política. Además, se conservan las propuestas de readmisión sin sanción del personal de Norte por servicios, aproximadamente unos 12.000 agentes. En el caso de MZA las relaciones que se conservan en el AHF atañen al grupo de los ferroviarios que fueron separados definitivamente (unos 1.000 nombres relacionados) y los de aquellos que reingresaron, tanto con sanción como sin ella, en total unos 22.000 agentes. Además se conserva información cualitativa sobre el funcionamiento de las oficinas de depuración de estas dos compañías y sobre las normas que se aplicaron en cada una de ellas. Al margen de estas dos compañías, se conserva también información sobre el resultado de la depuración en las líneas de vía estrecha que dependían en ese momento del Estado, a través de su ente gestor Explotación de los Ferrocarriles por el Estado (EFE).

- **Almacén de Documentación de Personal del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Las Matas (Madrid)**

El fondo documental más voluminoso que se conserva es el que se concentra en el Almacén de Documentación de Personal del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) de Las Matas (Madrid). A este espacio, en fecha no determinada, se trasladó toda la documentación que se conservaba del proceso de depuración en RENFE. En líneas generales podemos afirmar que en este almacén se conserva prácticamente toda la documentación administrativa generada por las antiguas compañías ferroviarias anteriores a la creación de RENFE y toda la que produjo esta empresa pública desde su constitución en 1941 y hasta la finalización del proceso a

finales de la década de 1970. A grandes rasgos la documentación que alberga el almacén de Las Matas es la siguiente:

- Fichero General de la Depuración compuesto por 110 ficheros ordenados alfabéticamente.
- Actas de las comisiones de depuración de las principales compañías, así como su normativa de funcionamiento.
- Correspondencia generada por los juzgados y oficinas de depuración.
- Informes previos a la apertura de expedientes de depuración emitidos por las comandancias de la Guardia Civil, ayuntamientos, jefaturas locales de Falange Española y por los diferentes servicios de las compañías ferroviarias.
- Relaciones de empleados con la filiación política y sindical.
- Listados de sancionados y de no sancionados.
- Expedientes personales, clasificados por el resultado individual del proceso para cada encausado (Separación Definitiva, Reingresados con Sanción, Reingresados Sin Sanción, Jubilados, Procedentes de Zona Nacional, Reingresados con Libertad Vigilada, etc).
- Expedientes de revisión y de reaperturas del proceso, siendo el más importante, por el volumen de documentación producida, el que generó en la década de 1950 la propia RENFE.

Toda esta documentación ha sido convenientemente estudiada y relacionada siguiendo la ordenación que presenta este fondo en el Almacén en el que se encuentra depositado.

- **Archivo General de la Administración Española, Alcalá de Henares (Madrid) y Archivo Histórico del Ministerio de Fomento. Madrid**

El conocimiento de los fondos vinculados a la Depuración del Personal Ferroviario que se conservan en el Archivo General de la Administración Española (AGA) se ha producido a través de dos vías: mediante la consulta a los catálogos que se conservan en el mismo Archivo General y a partir de la consulta a los fondos que desde el Archivo Histórico del Ministerio de Fomento se han venido transfiriendo al propio AGA. Las sucesivas visitas que se realizaron a ambos centros archivísticos perseguían, sobre todo, conocer qué fondos se conservaban del Ministerio de Obras Públicas, como institución ésta encargada de dar su conformidad a las propuestas de sanción establecidas por los diferentes juzgados depuradores de las compañías ferroviarias. Tras constatar en el propio AGA que no existían duplicados de la documentación que generaron las principales empresas en torno a este proceso, nuestras indagaciones se centraron en conocer si existían expedientes de depuración del personal ferroviario. La búsqueda nos devolvió exclusivamente información procedente de la Subdirección General de Personal del Ministerio de Obras Públicas, relativa a funcionarios adscritos al mismo. Pero la visita al Archivo Histórico del Ministerio de Fomento nos permitió conocer, tras

realizar diferentes consultas a su base de datos, cuáles han sido los fondos que se han transferido al AGA y en cuántos de ellos existía información relativa al proceso de depuración. De esta manera se ha podido identificar dentro del AGA documentación relativa a RENFE, FEVE y a más de treinta ferrocarriles de vía estrecha, incluidos suburbanos, metropolitanos y compañías de tranvías.

- **Centro de Documentación de la Memoria Histórica, Salamanca**

El Centro de Documentación de la Memoria Histórica de Salamanca conserva documentación relativa, principalmente, al período comprendido entre el año 1931 y la finalización de la Guerra Civil. El grueso de la información corresponde a expedientes vinculados con las actuaciones de los Comités de Explotación que se constituyeron en el seno de las compañías ferroviarias. El ámbito territorial que abarca esta documentación que se deposita en Salamanca se circunscribe a la cordillera cantábrica (Asturias, País Vasco y Cantabria), siendo escasas las referencias a otras áreas territoriales. En cuanto a documentación específica sobre el proceso de depuración, se ha de destacar la que se conserva sobre el proceso en el Ferrocarril de Langreo (Asturias) y en los Ferrocarriles del Norte de España.

- **Otros archivos e instituciones consultadas**

Dentro de este apartado incluimos una referencia al Archivo General Militar de Guadalajara. Este centro archivístico no contiene documentación relativa al proceso que estamos investigando. En cambio, sí que conserva los expedientes personales abiertos a presidiarios que integraron los batallones de trabajo encargados de reconstruir obras públicas y vías de comunicación dañadas por los efectos de la contienda. En estos batallones participaron trabajadores de diversas calificaciones profesionales, entre ellas se encontrarían posiblemente un buen número de ferroviarios que fueron separados definitivamente de sus empresas por estar cumpliendo penas de cárcel y redimiéndolas mediante su trabajo en estos batallones militarizados.

Como se ha mencionado en anteriores párrafos se ha indagado también en otras instituciones vinculadas a la conservación del patrimonio documental de los ferrocarriles de vía estrecha que gestionan las comunidades autónomas, así como los que preservan museos ferroviarios como el Museo Vasco del Ferrocarril y el Museo del Ferrocarril de Asturias. De las solicitudes de información realizadas han sido remitidos informes sobre los fondos existentes en el Archivo Histórico de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana y en las dos instituciones museísticas mencionadas.

Los fondos del Archivo Histórico de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana que pueden contener información relativa al proceso de depuración son los que comprenden los expedientes personales de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia y los de la Sociedad General de Autobuses de Valencia (SOGEA).

Por su parte, el Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril conserva la documentación del Ferrocarril del Urola y del Ferrocarril Zumárraga a Zumaya. De hecho, se podría considerar que son los únicos fondos catalogados que tiene la empresa pública Euskotren.

El Museo del Ferrocarril de Asturias cuenta también con información del proceso de depuración del Ferrocarril de Langreo y del Ferrocarril de la Junta de Obras del Puerto de Gijón. El Fondo Carlos Roa Rico también contiene información sobre el proceso de depuración en RENFE durante el período en el que este ingeniero ocupó la dirección general de la empresa pública, entre las décadas de 1960 y 1970.

c) **Análisis de la documentación identificada.** Una vez culminada la segunda etapa del proyecto, el equipo de trabajo inició una siguiente fase que ha consistido en el análisis de la documentación identificada que se preserva en los diferentes archivos visitados. El objetivo que se propuso el equipo para esta tercera fase consistió en clasificar la documentación y establecer una escala de prioridades para su consulta y vaciado, dado que uno de los objetivos que se perseguían con la elaboración de este proyecto era el elaborar un listado argumentado de ferroviarios represaliados durante la Guerra Civil y el Franquismo. Una vez establecido un calendario de vaciado de la documentación identificada y accesible se dio por culminada la tercera fase.

d) **Diseño de la Base de Datos Documental para la elaboración de un listado argumentado de ferroviarios represaliados.** Una vez analizada la documentación disponible se procedió al diseño de una base de datos documental que permitiera dar cabida al volumen de información contenida en los prolijos y variopintos listados de ferroviarios represaliados que se habían localizado. El diseño de la base de datos se realizó a partir del programa informático DBTWorks 9.00. Este programa ofrece una gran versatilidad ya que permite actualizar la base en cualquier momento, incorporando todos los campos que sean precisos. Además, las bases diseñadas bajo los parámetros de este programa puedan ser exportadas a bases de datos más convencionales, como es el caso del programa Access. El programa DBTWorks 9.00 es el que utiliza el Archivo Histórico Ferroviario para su catálogo informatizado.

La base de datos cuenta con 55 campos diferentes en donde se recoge la información básica sobre el trabajador en el momento del estallido de la Guerra Civil (nombre y apellidos, datos del lugar de residencia), datos relativos a su vinculación con la empresa ferroviaria en la que se encontraba trabajando (nombre de la compañía, servicio o departamento en el que desempeñaba sus funciones, categoría laboral que desempeñaba), filiación política y sindical del empleado (la que se ha ido localizando a través de los informes que prepararon las compañías ferroviarias) y los resultados del proceso de depuración, en donde se recogen las diferentes casuísticas y los datos administrativos asociados a cada tipo de sanción. A continuación se incluyen los campos de información que contiene la referida base de datos.

Base de Datos Nominal de Personal Ferroviario Depurado por la Ley de Responsabilidades Políticas de 10 de febrero de 1939		
Registros en la base de datos a 30/11/2008	57895	
Campos que conforman la base	Número de Registros	% Total
1. Primer Apellido	57881	99,98
2. Segundo Apellido	57422	99,18
3. Nombre	57864	99,95
4. Sexo	57749	99,75
5. Compañía	57780	99,80
6. Nombre de la línea anexionada	1156	2,00

Base de Datos Nominal de Personal Ferroviario Depurado por la Ley de Responsabilidades Políticas de 10 de febrero de 1939		
Registros en la base de datos a 30/11/2008	57895	
Campos que conforman la base	Número de Registros	% Total
6. Servicio	53650	92,67
7. Cargo	56490	97,57
8. Situación Laboral: Trabajando/No Trabajando Militarizado/No Militarizado	20436	35,30
9. Causas para la no militarización	156	0,27
10. Residencia	31514	54,43
11. Provincia	31064	53,66
12. Domicilio	129	0,22
13. Estado Civil	155	0,27
14. Jubilado (Sí/No)	276	0,48
15. Pensionista: Sí/No	331	0,57
16. Cambio de categoría	1	0,00
17. Cambio de residencia	18	0,03
18. Cambio de Provincia de Residencia	31	0,05
19. Filiación Política	56	0,10
20. Filiación Sindical	257	0,44
21. Otras Filiaciones	26	0,04
22. Depurado (Sí/No)	55465	95,80
23. Motivo para la no Depuración	121	0,21
24. Nº de Juzgado de Empresa	19739	34,09
25. Nº de orden del documento	23877	41,24
26. Tipo de sanción	15309	26,44
27. Motivo de la sanción	2253	3,89
28. Propuesta de Sanción	56	0,10
29. Sanción de la Autoridad Militar	941	1,63
30. Fecha baja	466	0,80
31. Motivo Baja	868	1,50
32. Separación número	2	0,00
33. Readmitido sin sanción: Sí/No	16197	27,98
34. Reingresado: Sí/No	32803	56,66
35. Fecha reingreso	43	0,07
36. Reingreso número	2	0,00
37. Reingreso sanción número	7141	12,33
38. Número de Expediente	24030	41,51
39. Número de Expediente Desestimado	1	0,00
40. Número de Expediente en RENFE	2524	4,36
41. Número de orden en RENFE	2523	4,36
42. Fecha de la confirmación de la baja en RENFE	1580	2,73
43. Fecha de la confirmación del reingreso en RENFE	668	1,15
44. Fecha de la confirmación de la jubilación en RENFE	276	0,48
45. Notas	214	0,37
46. Observaciones	17228	29,76
47. Fuente	57895	100,00

e) **Vaciado de los listados e incorporación de los datos contenidos a la base documental.** Con la base de datos documental ya operativa el equipo de trabajo inició la fase del vaciado de la información necesaria para componer el primer listado argumentado de ferroviarios represaliados. Esta nueva fase tenía como objetivo incorporar el número máximo posible de datos que se hayan localizado sobre cada uno de los trabajadores que fueron encausados por este proceso. La conformación de esta base de datos debe permitir en un futuro mostrar al público investigador, cumpliendo siempre con los preceptos de la Ley de Patrimonio Histórico, los datos disponibles sobre cada uno de los procesos individuales que se abrieron y facilitar así el estudio de los mismos. Por otra parte, se perseguía además elaborar una serie de relaciones nominales contrastadas de víctimas, con el fin de restituir el honor por el agravio y la persecución política e ideológica que el régimen franquista realizó sobre este sector de la población española. A fecha de hoy podemos avanzar que el número de nombres recogidos en esta base de datos asciende a la cifra de 57.895. La base, *grosso modo*, recoge además del nombre y los apellidos del individuo, su categoría profesional, el servicio y la empresa en la que trabajaba, el lugar de residencia, la sanción impuesta y el número de expediente personal que se le asignó durante el proceso. La base de datos, por motivos obvios del propio procesamiento de la misma, aún no es de público acceso. Este primer listado constituye en realidad un primer avance que, confiamos, será sobradamente enriquecido con la información que se obtenga a partir del vaciado del Fichero General de la Depuración en las antiguas compañías privadas de vía ancha y en RENFE, actualmente en fase de digitalización para la segunda fase del presente proyecto.

A continuación se ofrece una relación de los listados generados:

Compañía/Empresa	Casuística	Registros
Camino de Hierro del Norte de España	Sancionados con Separación Definitiva	4.980
Camino de Hierro del Norte de España	Resto de Sanciones	7.325
Camino de Hierro del Norte de España	Reingresados sin Sanción (de la A a la F)	4.735
Camino de Hierro del Norte de España	Reingresados sin Sanción (de la G a la N)	4.702
Camino de Hierro del Norte de España	Reingresados sin Sanción (de la O a la Z)	4.568
Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA)	Sancionados con Separación Definitiva	1.140
Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA)	Reingresados con o sin Sanción (de la A a la F)	6.799
Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA)	Reingresados con o sin Sanción (de la G a la M)	7.746
Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA)	Reingresados con o sin Sanción (de la N a la Z)	6.675
Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA) Líneas Anexionadas	Todas	1.092
Ferrocarril Central de Aragón	Todas	1.341
Oeste de España	Todas	1.120
Ferrocarriles Andaluces	Todas	2.369
RENFE	Confirmación de Baja	1.580
RENFE	Reingresos	668
RENFE	Jubilaciones	276

Compañía/Empresa	Casuística	Registros
Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE)	Sancionados con Separación Definitiva	320
Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE)	Readmitidos sin Sanción	1.269
Ferrocarril de Triano	Todas	148
Ferrocarril del Urola (Zumárraga a Zumaya)	Todas	175

4. Conclusiones preliminares

Como ya se ha apuntado anteriormente, el proceso de depuración laboral por responsabilidades políticas desarrollado en el sector ferroviario constituye uno de los ejemplos más representativos, por el número de trabajadores afectados, de represión laboral, ideológica y sindical de los desarrollados en el ámbito empresarial español existente durante la década de 1940. Con el estudio de todo el proceso, desde sus inicios hasta su culminación, se pretende corroborar la importancia que tuvo dentro del contexto socioeconómico de la España de posguerra y de sus consecuencias para el restablecimiento de un modo de transporte que había sido seriamente diezmado durante la contienda civil. Del mismo modo, la realización de un estudio concienzudo de todo el proceso de depuración del personal ferroviario debería permitir conocer los efectos sobre un movimiento sindical, ya en la clandestinidad, que se vería severamente cercenado, viéndose retrasada así su recomposición y reorganización durante la dictadura militar.

A lo largo de un primer año de trabajo en torno a este proyecto se han podido alcanzar los siguientes objetivos:

1. Establecimiento de un marco general para el estudio y la investigación detallada sobre el proceso general de depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo.
2. Elaboración de una guía de fuentes documentales para la elaboración de dicho proyecto de investigación histórica.
3. Creación de una base de datos nominal compuesta por 57.895 registros de trabajadores que se vieron encausados por dicho proceso de depuración. Esta base de datos ha permitido componer un primer listado argumentado de ferroviarios represaliados por el franquismo. De esta manera se cumple con uno de los encargos solicitados por los Consejos de Administración de ADIF y de RENFE, en relación con este proyecto, para su presentación ante la *Comisión Interministerial para el estudio de la situación de las víctimas de la Guerra Civil y el franquismo*.

Mediante este proyecto la Fundación de los Ferrocarriles Españoles pretende contribuir a la reconstrucción de una etapa de la historia de España que ha permanecido silenciada durante muchos años. Entendemos que la realización de este proyecto contribuirá a aportar nuevas luces para el estudio de las consecuencias de la Guerra Civil y sobre los efectos del franquismo en la economía española. El rescate, identificación y

catalogación de toda la documentación que se conserva permitirá que el abundante patrimonio documental que generó el proceso no se vea malogrado por el paso de los años y pueda ser consultado en un futuro próximo por la comunidad investigadora.

Nuestra Fundación, como institución pública, tiene un compromiso moral con las víctimas de este proceso. Facilitar el uso de las fuentes y estudiar este caso específico serán las contribuciones que podamos brindar para honrar la memoria de un amplio colectivo de trabajadores que sufrieron la persecución y la represión de la sin razón.