

## **TRABAJO FORZADO Y FERROCARRIL**

### **Destacamentos Penales y construcción de infraestructuras ferroviarias**

Juanjo Olaizola Elordi  
Museo Vasco del Ferrocarril

*...Dicen que la última explosión de la dinamita ha unido los dos extremos del túnel. Que la explosión se ha llevado por delante a Luis Dávila y a Carlos Peral. Uno de los vigilantes me lo ha dicho. Hablo con él algunas veces, cuando nadie nos ve. Dice que mi juventud le da confianza. Tiene remordimientos, me cuenta la vida de su familia, que pasan hambre aunque menos que quienes estamos presos....*

*Manuel Rico, Trenes en la niebla.*

La brutal represión de aquellos que de un modo u otro lucharon por defender la legalidad republicana supone una de las páginas más negras de la historia reciente de España. Entre las diversas fórmulas desarrolladas con este fin por el gobierno de Franco, una de las más destacadas fue la utilización de los presos en la construcción de obras públicas. Aunque el sistema se diseñó en un principio con el exclusivo fin de castigar a los enemigos del Régimen, a partir de mediados de los años cuarenta se extendió a toda clase de penados, con el fin de seguir disponiendo de una mano de obra barata y sumamente dócil.

### **INTRODUCCIÓN**

El ferrocarril español ha recurrido, en determinadas etapas históricas, a la utilización de mano de obra forzada. Los primeros antecedentes en esta materia se remontan a los propios orígenes de este medio de transporte en España, y más en concreto en la isla de Cuba, donde el sistema esclavista era parte cotidiana de la organización social del trabajo y en la que existe constancia del empleo de esclavos de origen africano, desde los tiempos de la construcción de la primera vía férrea entre La Habana y Bejucal en 1837, hasta la definitiva abolición de la esclavitud en 1886. Esta mano de obra fue utilizada tanto en la ejecución de obras de infraestructura como en las escalas más bajas de la explotación ferroviaria.<sup>1</sup>

En el territorio peninsular no se ha localizado información alguna que haga sospechar de la utilización de esclavos en la actividad ferroviaria. Sin embargo, existe constancia documental de que durante el siglo XIX se recurrió al trabajo forzado de penados en diversas construcciones, tal y como lo atestigua la adjunta fotografía de las obras de explanación del ferrocarril en el puerto de Tarragona, en la que se pueden apreciar los grilletes con los que estaban encadenados los reos.

---

<sup>1</sup> Oscar Zanetti, *Caminos para el azúcar*, pp. 158-161.



El trabajo forzado de los penados, habitual en otros periodos históricos, fue perdiendo protagonismo en la ordenación penal española a lo largo del siglo XIX, quedando limitado a comienzos del siglo XX a los presidios situados en las posesiones españolas en el norte de África. Sin embargo, el sistema fue recuperado en 1911 con la promulgación, el 20 de noviembre, de un Real Decreto que regulaba la utilización de presos en la ejecución de obras públicas,<sup>2</sup> aunque no ha sido posible determinar si tuvieron directa aplicación en alguna de las vías férreas que se construyeron en España en esos años.

La labor legislativa de la República derogó la utilización del trabajo forzado de presos por breve tiempo, ya que nuevamente se recurrió a ella durante la Guerra Civil, cuando el 26 de diciembre de 1936, se promulgó un Decreto<sup>3</sup> que regulaba el establecimiento de Campos de Trabajo en los que se aprovecharía la mano de obra de aquellos que habían sido condenados por conspirar contra el Gobierno republicano, para la realización de obras públicas de diversa índole. El artículo tercero del citado Decreto señalaba que «Las obras que se han de efectuar en estos Campos de Trabajo tendrán carácter público, tales como canales de riego, ferrocarriles, carreteras, traídas de agua... y cuantas se consideren de interés nacional, regional o local». Sin embargo, donde el trabajo forzado de presos adquirió verdadera carta de naturaleza fue en la denominada zona nacional y, posteriormente, en la España del franquismo, bajo muy diversas modalidades, desde los Batallones Disciplinarios de Trabajadores<sup>4</sup> a las Colonias Penitenciarias Militarizadas.<sup>5</sup>

<sup>2</sup> Gaceta de Madrid, N° 326, p. 436.

<sup>3</sup> Gaceta de la República, N° 362, de 27 de diciembre de 1936, pp. 1118-1119.

<sup>4</sup> Respecto a los Batallones Disciplinarios de Trabajadores es aconsejable la lectura de la obra de José Angel Fernández López, *Historia del Campo de Concentración de Miranda de Ebro*. En sus páginas 33 y 34 señala algunos de ellos, de los que el N° 12, con base en San Juan de Mozarrifar estuvo destinado en Torrecilla de Valmadrid realizando trabajos de reparación en el Ferrocarril de Utrillas y el N° 92

De los variados sistemas que diseñó el Régimen franquista para utilizar la mano de obra de los presos en la construcción de obras públicas, la que más perduró en el tiempo fue la de los Destacamentos Penales,<sup>6</sup> ya que algunos se mantuvieron en activo hasta la avanzada fecha de 1970, y es precisamente al estudio de esta organización a la que se dedica el presente trabajo.<sup>7</sup>

## EL SISTEMA DE REDENCIÓN DE PENAS POR EL TRABAJO

Al igual que sucedió en el bando republicano, el gobierno rebelde utilizó desde los inicios de la contienda la mano de obra, de los prisioneros de guerra, así como de todos aquellos considerados desafectos al nuevo Régimen, en la realización de trabajos forzados tanto en obras de carácter militar como en la reconstrucción de los daños producidos por el conflicto bélico. Este procedimiento, al principio arbitrario y establecido sin un criterio unificado, fue paulatinamente organizado, de modo que el 7 de octubre de 1938, cuando la suerte de la Guerra Civil ya estaba echada, se ponía en marcha una de las más fabulosas máquinas represoras con las que llegó a contar el régimen de Franco, el Patronato Central para la Redención de las Penas por el Trabajo. Bajo un mal disimulado espíritu de perdón y caridad cristiana, el Patronato, cuya creación fue inspirada por el padre jesuita José Agustín Pérez del Pulgar,<sup>8</sup> se convirtió en realidad en un eficaz instrumento para la humillación de los vencidos en el conflicto fratricida y la perpetuación de su castigo.

Antes de la creación del Patronato de redención de penas por el trabajo, el Decreto 281 de 28 de mayo de 1937 había proclamado «el derecho al trabajo de los presos por delitos no comunes, como peones, o en otras clases de empleos o labores, en atención a su edad, a su eficacia profesional y a su buen comportamiento». Los contratistas e industrias que empleaban esta clase de mano de obra debían abonar a la Jefatura del Servicio Nacional de Prisiones el salario íntegro que por su trabajo correspondería pagar

---

construyendo la doble vía entre Alsasua y Armiñón, y trabajando en la cantera de balasto de Techa, en Subijana (Alava).

<sup>5</sup> Isaías Lafuente, *Esclavos por la Patria*, pp. 57 a 63. Sobre las Colonias Penitenciarias Militarizadas resulta una obra de referencia la de Gonzalo Acosta Bono et al. *El canal de los presos, 1940-1962*.

<sup>6</sup> Sistema que posteriormente asimiló otras modalidades como la de las Colonias Penitenciarias Militarizadas.

<sup>7</sup> Por tanto, no se tratarán las restantes modalidades: Destinos, Batallones Disciplinarios de Trabajadores, Colonias Penitenciarias Militarizadas, etc., cuya utilización, principalmente en la rápida reconstrucción de los daños ocasionados por el conflicto bélico en las infraestructuras ferroviarias, fue muy notable.

<sup>8</sup> El padre Pérez del Pulgar tuvo una gran vinculación con el mundo de la ingeniería y el ferrocarril, al complementar su formación religiosa con la licenciatura de Ciencias Físicas en la universidad de Madrid. En 1908 participó de forma destacada en la fundación de una de las principales escuelas de ingeniería españolas, el ICAI (Instituto Católico de Artes e Industrias). Junto a su actividad docente en el ICAI, el padre Pérez del Pulgar realizó una importante labor de divulgación científica, principalmente a través de las páginas de las revistas *Iberia* y *Anales*, defendiendo la creación de una red eléctrica nacional así como la electrificación de los ferrocarriles, aspecto en el que destacó su *Curso fundamental de tracción eléctrica*. Sobre este personaje ver Juanjo Olaizola, *El Ferrocarril de Amorebieta a Bermeo* (pp. 57-58) y la obra hagiográfica de Nicolás González, *Genio y figura del Padre Pulgar*.

al recluso, tal y como si se tratara de un obrero libre, del cual se detraía, 1,50 pesetas en concepto de manutención del preso. Asimismo, en principio se le asignaban cincuenta céntimos para sus gastos, al tiempo que se concedían dos pesetas para su mujer y una peseta más por cada hijo menor de quince años, siempre que no se superase el jornal medio de los braceros del lugar, ingresándose el excedente resultante en la Hacienda estatal.<sup>9</sup> Según el citado decreto, el importe de las horas extras se destinaba íntegramente a las familias de los presos, salvo en el caso en que éstos no tuvieran ningún familiar a su cargo, en cuyo caso las cantidades producidas por este concepto serían íntegramente percibidas por el recluso. Por cada día trabajado el reo lograba la reducción de un día de la pena a la que había sido condenado por el delito de defender la legalidad democráticamente establecida en la República.

Aunque el sistema de redención de penas por el trabajo admitía la posibilidad de acoger también a «aquellos reos condenados por delitos comunes que por su excelente conducta lo merezcan»,<sup>10</sup> el objetivo evidente del sistema era la represión de los presos políticos, a los que no sólo les privaba de libertad y obligaba a realizar penosos trabajos a cambio de un miserable jornal, sino que además se desplegaba sobre ellos una intensa y humillante campaña de propaganda política «en la ingente labor de arrancar de los presos y de sus familiares el veneno de las ideas de odio y antipatria, sustituyéndolas por la de amor mutuo y solidaridad estrecha entre los españoles».<sup>11</sup> El Patronato, a través de sus Juntas Centrales, controlaba la entrega de los haberes a los familiares que tenían derecho a la percepción del subsidio de los reclusos, es decir, aquellos que estaban «legítimamente» casados y los hijos que tuvieran la calidad de legítimos o naturales reconocidos, sobre los que también se ejercía una presión «reeducadora» constante ya que como claramente señalaba el decreto de constitución del Patronato, una de sus prioridades era la de «promover en lo posible la educación de los hijos de los reclusos en el respeto a la Ley de Dios y en el amor a la Patria».

El Patronato Central de redención de las penas por el trabajo se convirtió en uno de los más eficaces instrumentos del régimen a la hora de mantener en funcionamiento su sistema represivo. No hay que olvidar que finalizada la guerra, el país se encontraba prácticamente destrozado, y lo que es más grave, gran parte de la mano de obra necesaria para la reconstrucción había fallecido en la contienda, se había exiliado o estaba recluida en prisiones y campos de concentración cuyo coste, tanto en lo que se refiere al mantenimiento de los presos (alimentación, vestuario, etc.), como en lo que respecta al aparato represor (funcionarios, guardia civil, etc.), resultaba insostenible para las depauperadas finanzas españolas. La redención de penas por el trabajo permitió disponer de una mano de obra que en caso contrario habría permanecido ociosa en cárceles y campos de concentración, al tiempo que con los jugosos excedentes que

---

<sup>9</sup> Boletín Oficial del Estado, 1938, p. 1.742. En el momento de promulgación del Decreto, el jornal medio era de unas 14 pesetas, por lo que, para alcanzar esta cantidad, el trabajador debía tener diez hijos a su cargo. Como esto no era, ni mucho menos, lo habitual, el principal beneficiario del sistema resultaba ser la Hacienda estatal.

<sup>10</sup> Boletín Oficial del Estado, 1938, p. 1.744. De hecho, pocos presos comunes quedaban en prisión, ya que el 23 de septiembre de 1939 se decretó la excarcelación de todos aquellos que pudieran demostrar su afección al régimen, fuera cual fuera su delito.

<sup>11</sup> Boletín Oficial del Estado, 1938, p. 1.742.

generaban sus jornales, y que eran ingresados en la Hacienda estatal, producían los recursos económicos necesarios para financiar la maquinaria represiva e incluso aportar lucrativos excedentes a las arruinadas arcas del Estado.

La gran mayoría de los presos no tuvieron más remedio que aceptar su integración en el programa de redención de penas por el trabajo, no sólo por la reducción de condena que con ella podían obtener, sino, principalmente, por que éste era el único modo de poder sustentar, aunque fuera de modo miserable, a sus familias. En este sentido, resultaba un verdadero aliciente al trabajo el hecho de que el importe de las horas extras, al menos en teoría, se destinaba íntegramente a sus familias o al propio recluso. Los contratistas podían así contar con una mano de obra cualificada, en absoluto conflictiva y muy bien dispuesta a la realización de horas extraordinarias, cuyo coste salarial era, por lo general, notablemente inferior al de los trabajadores libres, los cuales solían percibir normalmente jornales más elevados que los oficialmente establecidos.

El sistema de redención de penas por el trabajo aportó su valiosa mano de obra esclava a numerosas empresas y obras públicas, siendo, sin lugar a dudas, la más conocida, la de la construcción del faraónico mausoleo del dictador en el Valle de los Caídos. Fueron abundantes las obras hidráulicas, los pantanos que tanto gustaba inaugurar al Caudillo, levantados gracias al esfuerzo de los presos republicanos, utilizados también en la reconstrucción de pueblos destruidos en la contienda como Belchite, Brunete, Guernica y Amorebieta o en la construcción de urbanizaciones, carreteras y vías férreas.

## **LOS DESTACAMENTOS PENALES**

Una de las fórmulas desarrolladas por el Régimen de Franco para el aprovechamiento de la mano de obra reclusa en la realización de toda clase de obras públicas fue la de los Destacamentos Penales. Los primeros establecimientos de este tipo se pusieron en marcha en 1939, tras la publicación de la Orden del 14 de noviembre de 1939<sup>12</sup> que exponía:

En adelante, todo penado habrá de trabajar y aprender un oficio, si no lo sabe, para redimir su culpa, adquirir mediante el trabajo hábitos de vida honesta que le preserven de ulteriores caídas, contribuir a la prosperidad de la Patria, ayudar a su familia y librar al Estado de la carga de su mantenimiento en la Prisión.

Pronto se establecieron numerosos Destacamentos Penales, adquiriendo el sistema su máxima extensión en el año 1943, ejercicio en que se llegó a contar con 121 dependencias de este tipo en las que se explotaba el esfuerzo de un total de 15.961 penados.

---

<sup>12</sup> Boletín Oficial del Estado de 17 de noviembre de 1939.

<b>Cuadro Nº 1: Relación de Destacamentos Penales en el año 1943</b>				
Destacamento	Nº penados	Emplazamiento	Clase trabajo	Empresa u Organismo
Belchite	800	Belchite	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Brunete	200	Brunete	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Burguillo	40	Burguillo (Toledo)	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Bobadilla del Monte	70	Bobadilla del Monte	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Arges	40	Arges (Toledo)	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Eibar	125	Eibar (Guipúzcoa)	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Figueras	15	Figueras (Gerona)	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Fraga	60	Fraga (Huesca)	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Guernica	250	Guernica (Vizcaya)	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Huesca	150	Huesca	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Lérida	30	Lérida	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Llers	150	Llers (Gerona)	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Medina de Aragón	50	Medina de Aragón	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Oviedo	800	Oviedo	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Potes	75	Potes (Santander)	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Puebla de Albornón	50	Puebla (Zaragoza)	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Quinto de Ebro	125	Quinto (Zaragoza)	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Sabiñánigo	40	Sabiñánigo (Huesca)	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Teruel	250	Teruel	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Torres del Segre	100	Torres d S. (Lérida)	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Vega Baja	40	Vega B. (Toledo)	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Vilanova de la Barca	225	Vilanova de la Barca (Lérida)	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Villamanín	50	Villamanín (León)	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Puebla de Hajar	50	Puebla de Hajar (Zaragoza)	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Rudilla	50	Rudilla (Zaragoza)	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Torrevelilla	40	Torrevelilla	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Valmuel	50	Valmuel	Reconstrucción	Regiones Devastadas
Arrona	115	Arrona (Guipúzcoa)	Fábrica Cemento	Ferrocarriles y Construcciones A.B.C.
Babcock & Wilcox	50	Galindo (Vizcaya)	Material ferroviario	Babcock & Wilcox
Bascara	50	Bascara (Gerona)	Construcción puente	Sr. Sacristán
Benagéver (Pantano Generalísimo)	250	Benagéver	Construcción pantano	Portolés y Cía.
Bisaurri	154	Piedrafita (Huesca)	Construcción carretera	Riegos Asfálticos
Blanes	120	Blanes (Gerona)	Construcción fábrica	José Mª Padró
Bustarviejo	60	Bustarviejo (Madrid)	Obras ferrocarril	H. Nicolás Gómez
Bujedo	50	Bujedo (Burgos)	Reparación camino	Ferrocarriles y Construcciones A.B.C.
Campo Deportes Palencia	20	Palenciar	Campo deportes	Ayuntamiento Palencia
Canteras SICOP	21	Puig (Valencia)	Cantera	SICOP



Carbones Asturianos	180	Ciaño (Asturias)	Minas de Carbón	Carbones Asturianos
Carbonífera Palomar	150	Montalbán (Teruel)	Minas de carbón	Carbonífera Palomar
Monumento Caídos (carretera)	125	Cuelgamuros (Escorial)	Construcción carretera	Señor Banús
Casayo	340	Sobradelo (Valdeorras)	Minas Estaño y Wolframio	Montes de Galicia
Castillejo	50	Castillejo (Toledo)	Construcción fábrica cemento	A. Villalón
Catedral de Vich	105	Vich (Barcelona)	Reparación Seminario y Catedral	Obispado de Vich
Colmenar Viejo	325	Colmenar Viejo (Madrid)	Obras ferrocarril	A. Marroquín
Coto Minero Hellín	80	Las Minas (Albacete)	Minas de Azufre	E. Osis
Cuart de Poblet	25	Cuart de Poblet (Valencia)	Construcciones diversas	Patronato Protección H. R.
Cuarteles y Monasterio	140	Cuelgamuros (Escorial)	Construcción monasterio y cuarteles	Señor Molan
Chamartín	90	Chamartín (Madrid)	Estación de Ferrocarril	Señor Banús
Chozas de la Sierra	316	Chozas de la Sierra (Madrid)	Obras ferrocarril	Elizarán
El Encín	30	Alcalá de Henares	Trabajos agrícolas	Inst. Inv. Agronómicas
Escalona	60	Escalona (Huesca)	Fábrica amoniaco	Hidro. Notro. Española
Aguas del Escorial	50	El Escorial	Traída de aguas	San Román
Escorial Arca de S. Juan	50	El Escorial	Traída de aguas	San Román
Experiencias Industriales	25	Aranjuez	Material precisión	Experiencias Industriales
Fabero	225	Fabero (León)	Minas antracita	Minas del Bierzo
Fontioso	160	Fontioso (Burgos)	Canteras	Gutiérrez Oliva
Fuencarral	70	Fuencarral (Madrid)	Obras ferrocarril	A. Marroquín
Hato Blanco	50	Hato Blanco (C. Real)	Carboneo	A. Carretero
Iciar	125	Iciar (Guipúzcoa)	Obras carretera	Ferrocarriles y Construcciones A.B.C.
Irún	130	Irún	Obras canal defensa	Ferrocarriles y Construcciones A.B.C.
Jubera	71	Jubera (Soria)	Desviación carretera	Sanz Bueno
Las Casas	100	Ciudad Real	Obras emisario	Ayunt. Ciudad Real
Lascuarrea Vilaller	100	Huesca	Construcción carretera	Salvador Cuota
Linares de Arrollo	50	Linares de A. (Segovia)	Extracción piedra	Regino Criado
Maquinista y Fundiciones Ebro	30	Zaragoza	Taller mecánico	Maquinista y Fundiciones Ebro
Matarrosa	70	Matarrosa (León)	Minas antracita	Antracitas Gaiztarro
Miraflores de la Sierra	325	Miraflores (Madrid)	Obras ferrocarril	H. Nicolás Gómez

Monumento Caídos	250	Cuelgamuros (Escorial)	Construcción monumento	San Román
Música, Arellano y Cía.	10	Pamplona	Taller mecánico	Música, Arellano y Cía.
Onrubia de la Cuesta	80	Onrubia (Segovia)	Variante carretera	Gutiérrez Oliva
Orallo	120	Orallo (León)	Minas de Carbón	Minero Siderúrgica Ponferrada
Oropesa	150	Oropesa (Toledo)	Variante carretera	H. Nicolás Gómez
Avda. Valladolid	30	Palencia	Avda. Valladolid	Ayunt. Palencia
Palmaces de Jadraque	75	Palmaces (Guadalajara)	Construcción pantano	ECIA
Pantano del Ebro	258	Arroyo (Santander)	Construcción pantano	Vías y Riegos
Pantano Mediano	50	Mediano (Huesca)	Construcción pantano	Vías y Riegos
Pedro-Bernardo	30	Pedro-Bernardo (Ávila)	Viviendas protegidas	Ayuntamiento
Pedrosa de Valdeporres	370	Pedrosa de V. (Burgos)	Obras ferrocarril	Ferrocarriles y Construcciones A.B.C.
Pozo del Fondón	215	Sama de Langreo (Asturias)	Minas de carbón	Duro-Felguera
Pozo San Mamés	175	Sotrondio (Asturias)	Minas de Carbón	Duro-Felguera
Presa del Alberche	342	Talavera de la Reina (Toledo)	Presa del Alberche	H. Nicolás Gómez
Puente del Arzobispo	55	Puente del Arzobispo	Desviación carretera	H. Nicolás Gómez
Puente de la Pedrera	70	Castillejo (Toledo)	Puente río Tajo	Cimentaciones y Obras
Puente Pisuerga	50	Reinoso de Cerrato (Palencia)	Puente Pisuerga	Cimentaciones y Obras
Puerto del Escudo	150	P. Escudo (Santander)	Desviación carretera	C. Peña
Puerto del Rey	50	Puerto del Rey (Toledo)	Canal	H. Nicolás Gómez
Rentería	150	Rentería (Guipúzcoa)	Canal	Ferrocarriles y Construcciones A.B.C.
Salto de la Retorna	170	Anguiano (Logroño)	Salto de aguas	Ferrocarriles y Construcciones A.B.C.
Salas de los Infantes	55	Salas de los Infantes	Fábrica electricidad	E. Medrano
San Adrián de Besós	70	S. Adrián (Barcelona)	Puente	Cimentaciones y Obras
San Antón	30	c/ Sta. María Brígida, 14 (Madrid)	Reconstrucción	Padres Escolapios
St. Domingo Silos	50	Sto. Domingo Silos (Burgos)	Reconstrucción	Julián A. Expósito
San Francisco Javier	20	El Campanar (Valencia)	Construcción pabellones	Patronato Protección
San Miguel Fluviá	75	S. Miguel (Gerona)	Puente río Fluviá	C. Mardellano
Silleda	250	Fontao (Carbia) Pontevedra	Minas estaño	D.L. Pastora



SNIACE	600	Ganzo (Santander)	Construcción fábrica	SNIACE
Sondica	135	Sondica (Vizcaya)	Construcción aeródromo	Dirección General Infraestructuras
Torelló	60	Torelló (Barcelona)	Viviendas	CIRSA
Toro (Azucarera)	200	Toro (Zamora)	Construcción fábrica	Ferrocarriles y Minas
Toro (2º trozo canal)	95	Toro (Zamora)	Canal	Ramón Echave
Torrejón de Ardoz	50	Torrejón (Madrid)	Construcción base automóviles	Señor Banús
Tuiriz	100	Tuiriz (Lugo)	Construcción puente	Señor Marroquín
Torrelozones	60	Torrelozones (Madrid)	Carretera	Señor Marroquín
Utrillas	325	Utrillas (Teruel)	Minas de carbón	Ferrocarriles y minas
Valdemanco	131	Valdemanco (Madrid)	Obras ferrocarril	Sociedad Marcor
Valmañá	80	Valmañá (Lérida)	Granjas y colonización	M. Llagostera
Valladolid, Academia	45	Valladolid	Reparación academia	I. Arribálaga
Valladolid, Adoratrices	10	Valladolid	Reconstrucción	Superiora comunidad
Valladolid, escuelas Cristo Rey	25	Valladolid	Construcción escuelas	Patronato protección H.R.
Vega de Pas	190	Vega de Pas (Santander)	Obras ferrocarril	Ferrocarriles y Construcciones A.B.C.
Villatoya	140	Villatoya (Albacete)	Const. puente	Cimentaciones y Obras
Zuera	55	Zuera (Zaragoza)	Const. acequia	J. Dobarco
Zumalacárregui	60	San Sebastián	Const. Avenida	Ferrocarriles y Construcciones A.B.C.
Minas Almadén	317	Almendejo (C. Real)	Minas mercurio	Minas de Almacén y Arrayanes
Río Cardoner	60	Cardona (Barcelona)	Const. Puente	Ramón Echave
Parque M. de los Ministerios	100	c/ Cea Bermúdez (Madrid)	Const. Pabellones	Ministerio Gobernación
Seminario de Ervedelos	15	Orense	Reparación	Obispado
Prisión nueva de Badajoz	90	Badajoz	Obras nueva prisión	Dirección General de Prisiones
Prisión nueva de Córdoba	120	Córdoba	Obras nueva prisión	Dirección General de Prisiones
Prisión nueva de Huesca	80	Huesca	Obras nueva prisión	Dirección General de Prisiones
Prisión nueva de Madrid	956	Carabanchel Bajo	Obras nueva prisión	Dirección General de Prisiones
<b>Fuente:</b> Dirección General de Prisiones, Memoria de 1943, pp. 114-117				

Aunque en un principio, la Redención de Penas por el trabajo, que surtía de mano de obra a los Destacamentos Penales, estaba prevista únicamente para aquellos que cumplieran sentencia por haber defendido el gobierno de la República, el Régimen de

Franco pronto descubrió las virtudes de un sistema que permitía contar con una mano de obra extremadamente dócil y que al mismo tiempo suponía un buen negocio para sus empleadores y, sobre todo, para las arcas del Estado. Por ello, la Orden del 24 de noviembre de 1939<sup>13</sup> señalaba en su preámbulo:

La redención de las penas por el trabajo entraña una reforma profunda en el régimen penitenciario español, la cual, aunque provocada inmediatamente por las dolorosas circunstancias actuales, responde a principios morales y jurídicos de carácter permanente y habrá de aplicarse con los penados llamados comunes después que España haya absorbido y reintegrado en sus hogares a los delincuentes de la revolución roja.

En los primeros años de actividad, los Destacamentos Penales estuvieron reservados a los penados incluidos en la denominada «Causa General», cuyas condenas no fueran superiores a los veinte años, pero la Orden Ministerial de 17 de mayo de 1943, amplió los beneficios de la redención de penas por el trabajo a todos los presos por rebelión «cualquiera que sea su condena».<sup>14</sup> Sin embargo, a medida que éstos fueron obteniendo la libertad condicional, sobre todo a partir de mediados de los años cuarenta, coincidiendo, no por casualidad, con la progresiva derrota de las potencias fascistas en Europa,<sup>15</sup> fueron reemplazados progresivamente por presos considerados como «comunes», aunque, entre ellos, muchos lo eran por actividades políticas en contra del Régimen. En este sentido, el primer destacamento surtido exclusivamente por presos comunes fue el de Garganta de los Montes, establecido el 20 de febrero de 1944<sup>16</sup> con el fin de construir un tramo del ferrocarril directo de Madrid a Burgos.

**Cuadro 2:** Evolución de la población penal española

	Procedentes de la rebelión marxista <sup>17</sup>	Presos comunes
En 31 de diciembre de 1944	28.288	25.756
En 31 de diciembre de 1945	18.682	25.140
En 31 de mayo de 1946	10.619	30.508

**Fuente,** Dirección General de Prisiones, Memoria de 1946, p. XIX

Según señalaba la Dirección General de Prisiones, el sistema de redención de penas solamente se emplearía en trabajos en que la utilización de la mano de obra de los penados no supusiera una competencia a las empresas privadas ni a los obreros libres de la zona. Respecto a estos últimos señalaba que «El Patronato se limita entre tanto a conceder mano de obra a las industrias particulares cuando no existe paro de

<sup>13</sup> Boletín Oficial del Estado, 17 de noviembre de 1939.

<sup>14</sup> Boletín Oficial del Estado, Nº 1.144, p. 4921.

<sup>15</sup> Debe destacarse el Indulto del 9 de octubre de 1945, Boletín Oficial del Estado de 20 de octubre de 1945, Nº 2431, pp. 292-293.

<sup>16</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria 1946, p. 109.

<sup>17</sup> Se emplea la terminología de la época.

trabajadores libres en las profesiones respectivas, o cuando se trata de obreros especialistas, que son insustituibles».<sup>18</sup>

La competencia desleal a la industria privada quedaba en principio solventada al obligar a los empleadores de la mano de obra forzada a pagar por ellos las mismas bases de trabajo establecidas oficialmente en la localidad, para los trabajadores de la misma categoría. Sin embargo, ya se ha señalado que en realidad, éstos resultaban por lo general, inferiores a los que realmente se pagaban, y por otra parte, el rendimiento de los penados era notablemente superior al de los trabajadores libres ya que los presos estaban disponibles las 24 horas del día, muy incentivados para realizar todas las horas extras que fueran precisas y sobre todo, eran absolutamente dóciles. A este respecto, son numerosas las reseñas que presentan las propias Memorias de la Dirección General de Prisiones, como la del año 1941 que señala «En las minas de Almadén el rendimiento de la mano de obra reclusa ha llegado a ser, en conjunto, un 60% mayor que el del promedio de los obreros libres»,<sup>19</sup> o la del año 1956, que indica «Según certificados de don Julián Plato, encargado principal de las obras de Banús Hermanos, S.A. en Bermeo, los penados se han comportado admirablemente, siendo su rendimiento por encima del normal de los trabajadores libres, observando una excelente disciplina y poniendo en todo momento buena voluntad y el total de sus facultades al trabajo».<sup>20</sup>

Sin embargo, la propia Dirección General de Prisiones, no podía disimular el verdadero objetivo de los Destacamentos Penales que no era otro que era contribuir a la «reconstrucción y grandeza nacional»...realizando... «aquellas obras públicas no rentables al precio de los salarios ordinarios, que no podrían acometerse con mano de obra libre, y con las cuales se pueden alumbrar enormes riquezas para la prosperidad futura de España».<sup>21</sup>

Como se puede comprobar en el cuadro N° 1, fácilmente puede deducirse que todo ello no eran más que excusas para justificar el uso y abuso de la mano de obra forzada, en beneficio del empresariado más afín y de la propia Hacienda estatal, importando muy poco el perjuicio que pudiera ocasionarse a los trabajadores libres. En efecto es posible que la construcción de ferrocarriles, carreteras y pantanos en lugares despoblados, no resultasen excesivamente atractivos para ellos, pero desde luego, es difícil suponer que hubiera falta de mano de obra en zonas urbanas como San Sebastián, Madrid o Valladolid. En este sentido es importante resaltar el papel de algunos destacamentos, como el de Mirasierra, destinado a la construcción de Chalets en el madrileño barrio de El Pilar, uno de los más longevos y mejor surtidos de personal, donde no es difícil adivinar una intención ejemplarizante ante la población de la capital de España.<sup>22</sup>

---

<sup>18</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria 1939-1940, pp. 34-35.

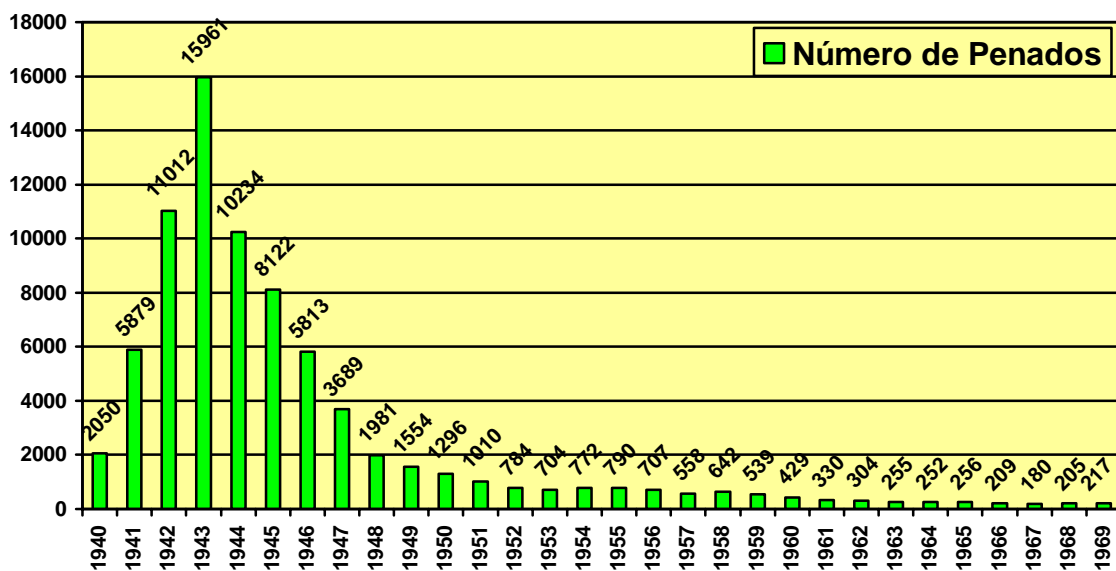
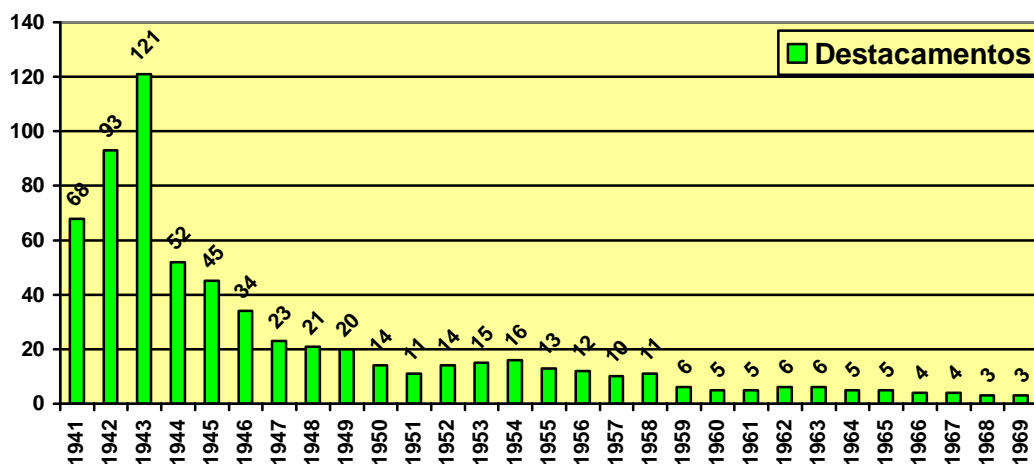
<sup>19</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria, 1941, pp. 31-33. El mismo informe indica que es mayor el rendimiento de los casados que de los solteros, algo fácilmente comprensible ante la situación de penuria económica de sus familias.

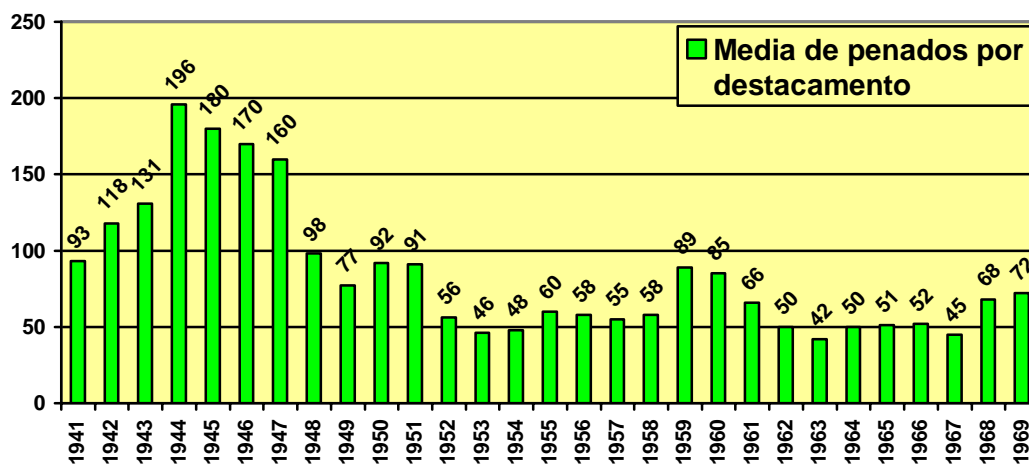
<sup>20</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria de 1956, p. 76.

<sup>21</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria 1939-1940, p 35.

<sup>22</sup> Este destacamento permaneció activo hasta el año 1970, contando entonces con 130 penados.

Los Destacamentos Penales alcanzaron su plenitud a mediados de los años cuarenta, cuando existían más de 120 en los que cumplían condena cerca de 16.000 presos. Posteriormente, y a medida que los presos republicanos obtenían la libertad condicional, su número se fue reduciendo, estabilizándose en los años cincuenta en una docena de centros y poco menos del millar de reclusos. La decadencia del sistema se inició a mediados de dicha década y se prolongó durante todos los años sesenta, hasta su definitiva desaparición en 1970.





Por lo que respecta a la vida de los penados en los destacamentos, su actividad se desarrollaba a las órdenes de los contratistas de los que dependían las obras que desarrollaban, bien fueran empresas constructoras bien otras instituciones como obispados y órdenes religiosas. La jornada laboral, de lunes a sábados, se iniciaba a las ocho de la mañana, trabajando interrumidamente hasta el mediodía. Tras una breve parada para comer, se reemprendía la faena hasta las seis o las siete de la tarde, aunque en ocasiones podía prolongarse aun más. En principio, los domingos, la única actividad era la celebración de un oficio religioso en los propios barracones en los que se alojaban los presos impartiendo también charlas reeducativas. Evidentemente, y dado que se trataba de reclusos, no podían disfrutar de horas de paseo o siquiera de la visita de los familiares.

Por lo general, se carecía de maquinaria sofisticada para la realización del trabajo por lo que el esfuerzo físico desarrollado por los presos era extenuante. Los penados disponían de escasos medios técnicos para el desarrollo de su labor, siendo la mayor parte del trabajo puramente manual. Se disponía de pequeñas vagonetas sobre vías portátiles para el acarreo de los materiales y escombros, siendo habitual trabajar jornadas a destajo en las que se debían excavar y cargar cuatro vagonetas por reo. La empresa proporcionaba la ropa de faena, que consistía en uniformes y calzado procedente del ejército republicano.

La alimentación de los reos era proporcionada por los contratistas, resultando a menudo tan manifiestamente insuficiente que la Dirección General de Prisiones tuvo que intervenir en numerosas ocasiones al respecto.<sup>23</sup> En todo caso, el detenido estudio de la minuta diaria de los presos que participaban en la construcción del ferrocarril de Madrid a Burgos en el Destacamento Penal de Colmenar Viejo, presentado por dicho organismo como un verdadero ejemplo de las magnificas condiciones en que los penados desarrollaban su labor, resulta realmente insuficiente, aunque era notablemente superior

<sup>23</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria 1941, p 119.

a la que se ofrecía a las personas que se encontraban reclusas en las prisiones convencionales.

**Cuadro 3:** Alimentación de los presos en las obras de construcción del ferrocarril directo de Madrid a Burgos

Destacamento Penal de Colmenar Viejo  
Minuta diaria de racionamiento por cada recluso-trabajador

Aceite	43,165 gramos.
Arroz	107,930 gramos
Boniatos	647,482 gramos
Caldo «Coci»	1,798 gramos
Carne	50,359 gramos
Cebollas	7,197 gramos
Fideos	35,971 gramos
Pan	451,798 gramos
Patatas	503,597 gramos
Zanahorias	71,942 gramos
Pimentón	3,237 gramos
<u>Sal</u>	<u>35,971 gramos</u>
<b>Total</b>	<b>1.960,430 gramos</b>

**Distribución**

Desayuno	Sopa de pan y fideo
Primera comida	Patatas con arroz
Segunda comida	Boniatos y carne en salsa

**Fuente:** Dirección General de Prisiones, Memoria de 1943, p. 82

Los presos vivían en barracones construidos por las empresas contratistas, siendo sus instalaciones muy precarias, dado que tenían un carácter provisional.<sup>24</sup> Cabe destacar que muchos de los penados, una vez obtenida la libertad condicional, y sobre todo en los casos que mantenían la pena de destierro,<sup>25</sup> siguieron trabajando en su nueva condición de libertos, en las mismas obras, alojándose en los mismos barracones junto a los restantes reos.

<sup>24</sup> En principio la permanencia de los destacamentos estaba sujeta a la de las propias obras públicas a las que estaban vinculados. Por ejemplo, en el caso de las infraestructuras ferroviarias, la media fue de 5,7 años. Sin embargo, algunos fueron especialmente longevos, siendo el caso más destacado el de la fábrica de Cementos Portland Iberia en Castillejo (Toledo), establecido el 2 de diciembre de 1942 y que se mantuvo abierto hasta la definitiva desaparición del sistema de Destacamentos Penales en 1970.

<sup>25</sup> Muchos de los presos republicanos, a pesar de obtener la libertad condicional, fueron condenados al destierro de sus lugares de origen, sobre todo si procedían de zonas en la que el maquis registraba cierta actividad, por lo que ante la falta de mejores perspectivas laborales, optaron por continuar al servicio de sus antiguos contratistas, conviviendo de igual a igual con quienes seguían siendo presos.



## **FERROCARRILES CONSTRUIDOS POR LOS DESTACAMENTOS PENALES**

Fueron numerosas las infraestructuras ferroviarias que directa o indirectamente fueron realizadas por los Destacamentos Penales desde el año 1940. En efecto, muchas de las obras cuyo objetivo principal era la reconstrucción de poblaciones destruidas por la guerra o la construcción de pantanos, incluían la ejecución de trabajos en el ferrocarril, como es el caso de la desviación de la línea de La Robla a Valmaseda, con motivo de la construcción del Pantano del Ebro, o las actuaciones de Regiones Devastadas en Guernica o Belchite, que también implicaron la reparación de los daños sufridos por las estaciones de ferrocarril respectivas. Sin embargo, este apartado se centrará únicamente en los destacamentos que se constituyeron específicamente para el desarrollo de nuevas infraestructuras ferroviarias, por lo que no se estudiarán los casos anteriormente señalados ni aquellos que desarrollaron su actividad en empresas auxiliares como Babcock & Wilcox Española<sup>26</sup> o Experiencias Industriales de Aranjuez, en las que se construía material móvil y elementos de tracción para ferrocarriles respectivamente.

En este sentido cabe destacar que fue precisamente una infraestructura ferroviaria, la del ferrocarril de Zamora a Orense y La Coruña, el primer destino de un Destacamento Penal especialmente constituido para la realización de una obra pública impulsada por el Régimen franquista. A esta le seguirían diversas actuaciones en el ferrocarril de Santander al Mediterráneo, en el Directo de Madrid a Burgos y los enlaces de la capital española, en la prolongación del ferrocarril de Amorebieta-Pedernales a Bermeo, en el de Lugo de Llanera a Tudela Veguín y en el de Navacerrada a Los Cotos.

### **Ferrocarril de Zamora a Orense y La Coruña, 1940-1943 y 1952-1956**

La construcción de esta línea conoció la actividad de los Destacamentos Penales en dos etapas diferenciadas, la primera, iniciada en 1940 y concluida en 1943, y la segunda entre los años 1952 y 1956.

Los dos primeros Destacamentos Penales destinados específicamente a la realización de obras públicas<sup>27</sup> se establecieron en el año 1940<sup>28</sup> en las inmediaciones de Puebla de Sanabria (Zamora), trabajando para la empresa Constructora del Ferrocarril de Medina a Zamora y de Orense a Vigo, en la construcción de un tramo especialmente difícil entre esta población y Lubián, trayecto de apenas veinte kilómetros de recorrido de los que cerca de catorce se encontraban en túnel, destacando entre ellos el del Padornelo, en su

---

<sup>26</sup> Por ejemplo, la empresa de construcción de locomotoras Babcock & Wilcox recurrió a los Destacamentos Penales desde 1940 hasta 1946 y con anterioridad había contado con batallones de soldados trabajadores en sus dependencias.

<sup>27</sup> No se incluyen los canales de regadío realizados a partir de 1940 por la Colonias Penitenciarias Militarizadas.

<sup>28</sup> El 9 de octubre de 1939 se había declarado de urgente ejecución las obras de este ferrocarril. Boletín Oficial del Estado, 17 de noviembre de 1939, p. 6448.

momento, récord en longitud en España.<sup>29</sup> Aunque no ha sido posible determinar la fecha en que ambas dependencias fueron desmanteladas, es probable que su actividad concluyera en 1943.

En 1952 nuevamente se recurrió a los Destacamentos Penales para ejecutar obras en el ferrocarril de Zamora a Orense y La Coruña, en concreto, para levantar el viaducto sobre el río Teja, espectacular infraestructura de 167 metros de longitud y 25 metros de altura, formado por 11 arcos de hormigón armado revestido de mampostería, situado en el punto kilométrico 338/091.<sup>30</sup> Para su ejecución se estableció el Destacamento de Bandeira el 1 de diciembre de 1952,<sup>31</sup> con una dotación de 17 presos. El censo rápidamente ascendió, ya que un año más tarde era de 40 reclusos y en 1954 de 50. Además del puente objeto de esta dependencia, sus penados también construyeron una gran trinchera de acceso y un paso superior sobre la carretera de Bandeira a Cruces. Finalizados los trabajos, el Destacamento de Bandeira quedó disuelto en septiembre de 1956.

El trayecto ferroviario entre Puebla de Sanabria, Orense y Santiago de Compostela, en el que se incluían los tramos en los que trabajaron los penados de estos destacamentos, fue inaugurado el 8 de septiembre de 1958.

### **Ferrocarril de Santander al Mediterráneo, 1942-1945**

La construcción del ferrocarril de Santander al Mediterráneo, que debía enlazar la capital cántabra con Calatayud,<sup>32</sup> se inició durante la Dictadura de Primo de Rivera. En 1930 entró en servicio buena parte de la línea,<sup>33</sup> pero quedaba por realizar la parte más compleja, el difícil paso de la cordillera cántabrica en el descenso desde la meseta hasta Santander. Finalizada la guerra civil, el Gobierno de Franco decidió impulsar la terminación de este ferrocarril,<sup>34</sup> adjudicando a la empresa Ferrocarriles y Construcciones A.B.C. la realización de los tramos primero y segundo del trozo primero de la sección Santelices a Poo el 18 de septiembre de 1941.<sup>35</sup>

---

<sup>29</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria 1940, p 78.

<sup>30</sup> José Luis García Mateo, *Inventario de Puentes Ferroviarios de España*, p. 92. Este viaducto se encuentra situado en el municipio de Silleda (Pontevedra) y está preparado para vía doble. Cabe señalar que durante años funcionó en este municipio un Destacamento Penal destinado a explotar unas minas de estaño y wolframio.

<sup>31</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria 1952, p 57.

<sup>32</sup> En Calatayud enlazaba con el ferrocarril Central de Aragón que llegaba hasta Valencia.

<sup>33</sup> En concreto, el comprendido entre Calatayud, Soria, Burgos y Ciudad Dosante.

<sup>34</sup> Boletín Oficial del Estado, 8 de junio de 1941, Decreto de 30 de mayo, pp. 4147-4148.

<sup>35</sup> Boletín Oficial del Estado, 22 de septiembre de 1941, N° 265, p. 7327.



Dirección General de Prisiones, Memoria de 1942, p. 64

Los dos tramos adjudicados a Ferrocarriles y Construcciones A.B.C. incluían la obra más compleja de todo el trazado, la perforación del túnel de la Engaña que, con sus 6.975 metros de longitud, fue en su momento el de mayor longitud de todo el Estado.<sup>36</sup> Para su realización, y dadas las magníficas relaciones que mantenía con la Dirección General de Prisiones, el contratista<sup>37</sup> solicitó el establecimiento de dos Destacamentos Penales, uno en cada boca del futuro túnel, situados en Pedrosa de Valdeporres (Burgos) y Vega de Pas (Santander). Puestos en marcha a principios de 1942, su población reclusa era en 1943 de 370 y 190 personas respectivamente.

Los Destacamentos Penales de Pedrosa de Valdeporres y Vega del Pas mantuvieron su actividad hasta mediados de 1945, fecha en que se clausuraron debido a que la mayoría de los presos en ellos destacados se beneficiaron del indulto promulgado por el gobierno de Franco el 9 de octubre de ese año. Sin embargo, sobre muchos de ellos siguió pesando la pena de destierro, por lo que continuaron trabajando en la perforación del túnel de la Engaña en su nueva condición de libertos.

Finalmente, nunca se concluyeron las obras del ferrocarril Santander-Mediterráneo. Aunque el túnel de la Engaña se perforó en su totalidad y se construyeron numerosas obras complementarias como el viaducto sobre el río Nela, en las proximidades de

<sup>36</sup> Kennet M. Dobeson, *El Ferrocarril de Santander al Mediterráneo*, p. 154.

<sup>37</sup> Ferrocarriles y Construcciones A.B.C. fue uno de los principales beneficiarios del sistema de redención de penas por el trabajo. En 1943 tenía a su disposición un total de nueve destacamentos, con una población reclusa de 1.360 penados.

Santelices, los trabajos quedaron paralizados en 1959 debido a las limitaciones inversoras impuestas por el Plan de Estabilización de dicho año y posteriormente fueron totalmente abandonados.

### **El ferrocarril de Madrid a Burgos, 1941-1957**

Al igual que el Santander-Mediterráneo y el de Zamora a Orense y La Coruña, la construcción del ferrocarril directo de Madrid a Burgos se inició durante la Dictadura de Primo de Rivera, pero sus trabajos se vieron notablemente ralentizados en los años treinta, ante las dificultades presupuestarias del gobierno de la República.<sup>38</sup>

Finalizada la guerra civil, el Régimen de Franco declaró la finalización de los trabajos del ferrocarril directo de Madrid a Burgos, línea que estaba llamada a enlazar la antigua capital del gobierno rebelde y la del Estado, de urgente realización, por lo que rápidamente se subastaron las obras de construcción de los tramos que todavía no se habían ejecutado, concentrados la mayoría de ellos en la provincia de Madrid.<sup>39</sup>

Los primeros Destacamentos Penales destinados a la construcción del ferrocarril directo de Madrid a Burgos se establecieron en el año 1941,<sup>40</sup> en concreto, en Colmenar Viejo, con 200 obreros, Miraflores, con 140 y Valdemanco con 103.<sup>41</sup> Posteriormente, en 1942, se sumarían a esta obra los de Chozas de la Sierra y Chamartín,<sup>42</sup> en 1944 los de Bustarviejo, Garganta de los Montes, y el de Fuencarral y finalmente, en 1955, el de Las Rozas. La evolución de cada uno de ellos fue la siguiente:

#### **Colmenar Viejo, 1941-1947**

Este destacamento fue solicitado por la empresa constructora de A. Marroquín y establecido el 21 de julio de 1941, con una dotación inicial de 200 presos. Entre sus principales objetivos destacaba la realización de la explanación ferroviaria en este punto, que incluía obras de cierta envergadura como la ejecución del viaducto sobre el arroyo de Tejada, de 80 metros de longitud y 15 arcos de 8 metros de luz cada uno de ellos, el túnel de Llandillas, de 163 metros,<sup>43</sup> dos pasos a distinto nivel, en los que destacaba el del cruce con el canal de Isabel II, y los edificios, muelles y andenes de la estación de Colmenar Viejo.<sup>44</sup>

---

<sup>38</sup> Sobre la historia de este ferrocarril es recomendable la obra de Juan Pedro Esteve y Alberto Cillero, *El Ferrocarril directo de Burgos y sus accesos a Madrid*. Lamentablemente, esta publicación apenas presta atención a los Destacamentos Penales (p. 81-83).

<sup>39</sup> Antes de estallar la Guerra Civil, la explanación de este ferrocarril estaba prácticamente terminada entre Miraflores (Madrid) y Burgos.

<sup>40</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria 1941, p 74.

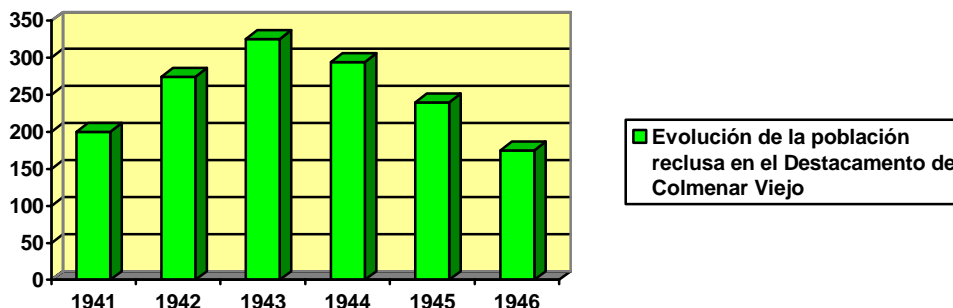
<sup>41</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria 1941, p 118.

<sup>42</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria 1942, p 63.

<sup>43</sup> Situado en el punto kilométrico 22,723.

<sup>44</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria 1946, p. 106.

Finalizados los trabajos encomendados, el Destacamento Penal de Colmenar Viejo fue desmantelado en septiembre de 1947.



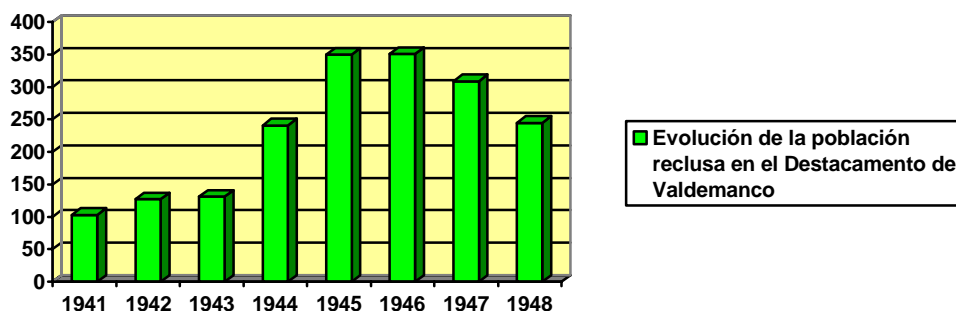
### **Miraflores, 1941-1945**

Establecido en 1941, los penados de este destacamento trabajaban para la empresa constructora Hermanos de Nicolás Gómez, contando en el año de su fundación con un total de 140 penados y dos años más tarde la población penitenciaria ascendía a 325 reos. Se desconoce la fecha exacta de su clausura, pero probablemente se vio afectado por el indulto promulgado el 9 de octubre de 1945, ya que las memorias de 1946 no hacen referencia alguna a este campamento.

### **Valdemanco, 1941-1948**

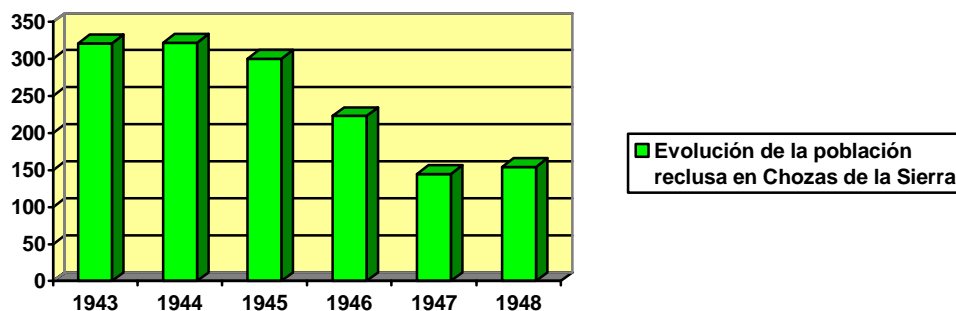
Este destacamento fue establecido el 21 de julio de 1941, a solicitud de la empresa Marcor, S.A., con el fin de realizar las obras de infraestructura del ferrocarril directo de Madrid a Burgos a su paso por este municipio madrileño. Entre las actuaciones más destacadas realizadas por los presos aquí internados destacan la perforación del túnel de Medio Celemín, de 2.251 metros de longitud,<sup>45</sup> la construcción de las dependencias de la estación de Valdemanco y la carretera de enlace entre Lozoyuela y La Cabrera.

<sup>45</sup> Situado en el punto kilométrico 61,531.



Finalizadas las obras de construcción en este sector, el destacamento de Valdemanco fue suprimido en octubre de 1948.<sup>46</sup>

### Chozas de la Sierra, 1942-1949



El destacamento de Chozas de la Sierra fue establecido el 18 de julio de 1942 a solicitud de la empresa constructora Elizaran, responsable de la ejecución de diversas obras de infraestructura del ferrocarril directo a Burgos en este término municipal, entre las que destaca la ejecución de diversos taludes y trincheras así como las dependencias de la estación de esta localidad.<sup>47</sup> Finalizados los trabajos, fue desmantelado a principios de 1949.

### Chamartín, 1942-1944

Destacamento creado a solicitud de otra empresa especializada en el empleo de mano de obra penada, la constructora Banús Hermanos, en 1942, para la realización de las obras de explanación de la futura estación de Chamartín (Madrid). Contó con una media de 90 trabajadores, finalizando su actividad en el año 1944.

<sup>46</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria 1948, p 86.

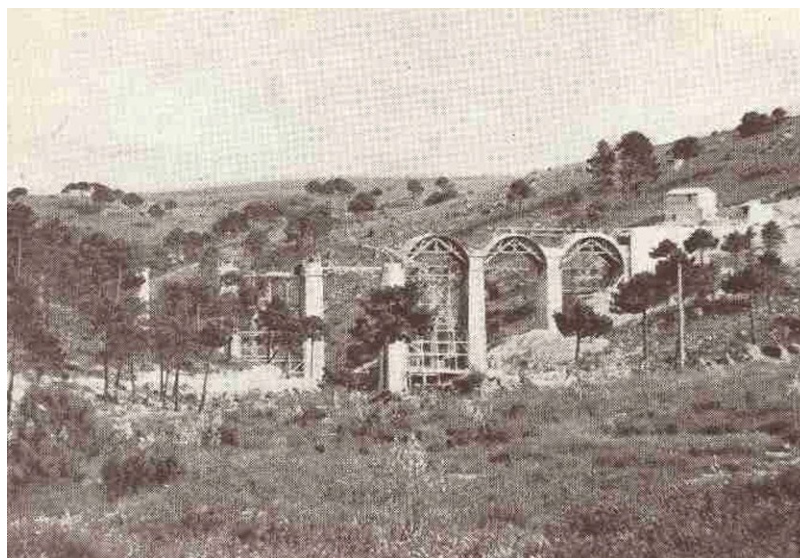
<sup>47</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria 1946, p 106.



## Bustarviejo, 1944-1952

El destacamento de Bustarviejo fue establecido, el 9 de noviembre de 1944, a solicitud de la empresa constructora Hermanos de Nicolás Hernández, siendo su objetivo la construcción de la infraestructura ferroviaria de la línea directa de Madrid a Burgos comprendida entre los municipios de Miraflores de la Sierra y Valdemanco.

Las obras más importantes ejecutadas por los penados de este destacamento fue la perforación de los túneles del Pendón y de El Collado, de 395 y 248 metros respectivamente,<sup>48</sup> la construcción del viaducto de la Gargüera, de 169 metros de longitud, con 11 arcos de 12 metros de luz y 30 de altura, así como las dependencias de la estación y una carretera de enlace de dos kilómetros.<sup>49</sup>



Obras de construcción de uno de los viaductos del ferrocarril de Madrid a Burgos. Dirección General de Prisiones, Memoria de 1947, p. 114

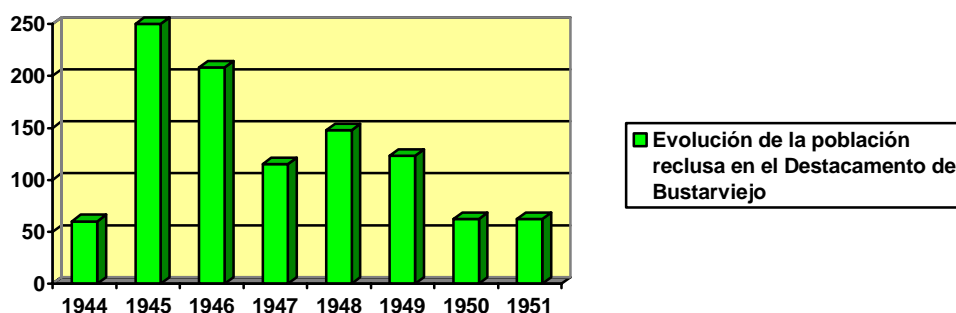
Los presos del Destacamento Penal de Bustarviejo colaboraron en el año 1950 en la extinción de un grave incendio declarado en una dehesa de propiedad municipal, por lo que el ayuntamiento de la localidad solicitó una redención extraordinaria para los presos que colaboraron en estos trabajos.<sup>50</sup> Finalmente, en 1952, una vez terminadas las obras en este sector, se desmanteló este destacamento.<sup>51</sup>

<sup>48</sup> Situados en los puntos kilométricos 61,531 y 66,530.

<sup>49</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria de 1946, p. 108.

<sup>50</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria de 1950, p. 122.

<sup>51</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria de 1953, p. 53.



### **Garganta de los Montes, 1944-1947**

Garganta de los Montes fue el primer Destacamento Penal establecido sin contar con reclusos directamente vinculados a la represión posterior a la Guerra Civil.<sup>52</sup> Fue inaugurado el 20 de febrero de 1944, al servicio de la empresa Construcciones Bernal, S.A., con el fin de construir el túnel del Alto de Mata Águila, de 2.482 metros de longitud,<sup>53</sup> por lo que dos meses más tarde se organizó en su boca sur un destacamento filial.<sup>54</sup>

Gracias al abundante número de presos con los que contó este destacamento,<sup>55</sup> las obras de perforación del túnel se desarrollaron con gran celeridad, y el 5 de junio de 1946 se calaron las dos galerías. Posteriormente se realizaron las labores de destroza y consolidación de la estructura, por lo que en 1947 ya se habían concluido los trabajos, procediendo a suprimir este destacamento.

### **Fuencarral, 1944-1955.**

El Destacamento Penal de Fuencarral se estableció, a solicitud de la empresa constructora AMSA, el 6 de noviembre de 1944. Entre sus objetivos iniciales, destacaban las obras de la importante estación del ferrocarril Madrid-Burgos en esta localidad de la periferia madrileña, así como la de Valdelatas, y diversas infraestructuras de acceso, como un túnel y tres puentes.

A partir de 1948 su radio de acción se amplió a la construcción de los enlaces del ferrocarril de Madrid a Burgos con el de Madrid-Irún, mediante un nuevo recorrido a establecer en el norte de la capital de España. Para ello, los penados del destacamento de Fuencarral trabajaron en la construcción de la nueva

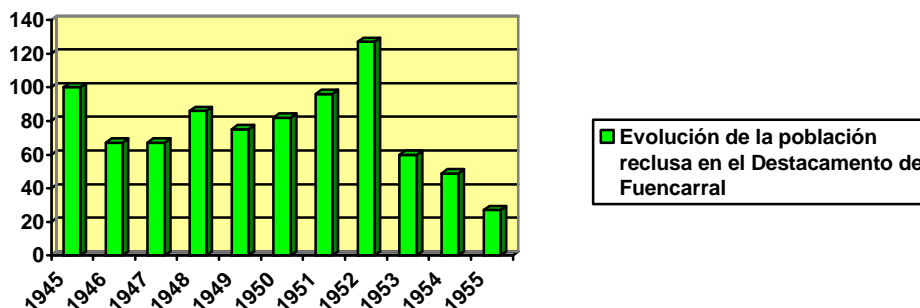
<sup>52</sup> Aunque catalogados como presos comunes, es muy probable que entre ellos hubiera personas sentenciadas por motivos políticos.

<sup>53</sup> Situado en el punto kilométrico 66,530.

<sup>54</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria 1946, p 109.

<sup>55</sup> Por ejemplo, en 1946 se contaba con una media de 354 penados en el destacamento de la boca norte y con 223 en el de la boca sur.

estación de Pitis, así como en la realización de importantes obras en la de Las Matas que incluían la perforación de un túnel de 400 metros de longitud.



Cabe destacar que los presos del Destacamento Penal de Fuencarral también fueron empleados en obras ajenas al ferrocarril, entre las que destaca la canalización de los márgenes del Manzanares entre el puente de Toledo y el de Segovia, diversos trabajos en la explanación de la Avenida del Generalísimo, la construcción del puente de Praga sobre el Manzanares, el desmonte y levante de pisos en los alrededores del Hotel del Negro, situado en la glorieta del mismo nombre, o la urbanización de la Plaza de Castilla.<sup>56</sup>

El Destacamento Penal de Fuencarral se clausuró el 12 de mayo de 1955, aunque buena parte de su actividad fue asumida por el de Las Rozas, inaugurado ese mismo día.

### **Las Rozas, 1955-1957**

El Destacamento Penal de Las Rozas, fue establecido, en sustitución del de Fuencarral, el 12 de mayo de 1955, siendo sus trabajadores empleados, igual que el anterior, por la empresa constructora AMSA. En sus primeros meses de actividad, su medio centenar de penados trabajó en la construcción de la estación de ferrocarril de Las Rozas, en la perforación de un túnel y en las obras accesorias al mismo: un puente sobre la vía, trincheras y servicios complementarios.

A partir del mes de Julio, se enviaban diariamente de 15 a 20 penados a Navacerrada, donde eran utilizados en las obras de prolongación del ferrocarril de Cercedilla a Navacerrada hasta el puerto de Los Cotos, cuya realización también había sido adjudicada a Construcciones AMSA.<sup>57</sup> Poco después, estos trabajos impulsarían la creación de un nuevo Destacamento Penal en este lugar. Además, sus presos también intervinieron en la construcción de cuatro kilómetros de carretera entre El Escorial y el Valle de los Caídos.

<sup>56</sup> A pesar de su actividad «urbana», el destacamento de Fuencarral no debe ser confundido con el de Mirasierra, establecido en las proximidades para atender la construcción de un importante grupo de chalets promovidos por Banús en el madrileño barrio de El Pilar.

<sup>57</sup> Boletín Oficial del Estado, 13 de octubre de 1954, N° 286, p. 6907.

El destacamento de Las Rozas contó en sus dos años largos de actividad con una media inferior al centenar de penados. Fue clausurado en el año 1957.

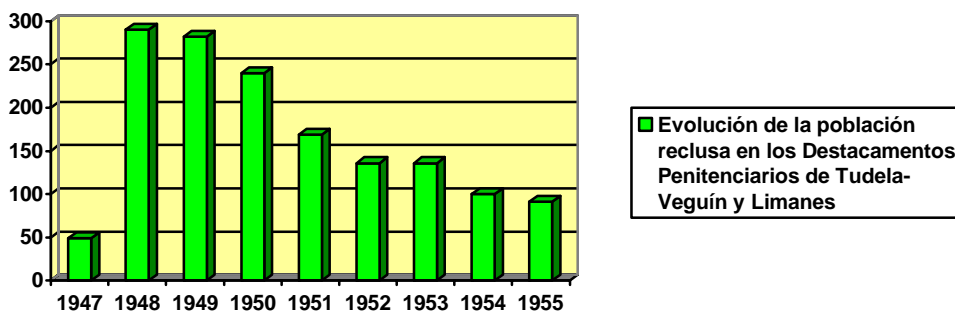
Tras largos años de obras, el ferrocarril directo de Madrid a Burgos fue inaugurado, con la presencia del General Franco, el 4 de julio de 1968. Cuarenta años después, esta impresionante obra apenas registra tráfico ferroviario, enfrentándose a un futuro incierto.

### **Ferrocarril de Tudela-Veguín a Lugo de Llanera, 1947-1956**

A mediados de los años cuarenta, el gobierno español impulsó la construcción de este ferrocarril, cuyo objetivo principal era mejorar la salida de los carbones de las cuencas de Langreo y Laviana hacia el puerto de Gijón. Para su ejecución, la empresa contratista, MARCOR, S.A., solicitó el establecimiento de un Destacamento Penal en Tudela-Veguín, el cual se instaló el 9 de agosto de 1947 con 49 presos. Dado que la obra principal era la perforación de un gran túnel, de doble vía y 4.200 metros de longitud, conocido como túnel de la Grandota, el 24 de mayo de 1948 se instaló un campamento auxiliar con 240 reclusos en la boca norte, en el término de Limanes.

Con el fin de agilizar la excavación de este túnel, en 1949 se perforó un pozo vertical situado a 2.000 metros de distancia del campamento de Limanes, a fin de disponer de cuatro frentes de ataque. En cualquier caso, la obra tropezó con numerosas dificultades, debido principalmente a la constante presencia de afloramientos de agua, por lo que el calado definitivo no se produjo hasta el 21 de junio de 1953. Una vez empalmados todos los tajos de obra, se procedió a desmantelar el destacamento de Limanes, pasando todos sus presos al de Tudela-Veguín.

Entre el año 1953 y el de 1956, continuaron las obras de destroza y revestimiento del túnel, así como la realización de los restantes trabajos de infraestructura del ferrocarril de Lugo de Llanera a Tudela-Veguín. Finalmente, el destacamento establecido en esta última localidad fue desmantelado el 6 de septiembre de 1956, circulando los primeros trenes por la línea exactamente un año más tarde, el 6 de septiembre de 1957.



### **Ferrocarril de Pedernales a Bermeo, 1953-1958**

Ante los constantes retrasos en la ejecución de las obras de prolongación del ferrocarril de vía métrica que discurría entre Amorebieta y Pedernales hasta Bermeo,<sup>58</sup> así como en los de ampliación del puerto de esta villa marinera, debido entre otros aspectos a la grave falta de mano de obra barata, la empresa adjudicataria, Banús Hermanos,<sup>59</sup> solicitó a la Dirección General de Prisiones el establecimiento de un Destacamento Penal en esta última localidad. Puesto en marcha el 21 de enero de 1953, inicialmente contaba con un total de 20 penados, pero pronto se incrementó su número, alcanzando un total de 43 en diciembre de 1953.<sup>60</sup> Ese mismo año hay constancia de que se produjeron al menos dos evasiones.<sup>61</sup>

En 1954, la actividad de los 66 reclusos del destacamento de Bermeo se centró en la construcción de 500 metros del trazado ferroviario, que incluían la perforación de tres túneles que sumaban en total 310 metros. Asimismo colaboraron en la prolongación del espigón del dique del puerto de Bermeo en 20 metros, empleando bloques de cemento ciclópeo de 40.000 kilogramos.<sup>62</sup> Un año más tarde, contribuyeron al montaje de la vía entre Pedernales y Bermeo «así como al desmonte de 30.000 metros cúbicos de tierra para la construcción de almacenes y estaciones de ferrocarril y obras accesorias en toda la línea».<sup>63</sup> La memoria de la Dirección General de Prisiones del mismo año también señalaba que a pesar de que el ferrocarril fue inaugurado el mes de agosto por el Jefe del Estado y varios Ministros, y se hallaba en pleno funcionamiento, era preciso realizar algunas obras accesorias para que quedara definitivamente terminado.

---

<sup>58</sup> Para más información sobre este ferrocarril, ver Juanjo Olaizola, *El ferrocarril de Amorebieta a Bermeo*.

<sup>59</sup> La empresa Banús Hermanos contaba con una amplia experiencia en la utilización de penados en sus obras, ya que desde 1940 los venía utilizando en diversas obras ferroviarias, en la reconstrucción de Torrejón de Ardoz y en el Valle de los Caídos. Dirección General de Prisiones, Memoria de 1954, pp. 62-63.

<sup>60</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria de 1953, p. 64-65.

<sup>61</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria de 1953, p. 105.

<sup>62</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria de 1954, p. 59.

<sup>63</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria de 1955, p. 53.





Presos del destacamento de Bermeo trabajando bajo la atenta vigilancia de la Guardia Civil. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril

A partir de 1957, la mayor parte de la actividad desarrollada por los presos del Destacamento Penal de Bermeo se centró en las obras de ampliación y mejora del puerto de esta localidad, hasta que esta dependencia fue definitivamente desmantelada el 30 de mayo de 1958. Los treinta presos que todavía permanecían en este centro fueron trasladados a un destacamento de nueva creación en La Unión (Murcia) y al existente en Mirasierra (Madrid).<sup>64</sup>

### **Ferrocarril de Navacerrada a los Cotos, 1955-1956**

En los primeros meses de 1955, la empresa constructora AMSA empleó penados del Destacamento Penal de Las Rozas en las obras de prolongación de la línea de vía métrica de Cercedilla a Navacerrada hasta el puerto de Los Cotos.<sup>65</sup> Dado lo irregular de esta situación, se optó por establecer de forma permanente una dependencia filial a la anterior, constituida oficialmente el 20 de septiembre de 1955 con una plantilla de

<sup>64</sup> El destacamento de Mirasierra, establecido en 1954, también trabajaba para la empresa Banús Hermanos, en concreto en la construcción en Fuencarral (Madrid), de un barrio de 2.000 chalets. La actividad de este destacamento se prolongó hasta el año 1970.

<sup>65</sup> Obras adjudicadas el 5 de octubre de 1944. Boletín Oficial del Estado, 13 de octubre de 1954, N° 286, p. 6907.



cuarenta penados.<sup>66</sup> Sin embargo, al no poder continuar los trabajos debido al intenso frío, el 4 de noviembre todos los presos fueron trasladados a Las Rozas.

En la primavera de 1956 volvió a abrirse el destacamento de Navacerrada, nuevamente con una población aproximada de medio centenar de reos. Llegado el invierno volvió a ser abandonado, esta vez de forma definitiva. La prolongación del ferrocarril de Cercedilla a Navacerrada hasta el puerto de Los Cotos fue inaugurada el 29 de octubre de 1964.<sup>67</sup>

**Cuadro 4:** Relación de Destacamentos Penales utilizados en la construcción de infraestructuras ferroviarias.

Ferrocarril	Destacamento	Inicio	Fin	Empresa Constructora	Media penados
Zamora-La Coruña	Puebla de Sanabria <sup>68</sup>	1940	1943	Constructora del Ferrocarril de Medina a Zamora y Orense a Vigo	
Madrid-Burgos	Colmenar Viejo	1941	1947	A. Marroquín	251
Madrid-Burgos	Miraflores	1941	1945	H. Nicolás Gómez	232
Madrid-Burgos	Valdemanco	1942	1948	Construcciones MARCOR, SA	232
Santander-Mediterráneo	Pedrosa de Valdeporres	1942	1945	Ferrocarriles y const. A.B.C.	365
Santander-Mediterráneo	Vega de Pas	1942	1945	Ferrocarriles y const. A.B.C.	195
Madrid-Burgos	Chozas de la Sierra	1942	1949	Construcciones Elizarán	183
Madrid-Burgos	Chamartín	1942	1944	Banús Hermanos	90
Madrid-Burgos	Bustarviejo	1944	1952	H. Nicolás Gómez	129
Madrid-Burgos	Garganta de los Montes	1944	1947	Construcciones Bernal, S.A.	584
Madrid-Burgos	Fuencarral	1944	1955	Construcciones AMSA	76
Tudela-Veguín a Lugo de Llanera	Tudela-Veguín	1947	1956	Construcciones MARCOR, SA	160
Tudela-Veguín a Lugo de Llanera	Limanes	1948	1953	Construcciones MARCOR, SA	216
Zamora- La Coruña	Bandeira	1952	1956	Constructora del Ferrocarril de Medina a Zamora y Orense a Vigo	48
Pedernales-Bermeo	Bermeo	1953	1958	Banús Hermanos	61
Madrid-Burgos	Las Rozas	1955	1957	Construcciones AMSA	65
Navacerrada-Los Cotos	Navacerrada	1955	1956	Construcciones AMSA	40

**Fuente:** Dirección General de Prisiones, Memorias 1940-1970

<sup>66</sup> Dirección General de Prisiones, Memoria de 1955, p. 52.

<sup>67</sup> Javier Aranguren, *El ferrocarril eléctrico de Guadarrama*, p. 93.

<sup>68</sup> Dos destacamentos.

## **BIBLIOGRAFÍA:**

- ACOSTA BONO, Gonzalo, et al, *El canal de los presos, 1940-1962*, Barcelona, Ed. Crítica, 2004.
- ARANGUREN CASTRO, Javier, *El ferrocarril eléctrico del Guadarrama*. Madrid, Ed. Aldaba, 1987.
- Dirección General de Prisiones, *Memorias, 1939-1970*, Madrid, Talleres Gráficos de la Dirección General de Prisiones.
- DOBESON, Kennet M., *El Ferrocarril de Santander al Mediterráneo*. Madrid, Ed. Aldaba, 1988.
- ESTEVE GRACÍA, Juan Pedro y Cillero Hernández, Alberto, *El ferrocarril directo de Burgos y sus accesos a Madrid*, Barcelona, Lluís Prieto Editor, 1999.
- FERNÁNDEZ LOPEZ, José Angel, *Historia del Campo de Concentración de Miranda de Ebro (1937-1947)*, Miranda de Ebro, Autoedición, 2003.
- GARCÍA MATEO, José Luis, et al., *Inventario de puentes ferroviarios de España*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2004.
- GONZALEZ RUIZ, Nicolás: *Genio y figura del Padre Pulgar*, Madrid, Gráficas Lebrija, 1960
- LAFUENTE ZORRILLA, Isaías, *Esclavos por la Patria*, Madrid, Temas de Hoy, 2002.
- OLAIZOLA ELORDI, Juanjo, *El ferrocarril de Amorebieta a Bermeo*, Bilbao, EuskoTren, 2005.
- RICO, Manuel, *Trenes en la niebla*, Madrid, Espasa-Calpe, S.A., 2005.
- ZANETTI LECUONA, Oscar, *Caminos para el azúcar*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1987.