

LA DEPURACIÓN DEL PERSONAL FERROVIARIO DURANTE LA GUERRA CIVIL Y EL FRANQUISMO (1936-1975): DATOS DE UN PROYECTO EN MARCHA¹

Archivo Histórico Ferroviario
Fundación de los Ferrocarriles Españoles

1. Introducción

Bien es conocido que el franquismo puso en marcha y mantuvo a lo largo de su existencia una sofisticada e implacable maquinaria represiva cuyo objeto central fue la eliminación de cualquier oposición. Ya en los primeros meses de la sublevación militar y dentro del ámbito territorial ocupado por los golpistas, el autoproclamado gobierno franquista promulgó diferentes leyes con el objetivo de depurar las responsabilidades políticas de todos aquellos que a su juicio no les habían apoyado y, entre ellos, de los trabajadores de los servicios públicos por su actuación sindical y política durante la Segunda República, por su lealtad al Gobierno legalmente constituido y por su participación en la contienda. El Decreto número 108, dado en Burgos el 13 de septiembre de 1936 por la Junta de Defensa Nacional², declaraba fuera de la Ley a todos los partidos y agrupaciones políticas que integraron el Frente Popular, así como todas las organizaciones que se hubieran opuesto a la sublevación militar. Esta primera medida sería posteriormente ratificada por el Decreto Ley de 5 de diciembre de 1936, que establecía las reglas para la separación definitiva del servicio de toda clase de empleados³. Pero si esta acción inicial tuvo un efecto demoledor sobre las organizaciones democráticas, no fue mucho menos significativa la represión posterior, articulada a través de la Ley de Responsabilidades Políticas de febrero de 1939.

El estudio de este mecanismo represivo se hace particularmente complejo y exige un previo conocimiento del desarrollo histórico y de las fuentes documentales existentes para poder acometerlo con rigor. Con esa premisa, en esta comunicación aportamos los datos iniciales del trabajo. En un primer apartado hacemos un balance de la documentación estudiada y los centros donde se podría encontrar expedientes relativos a este proceso. A continuación se establecen las principales etapas del proceso depurador

¹ Este proyecto, impulsado desde los Consejos de Administración de Renfe Operadora y ADIF, e incluido dentro de las ayudas a la investigación del Ministerio de la Presidencia para actividades relacionadas con las víctimas de la Guerra Civil y el Franquismo en las convocatorias de 2006 y 2007, se realiza por el Archivo Histórico Ferroviario y el Programa de Historia Ferroviaria de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Son miembros de este grupo de trabajo, Miguel Muñoz Rubio, Raquel Letón Ruiz, Leticia Martínez García y Francisco Polo Muriel. Además se ha contado el apoyo técnico de Esther Gómez Calatayud y Estela Veloza Gutiérrez. Actualmente se está desarrollando la segunda fase de la investigación y está pendiente de resolución una tercera etapa.

² Presidencia de la Junta de Defensa Nacional. Decreto núm. 108 de fecha 13 de septiembre de 1936, publicado en el *Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional de España*, de 16 de septiembre de 1936, número 22.

³ Gobierno del Estado. Decreto-Ley Dictando reglas para la separación definitiva del servicio de toda clase de empleados, de fecha 5 de diciembre de 1936 publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 9 de diciembre de 1936, número 51.

en el ferrocarril y analizan los primeros datos cuantitativos y cualitativos. Por último, se aportan unas conclusiones finales.

2. El trabajo archivístico

Otras investigaciones previas relacionadas con los ámbitos económico y social del ferrocarril durante el franquismo nos habían acercado al fondo documental que se había generado en la década de 1940 a raíz de la aplicación en el ferrocarril de la Ley de Responsabilidades Políticas (en adelante, Archivo Ferroviario de la Depuración).

Por otro lado, en el Archivo Histórico Ferroviario ya se contaba con documentos de este proceso en las dos compañías ferroviarias privadas más importantes del país, Norte y MZA. En realidad, se trataba de una parte del primitivo Archivo Ferroviario de la Depuración que se encontraba en un almacén ubicado en Las Matas (Madrid) y gestionado por el ADIF. Aunque no sabemos cuándo se trasladó a allí, sí 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 entre su constitución en 1941 y la finalización del proceso a finales de la década de 1970.

Tras las primeras indagaciones, se estableció un plan de trabajo para identificar otras fuentes documentales que se pudieran encontrar en otros archivos o centros de documentación⁴. No obstante, como se observará, la documentación localizada y utilizada se refiere casi en exclusiva al proceso de depuración aplicado en los primeros años del franquismo, y en concreto al Archivo Ferroviario de la Depuración, lo que significa que este proyecto debe ser contemplado como una primera fase, habida cuenta que queda pendiente en su totalidad la reconstrucción de la represión durante el resto de la existencia del régimen.

El grueso de la documentación del Archivo Ferroviario de la Depuración está constituido por expedientes personales, que aparecen repartidos en 295 cajas, divididas en distintas series. A su vez, esas series se subdividen en bloques de expedientes ordenados alfabética o numéricamente, según el caso. Se han podido identificar, aproximadamente, 64.747 expedientes de agentes sometidos al proceso de depuración y en torno a 19.771 de agentes no depurados. Junto a ellos, se pueden encontrar, además, otras tipologías documentales como relaciones de personal depurado, informes,

⁴ Como son el Archivo General de la Administración Española, el Archivo Histórico del Ministerio de Fomento, el Centro de Documentación de la Memoria Histórica de Salamanca y el Archivo General Militar de Guadalajara. Así 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. En el Centro de Documentación de la Memoria Histórica de Salamanca se conserva documentación sobre el proceso en el Ferrocarril de Langreo (Asturias) y en Norte. En el Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril se conserva la documentación del Ferrocarril del Urola y del Ferrocarril Zumárraga a Zumaya. 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. Y 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.

normativa sobre depuración, etc. Dentro de los expedientes existen, también, las siguientes, tipologías documentales: 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); y expedientes de revisión y de reaperturas del proceso, siendo el más importante, por el volumen de documentación producida, el que generó durante la década de 1950 la propia RENFE.

Los expedientes del archivo están referidos, además, por 95.000 fichas, ubicadas y organizadas alfabéticamente en 110 ficheros, en las que se recoge el resultado final del proceso del que fueron objeto los agentes ferroviarios, es decir, información sobre las sanciones impuestas en cada caso, las fechas de baja y de reingreso, si éste tuvo lugar, y las diferentes situaciones que se produjeron en cada caso individual y su correspondiente resolución. Por ejemplo, si solicitó el reingreso a raíz de las circulares publicadas durante la década de 1950, si fue concedido o no, o si solicitó la actualización de su pensión a partir de mediados de la década de 1970, etc. Otro de los datos que figuran en las fichas es el correspondiente a su número de expediente, tanto el de la Comisión de Depuración como el que se le abrió en cada compañía o en RENFE. Estas referencias permiten poner en relación a la ficha con el expediente personal que se preserva dentro del fondo documental de Las Matas.

En cuanto al proceso llevado a cabo con la documentación, se procedió en primer lugar a la localización, identificación e inventariado de los fondos, respetándose en el inventario resultante el orden, clasificación y signaturación ya existente, pero indicándose los errores y repeticiones detectadas en dicha clasificación.

A continuación, se incluye una serie de tablas con el cómputo general y por compañías ferroviarias de los expedientes personales objeto de depuración y de los correspondientes a personal no depurado:

Cuadro 1. Distribución por compañías de los expedientes personales de depuración existentes en el Archivo Ferroviario de la Depuración

COMPAÑÍA	RSS	RCS	S	RCSZN	PENSIONISTAS	FALLECIDOS	TOTAL
NORTE	11.800	7.150	4.750	1.000	400	-	25.100
MZA	18.000	6.100	1.500	-	-	-	25.600
ANDALUCES	2.400	1.450	900	-	-		4.750
OESTE	1.000	650	250	-	400	50	2.350
CENTRAL DE ARAGÓN	900	300	300	-	100	800	2.400
RENFE	1.950	-	2.274	-	249	74	4.547

ORD. MINIST. DE 1950							
TOTALES	36.050	15.650	9.974	1.000	1.149	924	64.747

Abreviaturas: RSS: Reingresos sin sanción; RCS: Reingresos con sanción; S: Separaciones; RCSZN: Reingresos con sanción de Zona Nacional.

Cuadro 2. Distribución por compañías de los expedientes de personal no depurado existentes en el Archivo Ferroviario de la Depuración

COMPAÑÍA	TOTAL EXPS.
Compañía Norte	400
Compañía MZA	1.800
Compañía Andaluces	955
Compañía Oeste	750
RENFE	999
Central de Aragón	Se desconoce
Presentes el 18 de julio de 1936 en Zona Nacional	14.867
Total	19.771

Los expedientes personales contienen una prolija documentación que permite conocer, a fondo, el desarrollo de cada caso. Desde la declaración jurada, que debía realizar el empleado ante su compañía ferroviaria, contestando a toda una serie de preguntas relacionadas con la actividad del trabajador durante el período de Guerra, pasando por los informes realizados sobre el encausado por la propia compañía, por las fuerzas de seguridad, ayuntamientos y las jefaturas locales de Falange, que se complementan por los escritos de descargo, redactados por el empleado, por la correspondencia generada durante el proceso, por las solicitudes de reingreso y, para finalizar, por los dictámenes de las juntas depuratoras que, en algunos casos, se vieron ampliados por las solicitudes de revisión del expediente y, en otros, complementados por la sentencia del tribunal militar.

El número de expedientes que se conserva nos permiten, *a priori*, hacernos una idea bastante aproximada del efecto de este proceso depurador en las diferentes compañías y de las ostensibles diferencias existentes entre algunas de las principales, como son los casos de Norte y MZA, que están siendo objeto de atención preferente dentro del análisis histórico que nos encontramos desarrollando en la actualidad.

Por cuanto se refiere a los listados, cabe señalar que en el caso de Norte se preserva la documentación 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).

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 depuradoras que se constituyeron dentro de las empresas privadas y públicas que conformarían RENFE a partir del año 1941.

A partir de estos recursos primarios hemos confeccionado una primera información que es la siguiente: 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.

El objetivo reside en incorporar el número máximo posible de datos que se hayan localizado sobre cada uno de los trabajadores que fueron encausados por este proceso. Con ello se consigue, además, poner a disposición de la sociedad, 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, también, 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 noviembre de 2008, el número de nombres obtenidos se aproximaba a la cifra de 60.000.

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

3.1. Los inicios (1936-1939)

La represión franquista comenzó al mismo tiempo que la sublevación a través del Decreto 108, el cual en su artículo primero dejaba fuera de la ley a todas las organizaciones del Frente Popular, el segundo les incautaba todos sus bienes, el tercero y cuarto disponían la depuración de los funcionarios y trabajadores de las empresas concesionarias de la Administración y el resto depositaban sobre el Ejército su ejecución. El Decreto Ley de 5 de diciembre de 1936 encargaba a la Junta Técnica del Estado, creada por ley el 1 de octubre del mismo año, la realización de la depuración. Y, finalmente, el Decreto y la Orden de 10 de enero de 1937 desarrollaban el Decreto 108 mediante la creación de la Comisión Central Administradora de Bienes Incautados y el establecimiento de sus normas de funcionamiento.

Así pues, en menos de seis meses los sublevados configuraron una primera pieza de su aparato represor destinada a depurar las responsabilidades políticas, que inició su actuación de manera inmediata⁵. Ya no volverían a producirse cambios hasta la promulgación, el 9 de febrero de 1939, de la Ley de Responsabilidades Políticas que no hacía sino refundir lo establecido en los primeros meses de la sublevación y que se hizo necesaria para el franquismo en este momento, tal como concluye Dueñas⁶, por ser, por un lado, un instrumento imprescindible de su legitimación ideológica; y, por otro, por constituir un instrumento represivo de una estrategia de consolidación que pasaba por una absoluta aniquilación del enemigo. La ley prohibía e incautaba sus bienes a todas las organizaciones políticas, sindicales y culturales, ponía su articulado al servicio del objetivo central de depurar a todos aquellos que hubiesen pertenecido o hubiesen tenido algún tipo de relación política con los «enemigos del Movimiento Nacional», lo cual se concretaba en un amplio y detallado catálogo de casos. Según la gravedad de los hechos se le impondrían a los “impuros” como castigos desde la inhabilitación absoluta o especial para trabajar, hasta el extrañamiento, el confinamiento, el destierro o la pérdida total de sus bienes, que, incluso, afectaba a sus descendientes en los casos de que estos hubiesen ya heredado.

La depuración de responsabilidades políticas se ejecutó de manera general a través de una estructura dependiente de la Vicepresidencia del Gobierno y formada por el Tribunal Nacional de Responsabilidades Políticas del que dependían los tribunales regionales⁷; mientras el caso de las compañías ferroviarias se ejecutó con una estructura propia, cuyo punto de arranque fue la Ley para la Depuración de Funcionarios Públicos, promulgada el 10 de febrero de 1939 y que obligaba a todos a presentar una declaración jurada en la que debía hacer constar cuál había sido su relación con los partidos frentepopulistas, disponiéndose en el artículo cuarto que “los instructores comenzarán su labor por los casos que sea más patente la adhesión al Movimiento Nacional, con el doble objeto de que los funcionarios puedan ser utilizados rápidamente al servicio de la

⁵ Para este período Álvaro Dueñas (2006), pp. 65-81.

⁶ Álvaro Dueñas (2006), pp. 97 y ss.

⁷ Pare este capítulo Álvaro Dueñas (2006), pp. 113-121.

Administración y puedan también servir de testigos en otras investigaciones”. Como se desprende de ello, sólo una parte mínima de los trabajadores quedaban, en alguna medida, fuera de la presunción de culpabilidad ya que, obviamente, alguien tenía que aplicar la medida, además de que el régimen necesitaba un aparato administrativo mínimo para funcionar.

A todos aquellos que hubiesen sido condenados por la jurisdicción militar o por iniciativa de los tribunales se les abría el expediente de depuración. Asimismo, se debía establecer el expediente de depuración cuando se recibiese denuncia escrita de cualquier persona natural o jurídica, circunstancia que hizo posible la utilización de este mecanismo para resolver disputas en el más estricto ámbito personal o por mero aprovechamiento de una situación de poder y que tenía paralelismos más que evidentes con la Inquisición. Al pretender la depuración total de cualquier vestigio contrario al nuevo régimen, se ponía bajo sospecha a todos los miembros de la Administración y de las empresas que le prestasen servicios, puesto que a este ámbito se destinaba la medida, siendo solo posible evitar el proceso demostrando la total y inequívoca alineación con la causa «nacional». El límite de esta paranoia se trazó en considerar como causa suficiente para ser depurado “la pasividad evidente de quienes, pudiendo haber cooperado al triunfo del Movimiento Nacional no lo hubiera hecho”.

Aunque era claro, pues, que las compañías ferroviarias quedaban afectadas por la ley, se explicitó esta circunstancia algunos días más tarde mediante un decreto⁸ que, entre otras cuestiones, depositaba sobre sus órganos rectores las funciones atribuidas a los ministerios. El Decreto de 1 de septiembre de 1939 transfirió las competencias depuradoras de la Jefatura Militar a los recién creados Consejos Directivos de las compañías ferroviarias, los cuales debían aplicar la medida según lo establecido en la Ley de 10 de febrero de 1939, que venía a fijar las reglas para la Depuración de los Funcionarios Públicos. A tenor de lo reflejado en el preámbulo de la Orden de 15 de Julio de 1940, se debió producir un colapso similar al que se originó con la aplicación de la Ley de Responsabilidades Políticas, ya que ésta creaba el Negociado Auxiliar de Depuración de Personal Ferroviario de las Compañías con la misión, bajo las órdenes directas del Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, de “tramitar, estudiar y proponer resolución en cuantas cuestiones se relacionan con dicha depuración”, así como de unificar los criterios de las sanciones.

3.2. La aplicación de la Ley de Responsabilidades Políticas en el ámbito de las compañías ferroviarias, anterior a la constitución de RENFE (1939-1941)

Las compañías ferroviarias tuvieron, en consecuencia, que desarrollar un mecanismo propio⁹ para aplicar la legislación, del cual, si bien no poseemos toda la información necesaria, sí se ha conservado la suficiente en un grado aceptable para reconstruir lo que significó la depuración en esta industria.

⁸ Decreto de 27 de febrero de 1939 sobre depuración de funcionarios de Corporaciones y Empresas concesionarias de Servicios públicos, BOE de 28 de febrero de 1939.

⁹ En Mingo (1992) podemos observar las coincidencias y las diferencias a la hora de aplicar la depuración en el ferrocarril y en el Canal de Isabel II.

La Compañía del Oeste, al quedar la mayor parte de su red ferroviaria dentro del territorio controlado por los sublevados, fue la primera que se vio obligada a iniciar un procedimiento depurador, que durante la guerra se encontraría supervisado por la autoridad militar. Los tres años largos de conflicto fueron empleados para elaborar informes sobre la actividad política y sindical de la plantilla, promovidos a instancias de la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles y elaborados por las fuerzas de seguridad franquistas, por informantes ajenos y por empleados de suma confianza de los jefes y directivos de Oeste. A resultas de estos trabajos de investigación se comenzarían a dictar las primeras órdenes de separación del servicio, aunque una parte de las mismas obedecieron también a los efectos del propio conflicto armado sobre los empleados, abandonos del servicio al huir a zonas aún controladas por la República, detenciones, etc. Toda esta labor de investigación, que no cesaría tras la terminación de la guerra, serviría de base argumental a la Junta Depuradora de Oeste para elaborar sus dictámenes entre los meses de octubre de 1939 y mayo de 1941.

Norte¹⁰ creó doce juzgados que fueron especializados respectivamente en categorías laborales distintas. Cada juzgado quedó formado por un juez instructor, que asumía la jefatura de la comisión depuradora correspondiente, por secretarios y auxiliares, y por agentes de información, que acabarían siendo la figura clave, ya que su misión consistía en recabar toda la información necesaria para sustentar el proceso. Marquina, director de la compañía, pidió permiso al Consejo Directivo para delegar sus funciones depuradoras en su jefe de personal, Luis Boix Ferrer¹¹, quien sería, finalmente, el encargado de aplicar la depuración en esta compañía.

El proceso de depuración se iniciaba en Norte con la información recabada, a partir de la cual se decidía la reincorporación sin sanción de aquellos cuya conducta no presentase duda alguna, mientras se promovía la realización del expediente para aquellos otros que presentasen indicios de responsabilidad. Los agentes de información se encargaban de preparar toda la información para lo que tenían accesible todo el aparato policial y militar del régimen, en particular el millón y medio de fichas de la Sección de Ficheros de la Auditoria de Guerra del Ejército de Ocupación acerca de “los individuos condenados, pendientes de causa, que hayan ocupado cargos en el Ejército rojo, declarados en rebeldía, etc.”¹².

Una vez terminada esta fase informativa, el juez proponía la admisión sin sanción o la sanción pertinente. A continuación, informaba al jefe de personal delegado¹³ del director general -que podía recabar más información-, quien formulaba su propuesta por triplicado al consejo acompañada de los expedientes. El consejo aprobaba la sanción provisional, que el jefe de personal comunicaba a la Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías y Transportes por Carretera, que daba su aprobación definitiva devolviendo uno de los ejemplares que recibió y los expedientes (haciendo lo mismo el director de la compañía respecto a la autoridad militar). Por último, el jefe de personal ordenaba al

¹⁰ “Nota y Normas para la Depuración del Personal de la Compañía”, AHF, E-92-1.

¹¹ AHF, E-93-5.

¹² “Nota del Jefe de Personal Delegado para la Depuración de Norte dirigida a los juzgados para facilitar el trabajo”, de 28-X-1939, AHF, E-92-1.

¹³ AHF, E-92-1.

servicio correspondiente que ejecutase la sanción. Cabe añadir que para hacer más dinámico el proceso de información, la compañía diseñó un formulario para obtener la declaración escrita u oral de testigos que estableciesen cargos contra los imputados¹⁴.

Parece que en MZA no se articuló en principio el mismo mecanismo que en Norte, ya que de la aprobación de su Consejo Directivo, el 23 de agosto de 1940, de las Normas para la Depuración de Personal¹⁵ se deduce que previamente se había depositado sobre las comisiones depuradoras de los servicios dicha tarea ya que, al conocer “con más probabilidades de acierto la conducta antes y después de iniciarse el Glorioso Movimiento Nacional”¹⁶, debían indicar los hechos más destacados de cada uno de los imputados. No obstante, a partir de esta fecha dichas comisiones fueron sustituidas ya por un juez instructor, que debía ser abogado del servicio de lo Contencioso y dedicarse exclusivamente a ello, en cada uno de los tres grandes servicios y otro para los restantes.

En esta compañía la forma establecida originalmente de depuración provocaba un retraso considerable debido a que los expedientes llevaban parejos cinco informes – informe de la demarcación depósito o división; informe doble del servicio y de la comisión depuradora; informe para la comisión central de la dirección; informe del Consejo Directivo; e informe de la Dirección General de Ferrocarriles- que, además, generaba una acusada falta de criterio. En su lugar se articula un nuevo procedimiento para establecer el expediente que, en primer lugar, debía contener la estancia del expedientado solicitando su reingreso en la compañía, la declaración jurada del mismo, el informe de las autoridades, el pliego de cargos, el escrito de descargos, el informe del servicio, que podía ser cualquiera de los arriba señalados, y la propuesta del instructor. Se sustituyen, en segundo lugar, los informes extenso y resumido por uno solo en el que consten los cargos que se imputan, los principales elementos de descargo aportados por el afectado, los cargos que se declaran probados, la indicación de las normas de depuración a aplicar a los hechos declarados probados y las proposición de sanción. Y, finalmente, a los jueces instructores se les recomienda que tengan muy en cuenta el informe de los servicios, que supervisen administrativamente el expediente, que en caso de que “los informes de las Autoridades sean contradictorios sobre hechos esenciales [pidan] ampliación de los mismos” y que se aseguren sobradamente de que los descargos documentados no fuesen falsos¹⁷.

¹⁴ AHF, E-92-1.

¹⁵ AHF, E-97-2.

¹⁶ “Normas a Seguir para la Depuración de Agentes”, AHF, E-97-1.

¹⁷ En una nota dirigida a Gil de Biedma se recogen importantes aspectos complementarios del proceso de depuración en MZA que merecen ser comentados como son que suspende de empleo y sueldo al agente a partir del día 31 de su ausencia o detención o que si fuera absuelto favorablemente será la jefatura militar la que resolverá definitivamente la devolución del servicio de su clase, que provisionalmente le dio la compañía. A los agentes sancionados, siempre que los motivos no fuesen por cuestiones relacionadas con el servicio, se les dará a conocer por el servicio la sanción impuesta, a la que podrán presentar recurso de revisión en un plazo máximo de 30 días. Se señala, no obstante, que el Consejo Directivo de MZA practicó, aunque no lo acordó formalmente, aceptar y revisar las reclamaciones de reingreso de aquellos agentes con ausencia superior a 30 días.

Siguiendo lo dispuesto en la ley, los motivos que debían promover la depuración¹⁸ vinieron a coincidir *grosso modo* con las sanciones normalizadas que se establecerán posteriormente, cuyo límite inferior -que nos permite comprender hasta donde se pretendía llegar- quedó establecido en el mero hecho de “haber publicado escritos, dibujos, etc., o tomado parte activa voluntariamente en actos desfavorables al Movimiento Nacional o en pro del Frente Popular”. Por otro lado, se ordenó, que los hechos cometidos con posterioridad al 18 de julio de 1936, debían ser evaluados por el comportamiento del expedientado antes de esa fecha, así como se debería tener en cuenta “el grado de cultura, la naturaleza del empleo, y la importancia del cargo del agente. Porque es natural, que la responsabilidad de un obrero poco instruido, sea menor que la de un empleado; y la de un Jefe, mayor que la de un simple subordinado”.

Esta última circunstancia significaba una matización a la naturaleza totalizadora de la ley habida cuenta que, una vez establecidas las causas que daban lugar a las sanciones, la práctica debió poner en serias dificultades la disponibilidad de mano de obra lo que dio lugar a inevitables revisiones posteriores. Por ejemplo, el Consejo Directivo de Norte¹⁹ el 4 de octubre de 1940 determinó que la pertenencia por sí sola a un partido o sindicato antes del 18 de julio dejaba de ser motivo de sanción; o que tampoco lo sería su pertenencia a un comité o haber tenido cargo en un sindicato si su actuación hubiese sido nula o la prestación de servicio de vigilancia armada. Pero también se produjeron revisiones en el otro sentido como fueron los casos de que la omisión en la declaración jurada de un hecho esencial pasaba a ser motivo de baja definitiva, definiéndose éste como “el que lleve consigo una sanción grave o que se haya preguntado concretamente en los epígrafes a contestar”; que la falsedad en la declaración se sancionase con la de baja definitiva; y que, a petición del consejero Rubio, en los casos muy leves se pasara a imponer como sanción la anotación en el expediente.

Aunque la ley también especificaba las sanciones que se debían aplicar, las compañías desarrollaron catálogos propios que, en todo caso, no difirieron sustancialmente de aquéllas. Gracias a una nota mecanografiada hallada en el Archivo Histórico Ferroviario, que sometía el 30 de septiembre de 1939 a la aprobación del Consejo Directivo de Norte la escala de sanciones, la cual terminó siendo aprobada en sesión de 1 de diciembre de 1939, conocemos todas ellas. En dicho documento se razona, en primer lugar, que las sanciones recogidas en el reglamento del servicio eran inadecuadas para el tema en cuestión, estableciendo, por consiguiente, una escala de sanciones que sumaba las establecidas en la ley de 1939 y aquellas otras creadas *ex profeso*. En segundo lugar, se pretendía establecer unas sanciones inspiradas “en la idea de evitar que, ante la inexistencia de otras penas de importancia adecuada, fuese necesario acudir a la más grave de la destitución”²⁰. Y, finalmente, se acaba explicando cómo se buscaba

¹⁸ “Nota y Normas para la Depuración del Personal de la Compañía de 10 septiembre de 1939”, AHF, E-92-1.

¹⁹ AHF, E-97-2. Tal vez esta reforma no hizo sino constatar la necesidad de dar un paso atrás en los objetivos de la depuración habida cuenta que la insuficiencia de medios puso en peligro la propia aplicación de la ley, como la Reforma de 1942 tuvo que reconocer, Dueñas (2006), pp. 159-165

²⁰ AHF, E-92-1.

preservar los derechos pasivos de los sancionados gravemente y evitar que aquellos otros que fuesen separados no tuvieran posibilidad alguna en el futuro de reclamarlos²¹.

El Consejo Directivo de MZA se mostró algo menos diligente que el de Norte ya que hasta su sesión de 1 de diciembre de 1939 no aprobó la escala de sanciones²². Dicha escala fue la misma que la aprobada por Norte, lo que hace suponer que la elaboraron conjuntamente; de hecho se estableció una relación compatibilidades entre las sanciones²³.

En suma, se fijaron doce tipos de sanciones: censura escrita; traslado forzoso de servicio o residencia; inhabilitación temporal para participar en concursos; inhabilitación temporal para ascender o cambiar de destino; postergación para el personal de escalafón; inhabilitación temporal o definitiva para desempeñar cargos de mando, jefatura o dirección; rebaja de sueldos para aquellos iguales o superiores a 12.000 pesetas anuales; descensos de categoría; descensos de categoría y de sueldo; jubilación forzosa; destitución o separación; y separación con pérdida de todos los derechos²⁴.

3.3. El desarrollo del proceso tras la constitución de RENFE

Con la creación de RENFE el proceso no se detuvo, obviamente, pasando su Dirección General a sustituir a los consejos directivos de las compañías privadas en las tareas depuradoras²⁵. A lo dicho sólo podemos añadir que la nueva empresa entendió necesario que se unificasen los criterios, así como una cuestión importante como fue la decisión tomada por su Consejo Directivo²⁶ el 25 de abril de 1941 de que no se figurase en los expedientes propuestas de depuración basadas en el mal comportamiento de los agentes, ya que sólo debían abrirse por cuestiones políticas. Además, llama la atención sobre el perjuicio que causan los traslados sobre el servicio, proponiendo sean sustituidos por las postergaciones.

El 8 de febrero de 1943 el Comité de Gerencia de RENFE adscribió el servicio de depuración al servicio de personal de RENFE, cesando a los jueces depuradores Tiburcio F. Marcote (Zona Norte), Ricardo Garnica López (MZA), Emiliano Tuset (Oeste), José Alcalá del Olmo (Andaluces)²⁷, y pasando a depender todos ellos de José Gil de Biedma (delegado del consejo para la depuración).

La violencia que suponía el proceso de depuración es perfectamente apreciable a través de cada uno de sus expedientes. Por ejemplo, en el expediente del obrero del Oeste, José

²¹ También se estableció que para todos aquellos readmitidos sin sanción se les contará a todos los efectos de servicio y jubilaciones el tiempo transcurrido entre el 18 de julio y el fin de la guerra en su localidad, negando este derecho a los readmitidos con sanción. AHF, E-97-2.

²² AHF, E-97-1.

²³ AHF, E-92-1.

²⁴ En un legajo (AHF, E-97-1) encontramos diferentes notas mecanografiadas que relaciona la sanción con la causa que obligaba a establecer la depuración, lo cual nos permite comprender algo mejor el asunto en el caso de MZA.

²⁵ “Carta dirigida por el director Barón al Juez Depurador del Servicio de Explotación”, AHF, E-97-2.

²⁶ AHF, E-97-3.

²⁷ En AHF, E-92-1. Habían sido nombrados por el Director General en noviembre de 1941, en AHF, E-92-1.

Sánchez Rovira²⁸, consta la relación jurada que tuvo que hacer y donde se le preguntaba a las órdenes de qué comité había trabajado desde el 18 de julio de 1936, cuáles eran sus componentes, qué trabajos había realizado en el ferrocarril, en el Ejército o en la retaguardia, qué actitud tomó cuando se produjo la sublevación y una cuestión tan general cómo todo aquello que supiera sobre el período revolucionario.

En el expediente del obrero Juan Sánchez Berna²⁹, igualmente de Oeste, se le interrogaba sobre su actividad sindical o política y, aunque negó cualquier responsabilidad y no tenía cargo alguno imputado, tuvo que entregar un certificado de que era “persona de orden y de intachable conducta” del secretario local de la Falange de Almoradí, Ángel Solano, que iba rubricado, además, por el comandante del puesto de la Guardia Civil, Ramón Villa Orts, y por el cura José Ruíz; así como un informe positivo del sobrestante de su distrito.

Las observaciones iban, en ocasiones, más allá de contrastar su afiliación política, ya que en el caso de Pedro San Martín García³⁰, obrero de la brigada 5 de la línea de Alicante, en el certificado de su jefe de sección se hacía constar que era “un buen Obrero, puntual en la asistencia al trabajo, de buena conducta y moral, por lo que es merecedor del aprecio de sus compañeros y amistades”.

Un mero contacto con los expedientes de depuración pone de manifiesto una aplicación exhaustiva y celosa por parte de los encargados, aunque también debió crear contradicciones en muchos de los casos, como tal vez sea el supuesto del propio Ricardo Garnica López, quien en la carta de acuse de recibo a Gil de Biedma de su cese, señalaba que se alegraba de poder verse “desligado de la ingrata labor de la depuración”³¹, lo cual parece dejar entrever lo complejo que pudo ser todo este proceso.

3.3.1. Los resultados cuantitativos del proceso de depuración durante la década de 1940

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 provisionales que nos permiten tener una dimensión del mismo. Así las cosas, se puede avanzar que, tras la culminación del proceso de depuración en la década de 1940, se estima que fueron 7.082 los trabajadores de las principales compañías ferroviarias que causaron baja.

Además de la Separación Definitiva del Servicio, como ya se ha avanzado anteriormente en esta comunicación, se dictaron también un importante número de sanciones laborales, que aunque no supusieron la pérdida del empleo sí conllevaron

²⁸ ADIF, Las Matas (Madrid). Palé 14, caja 105, carpeta 303, número de registro 26.907.

²⁹ ADIF, Las Matas (Madrid). Palé 14, caja 105, carpeta 303, número de registro 26.907.

³⁰ ADIF, Las Matas (Madrid). Palé 14, caja 105, carpeta 303, número de registro 26.910.

³¹ AHF, E-97-5.

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.

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 sin sanción alguna, pudiéndose incorporar nuevamente a su actividad laboral.

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.

La suma de los parciales anteriormente expresados por separado, arrojaría un total de 58.732 ferroviarios de las principales compañías de vía ancha que se verían sometidos al proceso de depuración. En el siguiente cuadro se recogen todas las casuísticas anteriormente expuestas.

Cuadro 3. Distribución por compañías ferroviarias del número total de trabajadores sometidos al proceso de Depuración

Casuísticas	Norte	MZA	Oeste	Andaluces	Central de Aragón	Total
Separación Definitiva	5.078	1.058	164	482	300	7.082
Reingresados con sanción	8.150	6.100	650	1.450	300	16.650
Jubilados con sanción	400		400		100	900
Total Depurados Sancionados	13.628	7.158	1.214	1.932	700	24.632
Reingresados sin sanción	11.800	18.000	1.000	2.400	900	34.100
Total Depurados	25.428	25.158	2.214	4.332	1.600	58.732

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Proyecto de investigación “La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo”.

El procesamiento de todos los datos que se están recopilando para este proyecto nos van a permitir en el futuro profundizar aún más en el estudio de este proceso de depuración y establecer comparaciones entre las diferentes compañías. Como muestra, podemos avanzar un cuadro provisional sobre las sanciones impuestas en Norte al grupo de reingresados con algún tipo de amonestación. Éstas nos permiten aproximarnos al conocimiento de los efectos de un proceso que provocó que cerca de cuatro mil familias tuvieran que cambiarse de residencia y que en torno a cinco mil trabajadores vieran truncadas sus trayectorias laborales.

Cuadro 4. Tipología y número de sanciones impuestas en Norte a los empleados reingresados con algún tipo de amonestación

Tipos de Sanciones Impuestas en Norte (excluidas las de Separación Definitiva y las de Jubilación Forzosa)	Número	%
Censura escrita	2.094	16,19
Traslado de residencia	3.924	30,33
Traslado de servicio	167	1,29
Descenso de categoría	539	4,17
Inhabilitados para ocupar cargos	4.947	38,24
Postergación para el ascenso	1.265	9,78
Total	12.936	100
Media de sanciones impuestas de forma simultánea a cada trabajador reingresado con sanción	1,82	

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Proyecto de investigación “La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo”.

3.4. Desde la reapertura del proceso en 1950 hasta su conclusión a finales de la década de 1970

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 esta orden 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. 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, a resultas de la reapertura del proceso en julio de 1950, sólo 1.925 reingresaron a la empresa pública y 244 fueron jubilados al contar más de 60 años. Un total de 2.248 trabajadores que solicitaron el reingreso se les mantuvo la sanción de baja, mientras que 2.232 no elevaron por escrito su instancia y 133 que sí lo hicieron fueron excluidos de la aplicación de la norma al tratarse de personal eventual.

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 diferente 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.

4. Conclusiones preliminares

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 llevados a cabo 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, a fecha de noviembre de 2008, por cerca de 60.000 registros de trabajadores que se vieron afectados 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 Operadora, 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 de investigación dirigido a esclarecer la verdad histórica de este proceso de depuración. 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.

5. Bibliografía

ÁLVARO DUEÑAS, Manuel (2006). *“Por ministerio de la Ley y voluntad del Caudillo”*. *La Jurisdicción especial de Responsabilidades Políticas (1939-1945)*. Centro de Estudio Políticos y Constitucionales. Madrid.

ARÓSTEGUI, Julio (comp.) (1994). *“Violencia y política en España”*, *Ayer*, número 13.

BORDES MUÑOZ, Juan Carlos (2003). *Correos en la España de Franco (1936-1975)*. *Depuración de funcionarios y reorganización de los servicios postales*. UNED. Tesis doctoral inédita.

CASANOVA, Julián (Coord) (2002). *Morir, matar, sobrevivir: La violencia en la dictadura de Franco*. Barcelona: Crítica. Serie: Crítica contrastes.

CAYÓN GARCÍA, Francisco y MUÑOZ RUBIO, Miguel (2006). *“Transportes y comunicaciones”* en Martín Aceña, Pablo y Martínez Ruiz, Elena (Coords.). *La economía de la Guerra Civil*, pp. 229-272. Marcial Pons, Madrid.

CLARET MIRANDA, Jaume (2006). *El atroz desmoche: la destrucción de la universidad española por el franquismo, 1936-1945*. Barcelona. Editorial Crítica.

FERNÁNDEZ SORIA, J.M. y AGULLÓ, María del Carmen (1999) *Maestros valencianos bajo el franquismo. La depuración del Magisterio*. Institució Alfons el Magnànim. Diputació de Valencia.

GONZÁLEZ ROLDÁN, Gregorio (2000). *El nacimiento de la universidad franquista. La depuración republicana y franquista de los catedráticos de universidad*. UNED. Tesis doctoral inédita.

JULIÁ, Santos y CASANOVA, Julián (Coord.) (1999) *Víctimas de la Guerra Civil*. Ed. Temas de Hoy, Madrid.

LANERO TABÓAS, Mónica (1996). *Una milicia de la justicia: la política judicial del franquismo (1936-1945)*. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales. Madrid.

MIR CURCO, Conxita. (ed), (et al.) (2000). *La represión bajo el franquismo*. Madrid: Asociación de Historia Contemporánea.

MORENTE VALERO, Francisco (1997). *La escuela y el estado nuevo: la depuración del magisterio nacional (1936-1943)*. Ámbito Ediciones.

MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995): *RENFE (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*. Ediciones Luna, Madrid.

MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier (2001). “Los ferrocarriles en la historiografía española”. En *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones [TST]*, nº 1, pp. 81-111.

ORTIZ HERAS, Manuel (1996) *Violencia política en la Segunda República y el primer franquismo. Albacete, 1936-1950*. Siglo XXI Editores.

PLAZA PLAZA, Antonio (2004) *El asociacionismo ferroviario en España (1870-1917)*. Universidad Autónoma de Madrid, tesis doctoral inédita.

RAMOS ZAMORA, Sara (2005). *La depuración del magisterio de primera enseñanza en Castilla-La Mancha (1936-1945)*. Servicio de Publicaciones de la Universidad Complutense.

REIG TAPIA, Alberto (1983). *La represión franquista y la guerra civil. Consideraciones metodológicas, instrumentalización política y justificación ideológica*. Madrid, Universidad Complutense de Madrid Facultad de Ciencias Políticas y Sociología. Serie Tesis doctorales.

SAGUÉS SAN JOSÉ, J. (1994). “La justicia i la represió en els estudis sobre la guerra civil española (1936-1939): la postguerra”, en *Violencia política i ruptura social a Espanya (1936-1945)*, pp. 7-28. Universitat de Lleida.