

LA DEPURACIÓN FRANQUISTA SOBRE EL PERSONAL DE LA COMPAÑÍA NACIONAL DE LOS FERROCARRILES DEL OESTE DE ESPAÑA, 1936-1943

Francisco Polo Muriel
Fundación de los Ferrocarriles Españoles y
Universidad Autónoma de Madrid

1. Introducción

La comunicación que se presenta se enmarca dentro del proyecto denominado “La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)”¹ que desarrolla la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), a través de su Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario. Este trabajo pretende mostrar los primeros balances provisionales en torno al estudio del proceso de depuración² del personal de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (en adelante, Oeste), iniciado durante el mismo verano de 1936 y concluido provisionalmente durante 1943. Se ha de destacar que el estudio sobre el proceso de depuración laboral en el ámbito de la empresa pública o en empresas concesionarias de servicios públicos, como fueron las ferroviarias ha sido, hasta ahora, nulo si lo comparamos con el que se ha venido generando en torno a otros campos profesionales³

Las fuentes empleadas para este primer avance en torno a la depuración en Oeste forman parte del voluminoso y valioso fondo documental sobre la depuración en las antiguas compañías y en RENFE, que se encuentra depositado en el almacén de documentación de personal que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) tiene en Las Matas (Madrid) y que la FFE se encuentra digitalizando y catalogando para la realización del mencionado proyecto. La documentación utilizada para la construcción de esta primera aproximación, está constituida, básicamente, por fuentes primarias. Por una parte, por las Sesiones del Consejo Directivo de la Depuración en Oeste, que informaban sobre los expedientes de depuración, tramitados y propuestos por este organismo, para su aprobación por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas. Y, por otra, por la documentación que

¹ Este proyecto se encuentra subvencionado por el Ministerio de la Presidencia dentro de las Convocatorias de Ayudas destinadas a la realización de actividades sobre las Víctimas de la Guerra Civil y el franquismo correspondientes a los años 2007 y 2008 y responde, a su vez, a un encargo realizado conjuntamente en 2005 por los consejos de administración de Renfe Operadora y del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y promovido a instancias de los sindicatos mayoritarios (Comisiones Obreras y Unión General de Trabajadores) en los respectivos comités generales de ambas empresas públicas.

² Sobre los efectos de la aplicación de la Ley de Responsabilidades Políticas, véase Álvaro Dueñas (2006).

³ En cuanto a estudios de casos específicos, en el ámbito del magisterio, véanse Morente Valero (1997); Fernández Soria y Agulló (1999) y Ramos Zamora (2005), entre otros. En cuanto a la educación universitaria, González Roldán (2000) y Claret Miranda (2006). Sobre la depuración en el cuerpo de Correos, Bordes Muñoz (2003).

generó la Junta Depuradora de Oeste, tras su constitución durante el mes de octubre de 1939, y que aglutinó toda la documentación que produjo en torno a este proceso desde el mes de agosto de 1936, además de la que se continuó generando, por parte del Servicio de Asistencia Social de la Red Oeste-Andaluces de RENFE, tras la conclusión de los trabajos desarrollados por parte de la mencionada Junta Depuradora. Otra fuente primaria, de indudable valor por su procedencia y relacionada también con este proceso en Oeste, es el Fondo de Enrique Paniagua de Porras, que conserva el Archivo Histórico Ferroviario. Como veremos en la comunicación, Enrique Paniagua sería uno de los tres vocales de la Junta Depuradora que se constituyó en Oeste durante el mes de octubre de 1939. El hecho de que esta documentación haya sido conservada, tanto por él como por su familia durante tan largo tiempo y que haya sido donada finalmente al AHF, le confiere a este fondo archivístico un alto valor añadido.

La comunicación se estructura en varias partes. Tras la realización de un bosquejo general sobre esta compañía y sobre su plantilla en los años anteriores al inicio de la Guerra Civil, nos adentraremos en las consecuencias inmediatas del golpe de Estado de 18 de julio de 1936 en la misma y en sus recursos humanos, proseguiremos con un análisis sobre la influencia de los primeros decretos de depuración sobre el personal de Oeste, para continuar, posteriormente, con los efectos generados por la aplicación de la Ley de Responsabilidades Políticas y con un estudio sobre los trabajos que desarrolló la Junta Depuradora de Oeste hasta su disolución en el mes de mayo de 1941. Finalizaremos el análisis con la culminación del proceso por parte de RENFE y cerraremos la comunicación con las correspondientes conclusiones.

2. Antecedentes

La Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España⁴ se constituiría con tal denominación a partir de la promulgación del Real Decreto Ley de 9 de septiembre de 1928, mediante el cual, el Estado, a raíz de la grave situación económica que venían atravesando las líneas de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, procedió al rescate⁵ de éstas y a administrar, a partir de entonces, la explotación de una red ferroviaria que unía Madrid con Lisboa, discurría por las provincias más occidentales de la actual Castilla y León, a través de las líneas de Plasencia a Astorga, Ávila a Salamanca, Medina a Salamanca y Medina a Zamora, y accedía a la región gallega desde Astorga.

Un año antes del comienzo de la Guerra Civil, en 1935, Oeste explotaba una red ferroviaria que contaba con 1.587 kilómetros y con una plantilla que ascendía a 7.476 empleados⁶, siendo esta cifra la que se contemplará como base para cuantificar y medir

⁴ Sobre los orígenes y la evolución de la red de Oeste, véase Comín y otros, 1998.

⁵ Sobre las razones del rescate y las condiciones del mismo véase Ministerio de Obras Públicas (1940). Tomo II, pp. 111-123.

⁶ Según afirman Carreras y Tafunell (1993), las principales compañías ferroviarias españolas (Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España –en adelante, Norte- y la Compañía del Ferrocarril de Madrid, Zaragoza y Alicante –en adelante, MZA-) se encontraban dentro de las veinte primeras empresas del panorama productivo europeo durante el primer tercio del siglo XX. A su vez, a mediados de la

los efectos que la Guerra y la posterior depuración tuvo sobre los recursos humanos de esta compañía. Como se puede apreciar por el Cuadro 1, el grueso de estos efectivos de personal se concentraba en los Servicios de Estaciones (Movimiento), Vía y Obras y Material y Tracción.

Cuadro 1. Distribución de la plantilla de personal de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España por servicios, en el año 1935.

Servicios	Nº Empleados	%
Admón Central	543	7,26
Servicios Regionales	413	5,52
Vía y Obras	1990	26,62
Estaciones	2290	30,63
Material y Tracción	2176	29,11
Otros	64	0,86
Total	7476	100

Fuente: Ministerio de Obras Públicas (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo IV, pp. 136-137.

A la altura de 1935 esta plantilla constituía el producto de los procesos de reingresos y despidos de personal llevados a cabo en el conjunto del ferrocarril español tras la proclamación de la Segunda República. No obstante, no conocemos por el momento los efectos que pudieron tener las bajas motivados por huelgas, como la desarrollada en octubre de 1934, y el número de agentes que reingresaron durante este período, tras largos años de baja, por su participación en otras desarrolladas con anterioridad a 1931. Todos estos últimos tuvieron la posibilidad de reincorporarse a la compañía tras la proclamación de la Segunda República en abril de 1931 y, para el caso de los huelguistas de 1934, tras la victoria del Frente Popular en febrero de 1936⁷. Estos procesos de readmisión y de depuración permitieron a las compañías ferroviarias contar con un conjunto de experiencias que pueden ayudar a explicar cómo se pudo poner en marcha un proceso de depuración al poco de que diera comienzo la Guerra Civil. Un procedimiento represivo que sería mucho más intenso, tanto en su duración como en sus efectos, sobre los recursos humanos de Oeste.

3. El estallido de la Guerra y su impacto en la reorganización de la red de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España

década de 1930, estas mismas empresas ferroviarias aglutinaban al colectivo profesional más numeroso del aparato productivo de la economía española. Este hecho propició que el colectivo ferroviario fuera el que contaba con un mayor grado de penetración por parte de las organizaciones obreras y estuviera considerado como uno de los más movilizadas tanto política como sindicalmente.

⁷ Sobre los reingresos de ferroviarios despedidos por su participación en huelgas anteriores a 1931 y sobre la huelga de 1934 véase Ministerio de Obras Públicas (1940). Tomo III, pp. 211-212 y Tomo IV, pp. 331-345.

El golpe de Estado del 18 de julio de 1936 no triunfó en todo el conjunto del territorio nacional, pero sí en una buena parte de las provincias en donde operaba Oeste. A finales del mes de julio de 1936 casi toda la red ferroviaria de esta compañía se encontraría dentro del territorio en poder de los sublevados. Sólo el tramo comprendido a partir de la estación de Navalmoral de la Mata y Madrid-Delicias seguiría aún en territorio controlado por el Gobierno de la República. No obstante, desde los primeros días del golpe, se constituyeron diversos focos de resistencia. Entre los días 20 y 28 de julio se desarrollaron, en las principales estaciones de la Red de Oeste, diversas jornadas de huelga en respuesta a la sublevación militar. También, en algunos enclaves ferroviarios, como Plasencia-Empalme y Navalmoral de la Mata, se organizaron comités para asumir la explotación y hacer frente al avance del ejército sublevado. No obstante, estos últimos sucumbieron, entre los días 18 y 21 de julio, ante el avance del autoproclamado ejército nacional.

Así las cosas, la mayoría de la red de Oeste quedaría en manos de los militares sublevados. El personal, las instalaciones y los equipos quedarían a las órdenes de la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, que supervisaría a partir de ese momento la explotación de la red ferroviaria hasta el final del conflicto y desempeñaría una férrea función de vigilancia sobre aquellos efectivos de personal que permanecieron en sus puestos de trabajo y no huyeron hacia las zonas controladas por el Gobierno de la República. Esta red quedaría organizada a partir de la estructura existente antes de que se iniciara el conflicto armado, aunque fijando, al igual que MZA, su sede provisional en Valladolid.

Del conjunto de líneas, sólo el tramo ferroviario comprendido entre Navalmoral de la Mata y Leganés (200 km aproximadamente), que recibirá la denominación de Sector de Operaciones, será, por su proximidad al frente de Madrid, el que reciba una especial atención por parte de la compañía. Este sector, cuyos centros principales fueron las estaciones de Navalmoral de la Mata, Talavera de la Reina y Villaluenga, sería ocupado íntegramente por el ejército del general Franco entre finales de 1937 y comienzos de 1938 y quedaría desprovisto de personal al huir la mayoría del mismo hacia Madrid con la retirada de las tropas republicanas. Por ese motivo la compañía se vio en la necesidad de enviar a este sector a personal de otros destinos, no sólo de la compañía explotadora, sino también de otras empresas ferroviarias.

Sobre la ideología del personal allí desplazado para cubrir las necesidades del servicio existen contradicciones que se pueden apreciar tras realizar una lectura a los informes que elaboró la compañía durante esos años. En uno se cuenta que este sector de operaciones se encontraba constituido por personal nuevo y elegido entre los de confianza por tratarse de una zona próxima al frente enemigo⁸ y en otro se indicaba que, por la urgencia de la situación, en los traslados de personal a este sector, procedentes de otras estaciones (una buena parte de ellos llegados desde Galicia), no fueron tenidos en cuenta los antecedentes políticos. Se sabía que entre los destacados a este sector de

⁸ Almacén de ADIF en Las Matas. *Memoria del personal ferroviario de la Compañía del Oeste Sector Valencia de Alcántara-Leganés dirigido al Comisario Jefe de la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad-Sección Quinta*. Valladolid a 5 de marzo de 1938. Caja 266.

operaciones existían empleados “que se habían llegado a significar por sus ideas marxistas y que, en un primer momento habían logrado eludir la actuación de las autoridades militares”. El informe lanzaba sus sospechas acerca de que “pudo existir algún interés en favorecer a estos trabajadores, que de haber continuado en sus anteriores destinos hubieran sido detenidos o separados del servicio por su conducta política y social anterior al estallido de la guerra”. Sólo el personal eventual parecía estar fuera de toda duda respecto a sus ideas políticas ya que para solicitar el ingreso debían aportar certificados de las autoridades correspondientes en sus lugares de residencia y ser aprobada su incorporación a la compañía por parte de la autoridad militar⁹.

Las contradicciones que se aprecian en estos dos informes nos vienen a presentar dos realidades bien diferentes. Una que nos mostraba una aparente normalidad dentro del territorio controlado por los sublevados y otra, más difícil de desentrañar (sólo mediante la existencia de una tupida y efectiva red de investigaciones internas), que nos informaba que, dentro del sector ferroviario, existía aún un escenario ideológico, muy decantado hacia la izquierda, que era conocido de sobra por los militares, los directivos y los jefes de Oeste y con el que tuvieron que convivir a lo largo del conflicto y con posterioridad al mismo.

El sector bajo control de la República quedó reducido, desde comienzos del año 1938, y tras el avance de las tropas del General Franco, al tramo final de la línea internacional comprendido entre la estación de Leganés y la madrileña estación de Delicias (15 kilómetros aproximadamente). Madrid concentraba, en el momento en el que se produjo el golpe de Estado, todas las cabeceras de los servicios de la red de Oeste y el consejo de dirección de la compañía. El estallido de la guerra propició que los sindicatos tomaran el control de la misma, organizando comités por cada servicio y rama de actividad. Entre sus primeras medidas, decidieron suspender del servicio y dar de baja definitiva en la empresa a los miembros del Consejo de Dirección y a aquellos jefes, técnicos o empleados de cualquier categoría que se hubieran adherido al bando sublevado.

El Comité Central de Dirección y Control de Oeste, compuesto por 10 miembros¹⁰, sería el que encabezara todo un entramado de comités que abarcaban a todos los servicios y

⁹ Almacén de ADIF en Las Matas. *Informe de la Brigada Social respecto al Sector de Operaciones de Oeste*. Valladolid, febrero de 1938. Caja 266.

¹⁰ Este Comité se encontraba integrado por: Rafael Durán Martín, Oficial Administrativo (UGT); Prudencio Jarque Pulido, Oficial Administrativo (UGT); Luis Navasa Merino, Oficial Administrativo (CNT); Francisco Pérez López, Oficial Administrativo (UGT); Felipe J. Ávila Calderón, Factor (No consta filiación); Antonio Gorris Camacho, Electricista (CNT); Manuel Gómez Núñez, Maquinista (CNT); Eugenio Ruiz Vázquez, Factor (UGT); Braulio J. Martínez del Sar, Oficial Administrativo (UGT) y Juan Pingarrón Otero, Oficial Administrativo (UGT). A la altura de finales de abril de 1939, Durán Martín (UGT), Navasa Merino (CNT), Pérez López (UGT) y Martínez del Sar (UGT) se encontraban detenidos. En esa misma fecha, Jarque Pulido (UGT), Ávila Calderón, Gorris Camacho (CNT), Ruiz Vázquez (UGT) y Pingarrón Otero (UGT) no se habían presentado aún a la empresa dentro de los plazos establecidos, solamente Gómez Núñez (CNT) lo había hecho. Almacén de ADIF en Las Matas. *Antecedentes de la Junta Depuradora de Oeste. Carpeta del Sr. Blanco*. Caja 267.

áreas de la explotación y del mantenimiento del tramo bajo control de la República. En total se constituyeron 29 comités en los que participaron un total de 141 empleados. En cuanto a la representación de los sindicatos en los mismos, de los 141 empleados que formaron parte de estos comités, 28 de ellos pertenecían a la UGT, 8 a la CNT y se desconoce la afiliación de los 105 miembros restantes, ya que no constaba dato alguno en el informe que manejaba la Junta Depuradora de Oeste una vez constituida ésta durante el mes de octubre de 1939¹¹.

4. El proceso de depuración en la red de Oeste durante la Guerra Civil

La rápida ocupación por parte de las tropas sublevadas de la práctica totalidad de la red de Oeste y el hecho de que el servicio debía ser restablecido cuanto antes para el movimiento de tropas hacia las líneas del frente, impulsó a los gestores de Oeste a conocer de cerca cuál había sido el impacto de la sublevación militar en su plantilla y en qué grado su personal aceptaba o no la nueva situación impuesta por la fuerza de las armas. Ante esta situación se solicitaron, a todos los servicios y a todos sus jefes de sección, la elaboración de informes detallados sobre cada uno de los empleados que tuvieran adscritos y en donde se informara, además, sobre la adhesión o no al nuevo régimen y se diera a conocer cuál era su filiación política y sindical, así como otros antecedentes, que serían de gran utilidad tanto para los militares que iniciaron el proceso de depuración en la compañía como para la Junta Depuradora que se constituirá tras la finalización de la Guerra. Entre los datos que se demandaban de oficio se encontraban los relativos a su participación o no en la huelga de octubre de 1934 y a si votó o no en las elecciones de 16 de febrero de 1936, a partir de las cuales accedió al gobierno de la República el Frente Popular.

Para la elaboración y la compilación de esta información la compañía ya contaba con una experiencia previa. No era la primera vez que las compañías ferroviarias se veían obligadas a informar sobre las filiaciones políticas y sindicales de su personal. Existía un bagaje, en cuanto a la organización e institucionalización de estos procesos, que se había ido conformando desde que en 1912 comenzaron a declararse las primeras huelgas en los ferrocarriles españoles. Estas jornadas de protesta fueron contestadas desde la patronal ferroviaria con despidos de los líderes sindicales y de aquellos trabajadores más significados¹². Será a raíz de estos sucesos cuando las empresas comiencen a anotar en los expedientes de sus trabajadores todas estas incidencias y a compilar, por tanto, informes que constituirán la base de la documentación que se irá recopilando a partir del mes de julio de 1936.

Los primeros informes empezarán a ser elaborados, por tanto, a los pocos días de que la situación empezara a estar controlada por los militares golpistas que se habían hecho con el poder en aquellos territorios que fueron ocupando. Se tiene constancia que desde el mes de agosto de 1936 comenzaron a emitirse los primeros. Concretamente la 3ª Sección de Movimiento sería una de las primeras en compilar información de diferente

¹¹ Dicho informe se encuentra en Almacén de ADIF en Las Matas. *Antecedentes de la Junta Depuradora de Oeste. Carpeta del Sr. Blanco*. Caja 267.

¹² Véase Plaza Plaza (2004).

procedencia sobre el personal adscrito a los tramos entre Plasencia-Ciudad y Guijuelo y Campillo y de determinadas estaciones de la línea entre Ávila y Salamanca. La información provenía de los ayuntamientos en donde residían los empleados y del propio servicio. En éste y en el resto de informes realizados figuraban, a modo de relación, los nombres y apellidos, la categoría laboral, la residencia, el nombre de los partidos políticos o sindicatos a los que habían pertenecido y el cargo dentro de los mismos, así como todas las observaciones que consideraban necesarias sobre cada trabajador¹³.

Algunos de estos informes nos permiten palpar algunas reticencias por parte de los responsables de los servicios a los que, en primera instancia, se les encargó que realizaran esta labor de información y nos muestran algunas sospechas de las jefaturas de servicio, en torno a determinados agentes, a los que consideraban que estaban siendo encubiertos por sus jefes inmediatos para salvaguardarles de posibles represalias por parte de las nuevas autoridades militares. Como ejemplo, en la información sobre el personal de Movimiento de la 2ª Sección, fechada en Arroyo-Malpartida el 14 de septiembre de 1936, en su primera página figura a mano la expresión: “muy mal hechos” y junto a la firma del inspector de dicha sección, Damián Maestu García, figura en una anotación hecha a mano la indicación: “actualmente se encuentra detenido (desde febrero de 1937)”¹⁴.

No obstante, la mayoría de los informes que se elaboraron serían aceptados por la dirección de la compañía y éstos comenzarán a intensificarse a raíz de la promulgación, dentro del territorio ocupado por los sublevados, del Decreto número 108, dado en Burgos el 13 de septiembre de 1936 y firmado por el Presidente de la Junta de Defensa Nacional, el General Miguel Cabanellas¹⁵. Mediante este Decreto se declaraban fuera de la Ley todos los partidos y agrupaciones políticas que integraron el Frente Popular, así como todas las organizaciones que se hubieran opuesto al “movimiento nacional”. Se decretaba además la incautación de todos los bienes de dichas organizaciones y del patrimonio de aquellas personas físicas que también se hubieran opuesto al mismo. Otra de las particularidades de este Decreto 108 afectaba al ámbito del funcionariado y de las empresas concesionarias de servicios públicos. Se indicaba que tanto los funcionarios como los empleados en dichas empresas que se hubieran opuesto al mencionado “movimiento” podían ser “corregidos, suspendidos y destituidos de los cargos que desempeñen”¹⁶.

El Decreto 108 sería ratificado por el Decreto Ley del autodenominado Gobierno del Estado, de fecha 5 de diciembre de 1936, dado en Salamanca y firmado por el General

¹³ Almacén de ADIF en Las Matas. Oeste: *Antecedentes y disposiciones sobre Depuración en Zona Nacional. Subcarpeta: Movimiento 3ª Sección. Informes*. Caja 267.

¹⁴ Almacén de ADIF en Las Matas. Oeste: *Antecedentes y disposiciones sobre Depuración en Zona Nacional. Subcarpeta: Movimiento 2ª Sección. Informes del Servicio del Destacamento*. Caja 267.

¹⁵ 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.

¹⁶ Sobre las consecuencias de este Decreto, véase Álvaro Dueñas (2006).

Francisco Franco. Mediante este nuevo Decreto-Ley se establecían, según reza en su encabezamiento, “las reglas para la separación definitiva del servicio de toda clase de empleados”¹⁷. El nuevo Decreto-Ley ordenaba “...la separación definitiva del servicio de toda clase de empleados, que por su conducta anterior o posterior al Movimiento Nacional, se consideren contrarios a éste, cualquiera que sea la forma que ingresaren y la función que desempeñen,...”. Dicha orden afectaba tanto a funcionarios como a empleados de empresas concesionarias de servicios públicos, como eran las ferroviarias, o de monopolios¹⁸.

Ambos decretos constituyen, por tanto, la institucionalización de las primeras actuaciones represivas impulsadas por los sublevados sobre el mundo laboral. Ahora bien, ¿en qué medida estas disposiciones aceleraron el proceso de identificación de desafectos en la Red de Oeste? ¿Cuántos ferroviarios de esta compañía se vieron afectados por estos primeros decretos? ¿Se pudo llevar a cabo esta tarea en una situación de guerra que se prolongará durante más de dos años desde la publicación de estas dos primeras disposiciones depuradoras? Pues bien, a éstas y a otras preguntas intentaremos dar respuesta en función de la información existente en las fuentes documentales que se conservan sobre el período bélico. Éstas permiten aproximarnos, siempre desde una perspectiva muy parcial (la del bando sublevado), al conocimiento del clima político y sindical que rodeaba al colectivo ferroviario de Oeste en los meses previos al golpe militar y cómo se desarrolló éste en algunas de las estaciones de la compañía, además del grado de resistencia que hubo por parte de los ferroviarios destinados en dichas estaciones durante el 18 de julio y durante los meses posteriores. Estas relaciones e informes nos permiten también conocer cuántos trabajadores existían a fecha de 18 de julio en buena parte de las estaciones de la red de Oeste, cuántos abandonaron sus puestos para luchar contra los militares sublevados y las milicias falangistas y cuál era la inclinación ideológica dominante y el grado de compromiso político que se encontrarán en Oeste los militares y civiles que comiencen a detentar el poder suplantado a la República durante el verano de 1936.

4.1. De la resistencia al obligado acomodo

Como hemos anticipado, el golpe de Estado encontraría resistencias en los núcleos ferroviarios más nutridos de personal. En el caso de la red de Oeste contamos con documentación que nos permite conocer detalles de algunos sucesos que tuvieron lugar, tanto el día 18 de julio como sucesivos, en las estaciones de Cáceres, Arroyo-Malpartida, Palazuelo-Empalme, Naval Moral de la Mata, Vigo, Monforte de Lemos y El Ferrol, entre otros. En la mayoría de estas estaciones se secundó una huelga general que se llevó a cabo, en protesta y en contestación a la sublevación, entre los días 20 y 28 de julio. En algunas estaciones, como la de Arroyo-Malpartida¹⁹, el seguimiento de la

¹⁷ 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.

¹⁸ Sobre las consecuencias de este Decreto, véase Álvaro Dueñas (2006).

¹⁹ Sobre los sucesos de la estación de Arroyo-Malpartida y sobre la Guerra Civil y la represión en la provincia de Cáceres, véase Chávez Palacios, 1996.

huelga en el depósito de dicha estación trajo como consecuencia la detención de siete trabajadores que habían formado parte del comité de huelga. Éstos se opusieron a la salida de determinadas circulaciones (como la del directo a Salamanca) e incautaron las comunicaciones de la estación. A la altura del primero de agosto de 1937 los siete huelguistas continuaban aún detenidos. Otros compañeros, que no tuvieron una actitud tan destacada como los anteriores, continuaban trabajando por esa mismas fechas en sus destinos, aunque algunos de ellos, un año después del golpe, seguían siendo considerados por la empresa como “izquierdistas peligrosos”²⁰.

Pero quizá los hechos más significativos se darían en las estaciones de Plasencia-Empalme y en la de Navalmoral de la Mata. En cuanto a la primera, a partir del informe que realizó la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad (Ministerio de Orden Público) durante el año 1938²¹, podemos conocer cómo se organizó la resistencia al avance de los sublevados y cuál era el clima de movilización política y sindical anterior al 18 de julio de 1936 en este núcleo ferroviario, en donde, según esta fuente, la influencia tanto del Partido Socialista como del Sindicato Nacional Ferroviario era más que notoria.

El informe cuenta que en la estación de Plasencia-Empalme se enteraron del levantamiento militar a través de la radio. A partir de ese momento los trabajadores se reunieron en la Casa del Pueblo en sesión permanente y el día 19 se presentó en la estación de Empalme Régulo Casillas, presidente del Sindicato Nacional Ferroviario en la estación de Arroyo-Malpartida, con la orden de formar un comité, con amplias facultades, que se hiciese cargo de todos los servicios. Fueron designados, como presidente, el factor Juan Canales Gómez, como secretario, el mozo Miguel de la Mano Gago y, como vocales, el lampista Apolinar Sánchez Fraile y el factor Zacarías Palacios Pablo.

La resistencia al avance de los golpistas en Plasencia-Empalme se limitó, según el informe, a un grupo de ferroviarios armados, que se desplazaron hasta Malpartida de Plasencia, en donde fueron repelidos por los falangistas, muriendo al menos dos ferroviarios de Empalme. Regresaron a la estación como pudieron y el temor se extendió entre la población residente. Con la entrada de las tropas nacionales, los ferroviarios que acudieron armados hasta Malpartida fueron detenidos. Las familias de éstos fueron desalojadas de las viviendas que ocupaban y se vieron obligadas a marcharse a vivir a casas particulares, situadas a dos kilómetros de la estación.

La estación de Navalmoral de la Mata resistiría hasta el día 21 de julio ante el avance de los sublevados. El comité de esta estación estuvo liderado, entre otros ferroviarios, por el alcalde de la localidad, el factor Victorio Casado y por el maquinista Blas Medinabeitia. De los 112 agentes que tenía la estación de Navalmoral el 18 de julio de

²⁰ Almacén de ADIF en Las Matas. *Oeste: Antecedentes y disposiciones sobre Depuración en Zona Nacional. Subcarpeta: Movimiento 3ª Sección. Informes*. Caja 266.

²¹ Almacén de ADIF en Las Matas. *Informes de la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad (Ministerio de Orden Público) del año 1938 sobre el personal de la estación de Palazuelo-Empalme y Arroyo*. Caja 266.

1936, 35 de ellos se replegarían hacia Madrid, ante el avance de las tropas que procedían de Trujillo, llevándose consigo varias locomotoras. De estos 35 trabajadores, 32 serían dados de baja por la Junta Depuradora de Oeste a partir de su constitución en el mes de octubre de 1939. Este grupo de trabajadores despedidos de Navalmoral constituirá el 17% del total de las separaciones definitivas que decreta la Junta Depuradora de Oeste²².

Una vez que la Jefatura Superior Militar de Ferrocarriles se hizo con el control de casi todas las líneas que componían la Red de Oeste, el personal que quedó subordinado al poder militar no tuvo más remedio que acomodarse a una nueva situación si quería mantener su empleo, su libertad y su vida. Además, esta jefatura militar ampliaría aún más sus competencias sobre las compañías a partir de la publicación de la Orden de la Junta Técnica del Estado de 15 de octubre de 1937²³. Ésta prohibía a las compañías admitir nuevo personal directamente y delegaba en la Jefatura Militar de Ferrocarriles dicha provisión. El fin no era otro que el de seleccionar a aquellos candidatos que demostraran, por sus antecedentes, su adhesión incondicional al nuevo régimen. Así, las nuevas contrataciones de personal eventual que se realizaron durante la Guerra estuvieron, en principio, fuera de toda duda. No obstante, los responsables de los diferentes servicios de la compañía, los propios militares y el Servicio Nacional de Seguridad sabían que buena parte de los trabajadores de plantilla de Oeste eran o habían sido militantes de izquierdas y que, por esa circunstancia, debían de ser vigilados con el fin de evitar, sobre todo, actos de sabotaje en las instalaciones ferroviarias, como el que acaeció el 23 de diciembre de 1937 en la propia estación de Cáceres, el denominado “complot de Cáceres”, que se saldó con la detención y el posterior fusilamiento del maquinista Samuel García, por colocar petardos de vía en la playa de clasificación de la estación e impedir que ese día se realizaran las maniobras y el removido de vagones²⁴.

Todas estas prevenciones ante los sabotajes se trasladaron al papel mediante las “Instrucciones sobre Vigilancia e Investigación del personal ferroviario de Oeste”²⁵. El documento que las recoge, aunque no está fechado, se conserva junto a otros informes elaborados durante el año 1937. Las instrucciones, entre otros datos y puntualizaciones, venían a recomendar una relación muy estrecha entre la compañía y la Sección de Ferrocarriles de la Comisaría General de Seguridad con el fin de comunicarse todas las sospechas o temores y evitar sabotajes en las líneas.

Esta labor de investigación permitió a las nuevas autoridades políticas y militares y a las empresas tener un conocimiento bastante certero sobre su personal y sobre el grado de adhesión al nuevo régimen. Por ejemplo, en el centro ferroviario de Vigo, que a la altura

²² Almacén de ADIF en Las Matas. *Informes sobre el asunto de Navalmoral de la Mata y sobre las readmisiones de Navalmoral*. Caja 267.

²³ Esta Orden sería derogada por el Decreto de 1 de septiembre de 1939 por el que se restablecería a los Consejos Directivos de cada compañía ferroviaria la competencia para los nuevos nombramientos de personal y ascensos. Además, mediante este mismo Decreto, también se encomendaría a los Consejos Directivos de cada compañía ferroviaria el desarrollo de los procesos de depuración en sus respectivas empresas.

²⁴ Almacén de ADIF en Las Matas. *Carpeta de Antecedentes*. Caja 266.

²⁵ Almacén de ADIF en Las Matas. *Carpeta de Antecedentes*. Caja 266.

del 20 de enero de 1938 contaba con una dotación de personal que se situaba en torno a los 1.100 trabajadores (de los cuales unos 700 eran de plantilla y el resto eran eventuales) en torno al 69% del personal de plantilla estaban considerados como marxistas o afines a la izquierda moderada. El informe calificaba al centro ferroviario de Vigo como “foco marxista y quizá, de toda la zona ferroviaria de la España liberada, es (sea) el que presenta más porcentaje de extremistas”. Se destaca también su estrecha relación con el otro centro ferroviario gallego de tradición socialista como era el de Monforte de Lemos. Se afirma que “desde ambos centros ha salido la mayoría del personal ferroviario que en ese momento prestaba sus servicios, como destacados, por todo el sector ferroviario de Madrid”²⁶.

En cambio, la información sobre la ideología política del personal de plantilla que trabajaba en el tramo comprendido entre las estaciones de Valencia de Alcántara y Navalmoral de la Mata²⁷, compuesto por 570 empleados, arroja una tendencia política que difiere un poco con respecto a las anteriormente apuntadas. En este caso, la representación de las ideologías políticas de izquierda se reduce al 40,70%, si bien el informe avanzaba que un 39,47% estaban considerados como apolíticos. Sobre estos últimos el informe indica que, “si bien pertenecieron en otro momento a organizaciones sindicales, podían ser aprovechados ahora por la Falange”. “En Arroyo, continuaba el informe, la mayoría del personal que antes pertenecía al SNF ahora están afiliados a Falange y a su centro sindical”. Apuntaba también que los dirigentes de estas organizaciones sindicales, “que podían haber ejercido una fuerte influencia sobre este personal apolítico”, huyeron hacia Madrid, como ocurrió con los del depósito de Arroyo, o fueron puestos a disposición militar. Otros habían sido seleccionados para su separación del empleo. Se mencionaba, además, que a lo largo de este tramo ferroviario por la provincia de Cáceres se habían renovado todos los puestos de jefatura. Estos nuevos jefes, en unión de los empleados de derechas de confianza, ejercían una discreta vigilancia sobre todo el personal y especialmente entre los más significados por sus tendencias izquierdistas.

²⁶ Almacén de ADIF en Las Matas. *Memoria sobre el personal ferroviario de Vigo, perteneciente a los Ferrocarriles del Oeste de España dirigida a la Comisaría General de la Jefatura de Seguridad Interior, Orden Público e Inspección de Fronteras-Sección Quinta. Vigo, 20 de enero de 1938.* Caja 266. Una memoria similar, fechada en Salamanca a 3 de mayo de 1938, sobre el personal ferroviario de Oeste adscrito a las líneas de Medina a la Frontera Portuguesa, en sus dos ramas, Astorga-Plasencia-Empalme, Zamora-Medina y Salamanca-Ávila y dirigida al Comisario-Jefe de la Sección Quinta de la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad, con sede en Valladolid, permite encontrar nuevamente un espectro ideológico muy similar al que se ha bosquejado para el caso de Vigo, elevando inclusive el porcentaje de no adictos al nuevo régimen hasta el 77,44%. Almacén de ADIF en Las Matas. *Memoria de la Segunda circunscripción, con sede en Salamanca, sobre el personal ferroviario de Oeste adscrito a las líneas Medina-Frontera Portuguesa (2 ramas); Astorga-Plasencia-Empalme, Zamora-Medina y Salamanca-Ávila, dirigida al Comisario-Jefe de la Sección Quinta de la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad con sede en Valladolid. Salamanca el 3 de mayo de 1938.* Caja 266.

²⁷ Almacén de ADIF en Las Matas. *Memoria del personal ferroviario de la Compañía del Oeste, Sector Valencia de Alcántara-Leganés, dirigido al Comisario Jefe de la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad-Sección Quinta. Valladolid a 5 de marzo de 1938.* Caja 266

Ante escenarios como los descritos, la acción investigadora desarrollada en la retaguardia por la policía, apoyada por informantes existentes en el seno de la propia empresa, no descansará hasta conseguir silenciar a estos trabajadores y sumirlos en un obligado acomodo.

4.2. Los efectos cuantitativos de la depuración en la red de Oeste hasta la promulgación de la Ley de Responsabilidades Políticas

No se tiene una constancia fiel del número de trabajadores de la red de Oeste que se vieron afectados por los primeros decretos de separación de empleados, ni por los efectos que tuvieron todas las actuaciones que se pusieron en marcha desde la compañía en connivencia con las fuerzas militares y de seguridad del bando sublevado. Los militares franquistas reconocieron al final de la contienda que, de hecho, “la militarización o movilización del personal ferroviario en Oeste (paso previo fundamental para apartar del servicio al trabajador o dictar sanciones) se ha (había) hecho de forma provisional, (...) de forma automática, debido al número tan importante de agentes”²⁸. Además, a algunos ferroviarios que fueron sancionados por la Jefatura Militar de Ferrocarriles con suspensiones de empleo y sueldo, se les concedió la opción de cumplir íntegramente la sanción o trabajar en su puesto, renunciando durante el tiempo correspondiente al cincuenta por ciento de sus haberes en beneficio de la Suscripción Nacional. Con ello, podían seguir manteniendo a su familia en momentos en los que se estaba produciendo un importante encarecimiento del coste de la vida y evitaban perjuicios al servicio ferroviario que, por el contexto bélico, se encontraba en una fase de utilización intensiva del factor trabajo²⁹. No obstante, contamos con diversas relaciones que nos permiten aproximarnos, de forma más o menos cercana, a una realidad, aún a sabiendas de que los datos recogidos en las mismas no se refieren ni a todos los servicios ni a la totalidad de la plantilla de la compañía. Aún así, consideramos de interés dar a conocer algunos de estos datos.

La primera de las relaciones, que se elaboraron sobre el personal que había sido dado de baja en la compañía desde el 18 de julio de 1936, se encuentra fechada en Salamanca a 15 de febrero de 1937. En esta documentación no se incluye el personal de la primera sección de Vía y Obras, con sede en Talavera de la Reina, ni el que se encontraba aún en territorio controlado por la República. La información que se recoge en dicha relación se presenta por los motivos que provocaron la baja y, dentro de cada uno de ellos, por los servicios a los que pertenecían cada uno de los 562 empleados que constan en la misma. Los servicios más afectados por estas primeras bajas fueron el de Movimiento con 350 empleados (que representan el 62,28% del total), el de Material y Tracción con 145 (que equivalen al 25,80%) y el de Vía y Obras con 44 (que suponen el 7,82%). En esta primera relación aparecen también consignados los ferroviarios fallecidos. Dentro de esta casuística se especifican las muertes por fusilamientos de

²⁸ Almacén de Las Matas. Carpeta de *Antecedentes de la Junta Depuradora de Oeste*. Caja 267.

²⁹ Esta misma fórmula se recuperará después de terminada la Guerra, el 29 de mayo de 1940, tras la aprobación del Ministro de Obras Públicas a propuesta del Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera. Almacén de Las Matas. Carpeta de *Antecedentes de la Junta Depuradora de Oeste*. Caja 267.

algunos de ellos, 12 de un total de 61. No obstante, entre los incluidos como fallecidos, constan también 6 trabajadores (todos ellos del Servicio de Movimiento) en los que figura entre paréntesis la condena impuesta por los tribunales militares: 3 de ellos constan con condenas de 30 años, 1 con una de 20 años y los otros dos con condenas de 12 años y un día. El cotejo de esta relación con otra posterior (también del Servicio de Movimiento), fechada el 31 de enero de 1938, nos permite comprobar que en la primera de las relaciones analizadas se dieron como fallecidos a trabajadores que se encontraban detenidos o cumpliendo la condena impuesta por el Tribunal Militar. Por ese motivo, las cifras que se avanzan sobre el personal fallecido en esta comunicación deben de tomarse con cautela hasta que no se consulten otras fuentes que puedan aportar mucha más claridad, como son los expedientes personales de depuración.

Todos los motivos de baja en el servicio que figuran en la relación están vinculados a circunstancias provocadas, en buena medida, por la situación de guerra. Sólo un único caso de baja por dimisión sería el que podría no tener relación con el contexto bélico. Aparte de las salvedades hechas con respecto a los posibles motivos que provocaran los fallecimientos de los agentes, debemos de fijar nuestra atención en el elevado número de agentes que se encontraban en paradero desconocido, que representan el 51,25% del total de las bajas. En este grupo se encontrarían buena parte de los ferroviarios que se trasladaron a territorio gobernado por la República para continuar prestando servicio o para alistarse en el ejército republicano o en las Milicias Populares Ferroviarias, concretamente en el Batallón Oeste, constituido y dirigido por ferroviarios procedentes de esta compañía. Dentro de este grupo destaca la fuerte presencia de personal del Servicio de Movimiento y, en segundo lugar, del Servicio de Material y Tracción. En opinión de la policía y de la empresa, ambos servicios concentraban a “los trabajadores más significados políticamente y los que más daño pueden hacer al servicio ferroviario”. Antes del estallido de la guerra el grueso de la plantilla del Servicio de Material y Tracción pertenecía al Sindicato Nacional Ferroviario. En cambio, en el Servicio de Vía y Obras se encontraba “la masa ferroviaria que desde el punto de vista político-social había destacado menos”, debido a “que la mayor parte de sus empleados están situados a lo largo de las líneas, en poblaciones rurales y aldeas de reducido censo obrero”. Por ello se consideraba que a estas zonas había llegado menos el “veneno de los propagandistas” y se notaba un poco más la influencia de la “masa española que se conservaba más pura”³⁰.

Casi un año más tarde de la anterior relación, concretamente a fecha 31 de enero de 1938, dos nuevas relaciones que afectaban exclusivamente a los servicios de Movimiento y de Vía y Obras nos actualizan los datos referidos a 1937. La comparación entre ambas fechas nos permite comprobar, sobre todo, cómo el número de detenidos había crecido en ambos servicios, casi duplicado en el caso del Servicio de Movimiento (que pasó de 95 a 164) y aumentado en más de un cincuenta por ciento en el caso de Vía

³⁰ Estas consideraciones y valoraciones se encuentran en Almacén de ADIF en Las Matas. *Memoria de la Segunda circunscripción, con sede en Salamanca, sobre el personal ferroviario de Oeste adscrito a las líneas Medina-Frontera Portuguesa (2 ramas); Astorga-Plasencia-Empalme, Zamora-Medina y Salamanca-Ávila, dirigida al Comisario-Jefe de la Sección Quinta de la Jefatura del Servicio Nacional de Seguridad con sede en Valladolid. Salamanca el 3 de mayo de 1938. Caja 266.*

y Obras (que pasó de 22 a 35). En cuanto a los datos de baja por fallecimiento sin causa declarada (65), por el número tan relevante sobre el total y por el hecho de que se consignen por separado otras causas de fallecimiento (entre las que no figuran las producidas por fusilamiento), se podría considerar que una parte de las muertes obedecieran a acciones violentas, sobre todo en el caso del Servicio de Movimiento, en donde algunos de los considerados como fusilados en el listado de 1937 aparecen en este otro con la indicación de fallecido. No obstante, lo que decíamos para el listado de 1937, en cuanto a los trabajadores registrados como dados de baja por fallecimiento, lo aplicaríamos también a éste, a la espera de contrastar estos datos con otras fuentes documentales.

Según un listado nominativo, manuscrito, sobre bajas definitivas en Oeste³¹, que se debió de confeccionar entre los años 1941-1943, se recogen los nombres de aquellos empleados que fueron dados de baja por la autoridad militar al estar incurso en el Decreto Ley de 5 de diciembre de 1936. De una relación de 241 personas, 76 se encontraban clasificados dentro de dicha casuística, otros 64 aparecían como dados de baja por condenas impuestas por los tribunales y por detenciones y los 101 restantes por otras circunstancias que no se detallan. Con este primer balance cuantitativo, un tanto sesgado por las escasas fuentes disponibles, finalizaría la etapa de depuración desarrollada durante la contienda. La promulgación de la Ley de Responsabilidades Políticas de 10 de febrero de 1939 abriría una nueva etapa que comenzaremos a abordar a partir del siguiente epígrafe.

5. El Decreto-Ley de 10 de febrero de 1939 y su aplicación en la red de Oeste

Como es bien conocido, tras la caída de Barcelona, se publicaría la Ley de 10 de febrero de 1939, dictada por el bando franquista. Esta ley disponía el inicio de la depuración de los empleados públicos que se encontraran en las zonas controladas por el ejército sublevado del General Franco. La norma, publicada tan sólo un día después de la aparición de la Ley de Responsabilidades Políticas³², venía a fijar las reglas para la depuración de los funcionarios públicos. La extensión de la Ley de 10 de febrero de 1939 al personal de la compañías ferroviarias se produciría a partir del Decreto de 27 de febrero del mismo año, por el que se disponía también la depuración de funcionarios de corporaciones y empresas concesionarias de servicios públicos, siéndoles de aplicación las mismas bases contempladas para la depuración de los empleados públicos.

A partir de este momento quedaban sin efecto las disposiciones y normas anteriormente publicadas sobre esta materia y se relevaba a la Jefatura Militar de Ferrocarriles de las funciones que había venido desempeñando desde que este proceso de depuración se iniciara en septiembre de 1936. El Decreto Ley establecía que debían ser los propios organismos (ministerios, ayuntamientos, diputaciones, etc) los que desempeñaran ahora

³¹ Almacén de ADIF en Las Matas. *Oeste: Relaciones de condenas y de bajas definitivas en la compañía*. El documento no está fechado. Caja 187.

³² Sobre las consecuencias de esta Ley, véase Álvaro Dueñas (2006).

las funciones que anteriormente habían desarrollado las autoridades militares, aunque éstos no dejarían de estar cumplidamente informados del desarrollo de estos procesos³³.

En el caso de las empresas concesionarias de servicios públicos, entre las que se encontraban las ferroviarias, también debían de ser éstas las que se encargaran de llevar a cabo el proceso de depuración, creándose para ello tribunales específicos en cada compañía. La constitución de dichos juzgados depuradores dentro de las empresas del sector se produciría a partir de la publicación del Decreto de 1 de septiembre de 1939³⁴. Dicho decreto encargaba, por tanto, a los consejos directivos de las compañías la depuración del personal, siguiendo las mismas normas establecidas en la referida Ley del 10 de febrero de 1939. A partir de ahora, se abría una nueva etapa en la que el trabajador que no hubiese sido depurado por los militares durante la fase anterior, sobre todo aquellos que se habían encontrado en zonas no ocupadas por el ejército sublevado, debía ahora solicitar su reingreso. Tras la ocupación de Madrid por las tropas franquistas se recibirían en las oficinas de Oeste cerca de 1.600 solicitudes de reingreso, que corresponderán, en una gran mayoría, tanto a los empleados que tenían su residencia en Madrid y que no la abandonaron mientras duró la guerra como a los que llegaron a la capital huyendo del avance de los sublevados. Como veremos más adelante, esta cifra de solicitudes vendrá a coincidir prácticamente con el número provisional, que ofrecemos en esta comunicación, de trabajadores en activo que fueron sometidos a depuración en esta compañía.

5.1. La institucionalización de la Depuración en la Compañía. Constitución, actividades y funciones de la Junta Depuradora de Oeste hasta su disolución y su continuación en RENFE

Una de las primeras medidas tomadas en Oeste a raíz de la publicación del Decreto de 1 de septiembre de 1939 fue la convalidación que, con fecha 20 de septiembre de 1939, realizaría el Consejo Directivo de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Oeste de España de los expedientes de depuración del personal ferroviario resueltos por la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles³⁵. La siguiente se acordaría dos días después, el 22 de septiembre de 1939. En esa fecha, de nuevo el consejo directivo de la compañía, acordaba la constitución de dos Juntas de Depuración, una para la red de Oeste y otra para la de Andaluces. La primera estaría integrada por Luis Blanco Valdepérez, Enrique Paniagua de Porras³⁶, Juan Nolla Badía y Antonio Gómez de la Vega, que actuaría como Secretario en calidad de Letrado Principal. La de Andaluces estaría compuesta por el subdirector Juan Senespleda y Pascual y el ingeniero agregado Antonio Aceña González, actuando como secretario, el Jefe de Servicio Sociales, José Alcalá del Olmo.

³³ Almacén de Las Matas. Carpeta de *Antecedentes de la Junta Depuradora de Oeste*. Caja 267.

³⁴ BOE del 10/09/1939. Mediante este Decreto los Consejos Directivos de las compañías ferroviarias recuperaban también las competencias para los nombramientos y ascensos de personal, de las que habían sido despojadas a partir de la publicación de la Orden de la Junta Técnica del Estado de 15 de octubre de 1937.

³⁵ Almacén de Las Matas. Carpeta de *Antecedentes de la Junta Depuradora de Oeste*. Caja 267.

³⁶ Sobre Enrique Paniagua de Porras, véase Cuadros Trujillo y Cuéllar Villar (2007).

Todos los integrantes de la Junta Depuradora de Oeste, con la excepción del abogado Antonio Gómez de la Vega, ocupaban el cargo de ingenieros agregados a la dirección. Luis Blanco Valdepérez, además, era comandante del arma de ingenieros. Los otros dos ingenieros, Paniagua y Nolla Badía, habían sido depurados y separados del servicio por el Comité Central de Dirección y Control de Oeste durante los primeros días de la sublevación y ambos, además, sufrieron detención. Así figura en una relación que elaboró Oeste al final de la guerra. De Paniagua se conoce que sufrió reclusión desde el 10 de agosto de 1936 hasta el 1 de marzo de 1937. De Nolla Badía no se detalla el período en el que estuvo preso³⁷.

Los miembros de la Junta Depuradora estarían auxiliados por un negociado administrativo que se encontraba compuesto por un jefe de la Oficina Depuradora, cargo que ocupó Luis Rey Martínez, que procedía del Servicio de Personal de la compañía, una secretaria, que procedía a su vez de la propia Secretaría de Dirección y cuatro oficiales administrativos, que aportaron los servicios de Movimiento, Material y Tracción, Reclamaciones y Vía y Obras. En febrero de 1940 uno de los oficiales administrativos, procedente del Servicio de Reclamaciones, sería sustituido por otro, que también provino desde Reclamaciones, al ser destinado a la Dirección General de Ferrocarriles para auxiliar en las tramitaciones administrativas de los expedientes de depuración que llegaban a este organismo ministerial³⁸.

Con fecha 4 de octubre de 1939, el director de Oeste, Botín, comunicaba a los recién nombrados vocales, mediante la circular interna 889, los objetivos que inspiraban a la Junta Depuradora y las líneas generales del procedimiento. Según Botín, la misión de los miembros de la Junta depuradora era “la de dictaminar, completar y ultimar en lo que sea preciso las propuestas de depuración que hagan los jefes de los distintos servicios del personal que a cada uno corresponda”. Para dar celeridad a la tramitación de los expedientes, Botín ordenó que el estudio de los mismos debía ser “el mismo de su conocida o supuesta adhesión a los principios inspiradores del Glorioso Movimiento; o sea, primero las de aquellos cuya actuación no ofrezca duda de ninguna clase y hayan sido expulsados de la empresa, sin haber vuelto a trabajar en ella...”. A medida que la Junta fuera despachando los expedientes, éstos deberían ser enviados con sus respectivos dictámenes, y por grupos, a la dirección, acompañados de una relación establecida por triplicado en la que deberían de constar los siguientes datos: nombre y apellidos, cargo, conclusión del dictamen y las razones del mismo someramente expresadas. Una vez aprobados por el consejo directivo, y devueltos a la junta depuradora, debería remitirse un ejemplar de cada relación al Director General de Ferrocarriles y al Jefe del Servicio Militar de Ferrocarriles, en unión de los respectivos expedientes. Se consideraba que las resoluciones no tendrían eficacia plena hasta que no fueran aprobadas por la Dirección General de Ferrocarriles³⁹. Estas instrucciones generales serían matizadas por la Carta Circular que, con fecha 16 de octubre de 1939,

³⁷ Almacén de Las Matas. *Antecedentes de la Junta Depuradora de la Red de Oeste. Información de los Comités de Depuración*. Caja 267.

³⁸ Almacén de Las Matas. *Antecedentes de la Junta Depuradora de la Red de Oeste*. Caja 267.

³⁹ Almacén de Las Matas. *Antecedentes de la Junta Depuradora de la Red de Oeste*. Caja 267.

la dirección de Oeste dirigió a todos los servicios de la compañía⁴⁰. En esta circular se detallan, de forma exhaustiva, todas las normas del procedimiento, que eran coincidentes con las recogidas en la Ley de 10 de febrero de 1939 para la depuración de los funcionarios civiles. Las dudas surgidas en relación con el desarrollo del procedimiento serían resueltas tanto por la dirección de Oeste como desde la propia junta depuradora.

La Junta Depuradora de Oeste, como el resto de juntas y juzgados que se establecieron en las compañías ferroviarias, se constituyó con el fin de restablecer en el plazo más breve posible la normalidad en la situación del personal ferroviario. De hecho, la Dirección General de Ferrocarriles dispuso el 25 de octubre de 1939 que los trabajos a desarrollar por las compañías ferroviarias, en relación con este procedimiento depurador, debían estar resueltos a fecha de 31 de diciembre de 1939. Por ello, antes de finales de año debían estar concluidos y remitidos al ministerio todos los expedientes de depuración. Teniendo en cuenta que la Junta Depuradora de Oeste no se constituyó hasta casi un mes después de la publicación del referido Decreto y que, a partir del 16 de noviembre de 1939, esta misma junta también quedaría delegada para la tramitación de los expedientes de depuración que se formarían a los jubilados y pensionistas de esta compañía⁴¹, la posibilidad de cumplir con ese objetivo parecía ser inalcanzable. Pero, a pesar del poco tiempo existente y de la carga abrumadora de trabajo que pesaba sobre este organismo, ésta, a finales de 1939 había llegado a proponer a los distintos servicios un total de 2.006 expedientes de depuración, de los cuales 398 había sido tramitados por dichos servicios y remitidos con la propuesta de sanción un total de 398, que se convertirían en 751 a finales de febrero de 1940. A la vista de este ritmo de tramitación Botín, ya en febrero de 1940, reconocerá la incapacidad para concluir en el tiempo dictado por el ministerio y estimará, como mínimo, un año más para su conclusión⁴². Según el director de Oeste, el motivo fundamental que provocaba el retraso en la tramitación no era otro que el procedimiento para la obtención de informes de conducta sobre el agente. Según Botín se seguían manteniendo métodos que se utilizaban durante la guerra, cuando el proceso estaba en manos del Servicio Militar de Ferrocarriles. Estos procedimientos consistían en recabar informaciones sobre los agentes procedentes de fuentes ajenas a la empresa, que eran abonadas por la compañía a través del Servicio de Contabilidad⁴³. Por ello, Botín instará a la junta depuradora y a los diferentes servicios a que sustituyesen esas fuentes de información por el conocimiento que en la compañía existía sobre los antecedentes y la conducta del personal, para que, de esa manera, se pudiera concluir cuanto antes el proceso, redundando en beneficio de la empresa y de los propios agentes⁴⁴.

⁴⁰ Almacén de Las Matas. *Antecedentes de la Junta Depuradora de la Red de Oeste*. Caja 267.

⁴¹ Almacén de Las Matas. *Antecedentes de la Junta Depuradora de la Red de Oeste*. Caja 267.

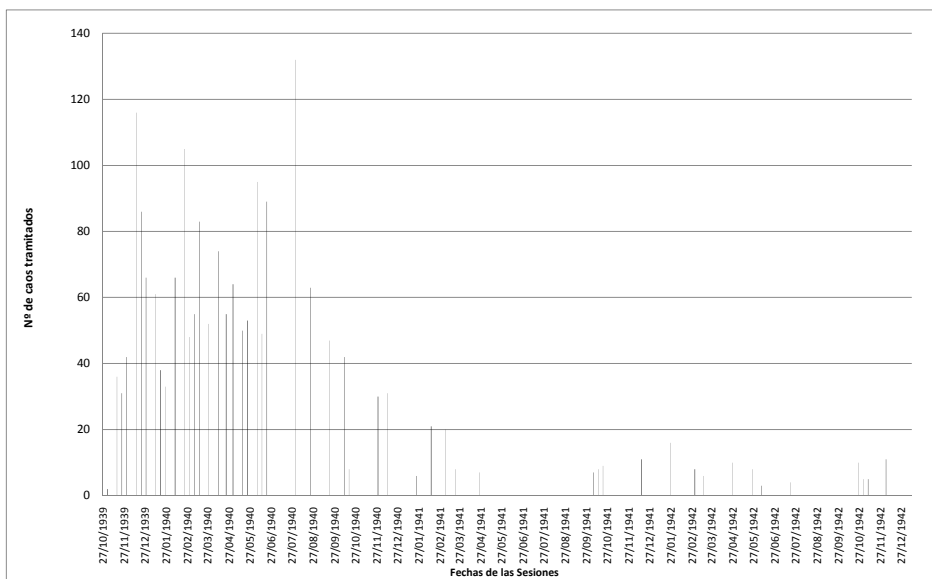
⁴² Estos colapsos administrativos en las tramitaciones de los expedientes fueron comunes en la mayoría de los procedimientos que se abrieron en otras administraciones. Véase, Alvaro Dueñas (2006), Bordes Muñoz (2003) y Morente Valero (1997), entre otros.

⁴³ Se ha de indicar que la Junta Depuradora de Oeste encargaba estos informes a agentes de investigación a los que pagaba por realizar dicha misión. Uno de ellos percibiría entre los meses de febrero de 1940 y noviembre de 1941 un total de 1.355 pesetas en pago por las labores de información. Almacén de Las Matas. *Antecedentes de la Junta Depuradora de la Red de Oeste*. Caja 267.

⁴⁴ Almacén de Las Matas. *Antecedentes de la Junta Depuradora de la Red de Oeste*. Caja 267.

Paralelamente al desarrollo de los trabajos en la compañía, a partir del 15 de julio de 1940 se constituyó el Negociado Auxiliar de Depuración de Personal de las Compañías de Ferrocarriles, afecto a la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, con el fin de agilizar la tramitación de expedientes en el Ministerio de Obras Públicas. Este Negociado sería disuelto justamente un año después de su creación, cuando ya había sido transferida al Consejo de Administración de RENFE⁴⁵ la facultad de nombrar y separar a sus funcionarios y agentes, en virtud del artículo 5º del Decreto de 11 de julio de 1941⁴⁶, y cuando el nivel de tramitación de documentos era ya más bien escaso. No obstante, la creación de este negociado auxiliar no aceleraría el ritmo de tramitación. Más bien al contrario, de una demora de 20 días en la tramitación y aprobación de la propuesta por parte del ministerio se pasó en torno a los 50 días para las readmisiones sin sanción, a los 100 días aproximadamente para las readmisiones con sanción y a los 130 para las bajas definitivas. Esta regresión en el ritmo de las resoluciones a las propuestas formuladas por el Consejo Directivo de Oeste pudo obedecer a que estos casos fueran los que precisaban de mayor tiempo de estudio y dedicación, ya que el volumen de casos que estaban pendientes de tramitación a mediados de 1941 era bastante menor, según podemos comprobar en el Gráfico 1.

Gráfico 1: Número de casos tramitados en cada una de las sesiones celebradas por el Consejo Directivo de Oeste.



Fuente: Sesiones de los Consejos de Dirección para la Depuración en Oeste. Elaboración propia.

⁴⁵ Sobre el proceso de constitución de RENFE y su evolución como empresa pública hasta comienzos de 1990, véase Muñoz Rubio (1995).

⁴⁶ Publicado en el BOE de 26 de julio de 1941.

Al hacerse cargo RENFE de la conclusión del proceso, la Junta Depuradora de Oeste terminaría su misión el 19 de mayo de 1941. En esa fecha se transfirieron al Servicio de Personal de la Zona Oeste-Andaluzes de RENFE todos los archivos, ficheros y asuntos que se encontraban pendientes de tramitación. En la nota que remitieron los vocales al Director de la Zona Oeste-Andaluzes de RENFE para proponer la disolución de la Junta, calificaban a los trabajos que les tocó coordinar como “enojosos”, considerando esta responsabilidad como “penosa misión”⁴⁷.

Una vez encomendada a RENFE la terminación del proceso de depuración, sería designado Emiliano Tuset Payás, que antes de la guerra ostentaba el cargo de Subjefe de la División de Personal, como Jefe de la Depuración de Personal en la Zona Oeste. Tuset había sido separado del servicio, en el verano de 1936, por orden del Comité Central de Oeste y, al igual que sus antecesores (Paniagua y Nolla Badía), también había sido detenido durante un tiempo, que aún no ha sido determinado por esta investigación. Tuset Payás dependía directamente de José Gil de Biedma que, como Secretario General Adjunto del Consejo, fue nombrado, además, Delegado del Consejo para la Depuración en RENFE. José Gil de Biedma, también procedía de Oeste, en donde ocupó el cargo de Secretario del Consejo.

La Delegación del Consejo para la Depuración en RENFE funcionó hasta el día 8 de febrero de 1943. Por acuerdo tomado en dicha fecha por el Comité de Gerencia del Consejo de Administración se decidió que, a partir de ese momento, los expedientes que aún quedaran pendientes fueran tramitados por el Jefe del Servicio de Personal. La depuración en esta nueva empresa pública no concluirá durante la década de 1940. El proceso 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. 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 penas impuestas.

5.2. El balance cuantitativo de la Depuración en Oeste hasta su cierre provisional en el año 1943

Una vez presentado el contexto en el que se desarrolló el proceso de depuración en Oeste, pasaríamos ahora a mostrar el balance cuantitativo resultante de todo este procedimiento que se dio en el ámbito de esta empresa pública. Se ha de insistir que esos datos que presentamos en esta comunicación tienen, por el momento, un carácter provisional y que probablemente sufran algún tipo de modificación cuando se puedan verificar mediante el empleo de otras fuentes, que en este momento estamos procesando.

⁴⁷ Almacén de Las Matas. *Antecedentes de la Junta Depuradora de la Red de Oeste*. Caja 267.

Los datos han sido obtenidos a partir de la consulta y explotación de las relaciones contenidas, tanto en las cuarenta sesiones que el Comité Directivo de Oeste aprobó y elevó al Ministerio de Obras Públicas entre el 27 de octubre de 1939 y el 25 de abril de 1941, como en las veintiséis sesiones restantes que el Comité de Gerencia del Consejo de Administración de RENFE, para la Zona de Oeste, celebró entre el 27 de junio de 1941 y el 11 de enero de 1943. Mediante la explotación estadística de los datos que estas sesiones contienen, se ha podido cuantificar el número de trabajadores de Oeste que se vieron afectados por el proceso iniciado durante el mes de octubre de 1939 y calibrar el alcance que este proceso tuvo para los diferentes servicios en los que se encontraba organizada la compañía ferroviaria.

Antes de comenzar a presentar los datos resultantes es preciso indicar qué información proporcionan estas relaciones. En primer lugar, se ha de indicar que, en todas ellas, figuran los datos de filiación del agente relacionado (nombre y apellidos, categoría laboral y servicio en el que se encontraba adscrito), con la excepción del dato sobre la residencia, que comenzará a constar a partir las sesiones del período RENFE. Además, en estas relaciones, cuando se trataban de readmisiones con sanción o de bajas definitivas, se incorporaban las motivaciones que razonaban la petición de las referidas sanciones. Mediante esta información también es posible tener un conocimiento bastante amplio del espectro ideológico del personal de esta compañía que fue expedientado y un conjunto de datos sobre el grado de participación y de implicación de estos ferroviarios durante la Guerra Civil.

Los trabajadores de Oeste que fueron sometidos al procedimiento de depuración, desarrollado entre los meses de octubre de 1939 y enero de 1943, ascendieron a un total de 1.993, que venía a suponer el 26,66% del total de la plantilla que existía en Oeste en el año 1935. Este valor es inferior al que se registró en Norte y en MZA, cuyas proporciones superaron en ambas el sesenta por ciento de la plantilla en ese mismo año de 1935. Concretamente, los datos provisionales que manejamos en estos momentos registran un 63,34% en el caso de Norte y un 66,24% en el caso de MZA, si bien la incidencia del número de separaciones definitivas en Norte alcanzó al 19,19% del total de trabajadores sometidos al proceso de depuración, porcentaje muy superior al que se ha cuantificado para el caso de MZA, en donde se registró el 4,73%.

De los 1.993 empleados de Oeste afectados por el proceso de depuración, el 82,89% eran hombres y el resto mujeres. Esta proporción entre sexos cambia si distinguimos entre personal en activo y pensionistas. El personal activo asciende a un total de 1.613 empleados, de los que el 93,49% eran hombres y el 6,51% mujeres. En cambio de los 380 pensionistas, el 62,10% fueron mujeres y 38,90% fueron hombres. Esta desproporción que encontramos en cuestión de sexos entre el personal en activo y el pensionista podría obedecer a la categoría profesional de las empleadas que fueron expedientadas. La inmensa mayoría de las mismas pertenecían, para todas las casuísticas que se recogen en el análisis, al Servicio de Vía y Obras y, dentro de éste, ostentaban, casi todas ellas, la categoría de guardabarreras. Esta categoría laboral cuando era desempeñada por mujeres, contaba con un añadido endogámico muy relevante. Por regla general, todas las guardabarreras o eran esposas, hijas, hermanas o

nietas de empleados (obreros, capataces, etc) del Servicio de Vía y Obras. Esta relación de parentesco afectaba a la vida laboral de estas guardabarreras al encontrarse muy supeditadas a las contingencias laborales por la que atravesaba el marido o el familiar empleado en la empresa ferroviaria. Es decir, que si a resultas de este proceso de depuración un empleado del Servicio de Vía y Obras era separado del mismo o amonestado con una sanción de traslado de residencia o de suspensión temporal de empleo y sueldo, su mujer o su familiar, empleado en la guardería de un paso a nivel, podía correr idéntica suerte, perdiendo el empleo, al interrumpirse la relación laboral de su marido con la empresa o al no existir plaza en el destino en donde tenía que incorporarse su marido o familiar directo.

Cuadro 2: Clasificación del personal depurado en Oeste por casuísticas contempladas y su distribución entre sexos.

Casuística	Hombres	% Sexos	Mujeres	% Sexos	Total	%
Readmitidos sin Sanción	856	91,94	74	7,95	930	46,66
Readmitidos con Sanción	481	96,98	15	3,02	496	24,89
Separación Definitiva	171	96,61	6	3,39	177+10*	9,38
Pensionistas sin sanción	131	37,54	218	62,46	349	17,51
Pensionistas con Sanción	12	44,44	15	55,56	27	1,35
Pensionistas dados de Baja Definitiva	1	25,00	3	75,00	4	0,20
Totales	1652	82,89	331	16,61	1993*	100

Fuente: Sesiones de los Consejos de Dirección para la Depuración en Oeste. Elaboración propia.

* El número final de separaciones del personal en activo ascendió a 187. La Relación nº 46, perteneciente a la Sesión 22 de 24 de mayo de 1940, no se conserva entre la documentación consultada. Se desconocen tanto la distribución de sexos como la de los servicios a los que correspondían las diez bajas que componían dicha relación, que equivalen al 5,34% del total de empleados con sanción de separación definitiva y al 0,5% del total general de empleados encausados.

Los datos sobre el personal activo que figuran en el anterior cuadro fueron matizados durante el período en el que RENFE asumió la función de concluir el proceso de depuración. Durante esta nueva etapa, la Jefatura para la Depuración de la Zona Oeste tramitará los expedientes de revisión de sanción que fueron solicitados por los interesados. Tras la resolución de los mismos, 63 empleados (62 hombres y 1 mujer), que habían sido sancionados con la separación definitiva, volverían a reintegrarse a sus puestos con una sanción más atenuada. A estas revisiones habrá que añadir dos únicos casos de empleados que vieron eliminada su sanción y fueron readmitidos en sus puestos sin ninguna amonestación que cumplir. El resultado de la depuración en cuanto al personal en activo arrojaría, por tanto, el balance que se recoge en el Cuadro 3.

Cuadro 3: Clasificación del personal activo depurado en Oeste por casuísticas contempladas y por su distribución entre sexos, una vez resueltos los procesos de revisión solicitados.

Casuística	Hombres	% Sexos	Mujeres	% Sexos	Total	%
Readmitidos sin Sanción	858	92,06	74	7,94	932	57,78
Readmitidos con Sanción	541	97,30	16	2,70	556	34,47
Separación Definitiva	109	87,90	5	4,03	114+10*	7,69
Totales	1508	93,49	5,89	16,61	1613*	100

Fuente: Sesiones de los Consejos de Dirección para la Depuración en Oeste. Elaboración propia.

* El número final de separaciones del personal en activo ascendió a 187. La Relación nº 46, perteneciente a la Sesión 22 de 24 de mayo de 1940, no se conserva entre la documentación consultada. Se desconocen tanto la distribución de sexos como la de los servicios a los que correspondían las diez bajas que componían dicha relación, que equivalen ahora al 8,06% del total de empleados con sanción de separación definitiva y al 0.62% del personal activo depurado.

Este saldo provisional del personal activo viene a coincidir, prácticamente, con el número de empleados que solicitaron su reingreso en Oeste tras la toma de Madrid por las tropas de Franco. Esto podría significar que al resto de la plantilla se le consideró depurada por la autoridad militar entre los meses de septiembre de 1936 y octubre de 1939. De hecho, sólo un corto número de expedientes, que fueron revisados durante la etapa de RENFE, correspondieron a sanciones impuestas con anterioridad por la autoridad militar.

En cuanto al personal pasivo, las revisiones afectaron a 25 casos, de los cuales dos de ellos se trataron de la conmutación de la sanción de pérdida definitiva de la pensión por la pérdida definitiva del derecho a billetes gratuitos. En el resto de casos las sanciones de pérdidas del percibo de la pensión por un número determinado de meses se verían sustituidas por las pérdidas del disfrute de billetes gratuitos por un tiempo similar al de la sanción que había sido revisada.

Al profundizar en el análisis sobre los efectos de cada una de las casuísticas dentro del grupo de personal en activo, hemos podido comprobar cómo los servicios que más se vieron afectados serían los que mayor número de trabajadores concentraban. Los servicios de Material y Tracción, Movimiento, Vía y Obras e Intervención serán, por este orden los que copen los mayores porcentajes en cuanto a las readmisiones sin sanción y a las readmisiones con algún tipo de sanción. Pero esta clasificación se verá modificada en la tercera de las casuísticas contempladas, la de baja definitiva. En esta última ya no será el Servicio de Material y Tracción el que registre los mayores porcentajes. Será ahora el de Movimiento el que encabece esa clasificación, seguido del personal de máquinas y talleres, aunque la incidencia será mayor en el grupo de talleres que en el de conducción. De hecho, sólo nueve maquinistas llegaron a ser sancionados

en Oeste y, de éstos, sólo uno recibió la máxima sanción, la baja definitiva. Se trató del maquinista Blas Medinabeitia, uno de los que lideraron la organización de la resistencia en la estación de Navalmoral de la Mata el 19 de julio de 1936. La escasa incidencia de las sanciones sobre el personal de conducción podría obedecer al hecho de que se trataba de un personal cualificado e insustituible para el servicio. No obstante, son sólo hipótesis que habrá que validar con el estudio de otros casos y con el manejo de mayor documentación que se está ahora procesando.

Sí que podemos avanzar los tipos de sanción que se impusieron al personal que fue readmitido con algún tipo de amonestación. Se ha de indicar que cada trabajador sancionado podía acumular varias sanciones. Por ese motivo el número de sanciones supera con creces al número de trabajadores readmitidos con esa amonestación administrativa, ascendiendo la media de sanciones por trabajador a 1,67. En el caso de Norte este indicador se eleva a 1,82.

Las sanciones más frecuentes en Oeste fueron las de inhabilitación para puestos de mando y cargos de confianza, las de suspensión de empleo y sueldo, las de postergación para el ascenso y, sobre todo, la de pérdida de todos los derechos que pudieran corresponderle por el tiempo que había estado sin trabajar el empleado. De nuevo, los servicios de Material y Tracción, Movimiento, Vía y Obras e Intervención serán, por este orden los que copen el mayor número de sanciones impuestas, respondiendo así, ya no sólo al número de empleados, sino también al grado de significación política y sindical que existía dentro de estos servicios a la altura de mediados de los años treinta.

Un exhaustivo repaso a los motivos argumentados por los servicios en sus propuestas de sanción y de baja definitiva nos permite hacernos una idea del nivel de identificación que los sancionados tenían con los ideales de izquierda. Teniendo en cuenta el conjunto de información que contienen las relaciones pertenecientes a los trabajadores readmitidos con sanción y a los que fueron separados definitivamente del Servicio, hemos procurado cuantificarlas para poder establecer el grado de filiaciones políticas y sindicales y tener una aproximación más cercana a los antecedentes que fueron manejados por la Junta Depuradora de Oeste para elaborar sus dictámenes. De igual manera que en el caso de las sanciones, en cuanto a las filiaciones y antecedentes también existían simultaneidades. Un trabajador podía haber pertenecido a una organización sindical, haber estado afiliado también a un partido político y haberse alistado al Batallón de Oeste. Todas estas circunstancias han sido cuantificadas en los cuadros que se recogen al final de este epígrafe.

De estos antecedentes habría que resaltar, sobre todo, la importante presencia de trabajadores que habían pertenecido al Sindicato Nacional Ferroviario de la UGT y al Partido Socialista, y que durante la guerra integraron las filas de las milicias populares ferroviarias, concretamente del Batallón de Oeste, o del ejército republicano, siendo el personal adscrito al Servicio de Material y Tracción el que nuevamente se distinga por su preponderancia con respecto al resto de servicios. En cambio, en cuanto a las bajas definitivas, el perfil presentará algunas diferencias con respecto al de los readmitidos con sanción. Seguirá habiendo una fuerte presencia del sindicato socialista, vinculada

también a la pertenencia a las milicias populares, pero con una identidad política más decantada hacia el Partido Comunista, siendo el Servicio de Movimiento el que más se aproxime a estas últimas características reseñadas.

Cuadro 4: Filiación Política, Sindical y Antecedentes de los trabajadores de Oeste readmitidos con sanción.

Filiación Política, Sindical y Antecedentes	VO	MT	MV	TF	INT	CT	ST	RE	SAL	CP	TOTAL
Sindicato Nacional Ferroviario – UGT	37	85	39	1	8	1	-	4	1	-	176
Federación Nacional Ibérica de Ferroviarios – CNT	-	2	6	1	1	-	-	-	-	-	10
Partido Socialista	1	13	5	-	1	-	-	1	-	-	21
Juventudes Socialistas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juventudes Socialistas Unificadas	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Partido Comunista	-	5	1	-	1	-	-	-	-	-	7
Izquierda Republicana	2	2	1	1	2	-	1	-	1	-	10
Milicias Populares / Ejército Republicano	32	64	35	-	13	1	-	3	3	1	152
Partición en Huelga de 1934	-	5	2	-	-	-	-	-	-	-	7
Ocupó cargos en Comités	4	15	12	-	3	3	1	1	1	-	40
Ocupó Cargo en la República	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Ocupó Cargos Cívicos	1	5	2	-	-	-	-	-	-	-	8
Perteneció a la Masonería	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Socorro Rojo Internacional	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	8
Total	81	201	104	4	29	5	2	9	6	1	442

Fuente: Sesiones de los Consejos de Dirección para la Depuración en Oeste. Elaboración propia.

Abreviaturas empleadas: VO: Vía y Obras; MT: Material y Tracción; MV: Movimiento; TF: Tráfico; INT: Intervención; CT: Contabilidad; ST: Secretaría; RE: Reclamaciones; SAL: Suministros y Almacenes; CP: Caja de Pensiones.

Cuadro 5: Filiación Política, Sindical y Antecedentes de los trabajadores de Oeste sancionados con la Baja Definitiva

Filiación Política, Sindical y Antecedentes	VO	MT	MV	INT	CT	CA	TOTAL
Sindicato Nacional Ferroviario – UGT	13	14	18	1	1	-	47
Federación Nacional Ibérica de Ferroviarios – CNT	1	2	2	-	-	1	6
Partido Socialista	1	2	6	-	-	-	9
Juventudes Socialistas	-	-	2	-	-	-	2
Juventudes Socialistas Unificadas	1	-	1	-	-	-	2
Partido Comunista	3	1	8	-	-	-	12
Izquierda Republicana	2	-	1	1	-	-	4
Partido Radical	1	-	-	-	-	-	1
Milicias Populares / Ejército Republicano	7	5	30	1	-	1	44
Partición en Huelga de 1934	1	2	-	1	1	-	5
Ocupó cargos en Comités	4	5	21	1	1	1	33
Ocupó Cargo en la República	-	-	2	1	-	-	3
Ocupó Cargos Cívicos	-	1	4	-	-	-	5
Socorro Rojo Internacional	1	1	2	-	1	-	5
Total	35	33	97	6	4	3	178

Fuente: Sesiones de los Consejos de Dirección para la Depuración en Oeste. Elaboración propia.

Abreviaturas empleadas: VO: Vía y Obras; MT: Material y Tracción; MV: Movimiento; INT: Intervención; CT: Contabilidad; CA: Consejo de Administración.

Estos rasgos que hemos indicado constituyen, tan solo, unas primeras apreciaciones, que permiten encuadrar política y sindicalmente a estos trabajadores. Pero un estudio más de detalle sobre los motivos que argumentaban las propuestas de sanción nos ayudarán a conocer muchos más aspectos en torno al grado de participación y de implicación de estos ferroviarios en la lucha por el mantenimiento de los principios democráticos que sustentaban a la Segunda República.

6. Conclusiones

El proceso de depuración, que hemos presentado para el caso de Oeste, es sólo una porción pequeña de un procedimiento disciplinario que llegó a afectar a cerca de 60.000 ferroviarios que pertenecían a las principales empresas ferroviarias españolas, que después se integrarían en RENFE, tras la constitución de ésta en el año 1941. Según hemos podido exponer a lo largo de las anteriores páginas, la represión en Oeste sería la primera de las grandes depuraciones que se llevaron a cabo dentro del sector ferroviario, al iniciarse a las pocas semanas de que el golpe de Estado triunfara en una buena parte del territorio del occidente de España, en donde esta compañía tenía asentada su red ferroviaria. Esta circunstancia será la que otorgue a Oeste el triste honor de ser la primera gran compañía del escenario ferroviario español que tuvo que poner en marcha un proceso represivo de amplia repercusión y, también, la que marque diferencias con las otras grandes compañías (Norte, MZA y Andaluces) que actualmente se están estudiando.

A su vez, hemos podido establecer la secuencia en la implantación del procedimiento, condicionado por las dos etapas del mismo, la militar y la propiamente civil, aunque esta última fuera supervisada de forma muy estrecha por la omnipresente autoridad castrense. El estudio del proceso, que tiene aún un carácter provisional, se está desarrollando a partir de una valiosa documentación que se encuentra aún en fase de catalogación y digitalización. Con este primer avance hemos intentado dar a conocer, no sólo cómo se fraguó el procedimiento y algunos detalles en torno a los intereses de la empresa en el mismo, sino también presentar un espectro ideológico y político de la plantilla de la red de Oeste durante los años treinta, muy decantado hacia la izquierda y que, o bien desaparecería de la escena o bien se mantendría oculto y silenciado, por la fuerza de las armas y por el miedo.

7. Bibliografía citada

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.

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.

CARRERAS ODRIOZOLA, Albert y Tafunell Sambola, Xavier (1993). “La gran empresa en España (1917-1972): una primera aproximación” en *Revista de Historia Industrial*, nº 3, 1993, pp. 127-176.

CHAVES PALACIOS, Julián (1996). *La represión en la provincia de Cáceres durante la guerra civil (1936-1939)*. Cáceres, Universidad de Extremadura. Servicio de Publicaciones.

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

COMÍN COMÍN, Francisco; MARTÍN ACEÑA, Pablo; MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. 2 vols. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Anaya, Madrid.

CUADROS TRUJILLO, Francisco y CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2007). “Enrique Paniagua y Porras” en *Revista de Historia Ferroviaria*, nº 8, diciembre de 2007, pp. 162-168.

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.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y Datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Madrid, Tomos I al IV.

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.

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.