

La represión de las trabajadoras ferroviarias durante la Guerra Civil y franquismo. Un estudio cualitativo

Belén Moreno Claverías

(Universidad de Oviedo)

Miguel Muñoz Rubio

(Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles)

Francisco Polo Muriel

(Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles)

Resumen

La represión franquista tuvo como objetivo general anular el movimiento obrero mediante la erradicación de sus organizaciones y el sometimiento de la mano de obra. Pero en el caso de las mujeres, hay que sumar la pretensión adicional de devolverlas al único rol de esposas y madres sumisas, obedientes y religiosas.

Los datos derivados de la investigación desarrollada sobre la depuración en el ferrocarril, revisados y actualizados a fecha de septiembre de 2023, indican que 4.479 mujeres fueron «depuradas», es decir, sufrieron un proceso en el que tuvieron que demostrar que no eran culpables de haberse opuesto al Alzamiento Nacional para poder recuperar su puesto de trabajo, de las cuales 779 recibieron algún tipo de sanción laboral. Este proceso fue meticulosamente documentado de tal forma que se conservan los expedientes de todas ellas, los cuales recogen información sobre el proceso –cargos, descargos, delaciones y sanciones-, pero también sobre su trayectoria laboral y casuística personal. Gracias a estos últimos es posible reconstruir su situación laboral respecto a los hombres y las redes familiares existentes ya que muchas de ellas eran familiares de trabajadores ferroviarios.

El objetivo de este trabajo es hacer una aproximación cualitativa a la represión que sufrieron las trabajadoras ferroviarias durante la Guerra Civil y los primeros años del franquismo a partir de sus expedientes de depuración. La mayoría de ellas fueron readmitidas en las empresas sin ningún tipo de sanción, pero un número nada desdeñable fueron sancionadas o separadas de la empresa. Es aquí, sobre estas ferroviarias sancionadas, en donde se centra nuestra atención, si bien exploramos también los casos de las no sancionadas, perfilando en todos ellos su afiliación sindical y política, las vinculaciones con otros miembros ferroviarios de la familia y aportando también información sobre sus trayectorias laborales.

1. Introducción

La presente comunicación constituye un avance del proyecto de investigación, todavía en curso, que, con la misma denominación, se viene desarrollando desde el Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles, a través de la subvención concedida, en régimen de concurrencia competitiva, por la Secretaría de Estado de Memoria Democrática para la realización de actividades relacionadas con la recuperación de la Memoria Democrática y las Víctimas de la Guerra Civil y de la Dictadura en la Convocatoria de 2022, siendo su número de expediente el 020-MD-2022.

Para su realización se ha servido fundamentalmente de la utilización de la fuente primaria generada a raíz de la puesta en marcha del procedimiento depurador en las antiguas compañías ferroviarias, la cual fue procesada desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles entre los años 2007 y 2011 y hoy en día se encuentra depositada en el Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca, bajo la denominación del Archivo Ferroviario de la Depuración. Esta fuente constituye la herramienta fundamental para seguir ampliando el conocimiento sobre dicho procedimiento, estudiado y analizado por Polo Muriel en su tesis doctoral¹, y sus consecuencias para el colectivo ferroviario, como sucede para el caso de las mujeres ferroviarias que se vieron encartadas por el mismo. El avance que se presenta a través de esta comunicación se nutre también de los diferentes trabajos consultados sobre el colectivo de trabajadoras ferroviarias, que se citan en la bibliografía.

1.1 Unas breves notas sobre el colectivo ferroviario y el procedimiento depurador

A mediados de la década de 1930, las cuatro grandes compañías ferroviarias (Norte, MZA, Andaluces y Oeste) empleaban a 93.711 trabajadores, desconociéndose el número de trabajadoras a sueldo en las mismas.

Cuadro 1. *Distribución por servicios de los trabajadores empleados en las principales compañías ferroviarias, año 1935.*

Compañías	Admón. Central y Servicios Regionales	Vía y Obras	Estaciones	Trenes	Máquinas	Talleres del Recorrido	Talleres Principales	Otros	Total
Norte	5.072	9.061	10.828	4.177	2.843	5.707	2.762	585	41.035
MZA	3.538	7.367	10.421	2.848	2.553	4.839	1.955	703	34.224
Andaluces	992	2.415	2.519	1.330	610	1.915	1.020	175	10.976
Oeste	956	1.990	2.290	393	403	890	490	64	7.476
TOTALES	10.558	20.833	26.058	8.748	6.409	13.351	6.227	1.527	93.711

Fuente: MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo IV, pp. 136-137.

Este colectivo de trabajadores, muy identificados con las diferentes corrientes de la izquierda y adscritos a los diferentes sindicatos y partidos políticos existentes en ese espectro ideológico, ya había dado muestras del gran papel movilizador que tenía para el conjunto de la clase obrera, la última de ellas con motivo de la huelga de 1934. Por ese motivo fueron un claro objetivo para los militares que perpetraron el golpe de Estado de julio de 1936.

Como indica Polo Muriel en su tesis doctoral, el ejército golpista pondría en marcha procedimientos dirigidos a desarticular la acción opositora que podían ejercer los funcionarios públicos desafectos con el nuevo Gobierno constituido en la zona sublevada. Entre las primeras disposiciones en materia ferroviaria se encontró la

¹ Francisco Polo Muriel (2019). *La depuración del personal ferroviarios durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Colección de Historia Ferroviaria, nº 15.

militarización de la red ocupada por los insurrectos, con su personal, instalaciones y equipos, quedando supeditada a las órdenes de la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, quien 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. En este contexto, la primera directiva depuradora dentro del bando sublevado se promulgaría el 13 de septiembre de 1936, al publicarse por parte de la Junta de Defensa Nacional el Decreto número 108². Mediante este decreto, además de declarar 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”, y de incautarse de todos sus bienes, 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 sus cargos”.

El Decreto 108 sería ratificado por el Decreto-Ley del autodenominado Gobierno del Estado, de fecha 5 de diciembre de 1936. 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”³. No se tiene una constancia fiel del número de trabajadores que se vieron afectados en el conjunto de las principales compañías por los primeros decretos de separación de empleados opuestos o no simpatizantes con la sublevación militar. Sólo la Compañía del Norte llegó a distinguir con claridad a aquellos trabajadores que fueron sancionados por los militares sublevados.

Tras la ocupación de Barcelona por las tropas franquistas, se promulgarían sendas leyes que vendrían a institucionalizar definitivamente la represión. Nos referimos concretamente a la Ley de Responsabilidades Políticas de 9 de febrero de 1939 y la publicada tan sólo un día después, el 10 de febrero de 1939, relativa a la Depuración de Funcionarios y empleados públicos. A partir de este momento quedaron 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. La Ley de Depuración de Funcionarios y empleados públicos establecía que debían ser los propios organismos (ministerios, ayuntamientos, diputaciones, etc.) los que desempeñaran ahora las funciones que anteriormente habían desarrollado las autoridades militares, aunque estos no dejarían de estar cumplidamente informados del desarrollo de los procedimientos.

La extensión de la Ley de 10 de febrero de 1939 al personal de las 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. Polo Muriel afirma que sería a partir de dicho decreto cuando las compañías ferroviarias tuvieron que asumir el proceso de depuración, creándose para ello tribunales específicos en cada empresa, los cuales no llegarían a funcionar hasta la publicación del Decreto de 1 de septiembre

² Publicado en el *Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional de España*, de 16 de septiembre de 1936, número 22.

³ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 9 de diciembre de 1936, número 51.

de 1939⁴. La labor desarrollada por el conjunto de las compañías ferroviarias llegaría a afectar a la práctica totalidad de los trabajadores empleados en las mismas, en torno a 110.000 sólo en las compañías de vía ancha, si bien, según ha documentado Polo Muriel, no todos ellos tuvieron que pasar por todas las fases del proceso.

A partir del año 1941, con la constitución de RENFE⁵, se transferiría a la nueva empresa pública toda la documentación generada por las comisiones, juntas y juzgados depuradores que se constituyeron en las antiguas compañías, ahora ya rescatadas e incorporadas en el nuevo ente ferroviario de carácter estatal. La Secretaría General Adjunta de RENFE ejercería como órgano delegado por el Consejo de Administración de RENFE para abordar la Depuración del personal ferroviario dentro de la empresa y funcionaría como tal hasta el 8 de febrero de 1943, cuando, finalizados prácticamente todos los trabajos y por un acuerdo tomado en dicha fecha por el Comité de Gerencia del Consejo de Administración, se decidió que los expedientes que aún quedaran pendientes fueran tramitados por el Jefe de Servicio de Personal de la empresa pública ferroviaria.

1.1.1. Los resultados del procedimiento depurador

Según refiere Polo Muriel, si atendemos al número de expedientes personales que se incoaron en las principales compañías ferroviarias de vía ancha y que hoy en día se conservan en el Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca, encontraríamos que durante la década de 1940 fueron un total de 76.572 ferroviarios de las cuatro principales compañías de vía ancha los que se vieron sometidos al control de los órganos de depuración creados durante y tras la guerra por el franquismo. En el siguiente cuadro que aporta Polo Muriel en su tesis se recogen todas las casuísticas.

Cuadro 2. *Distribución del número total de trabajadores sometidos al proceso de Depuración en Norte, MZA, Oeste y Andaluces, atendiendo al número de expedientes personales incoados.*

Casuísticas	Norte	%	MZA	%	Oeste	%	Andaluces	%	Total	%
Separación Definitiva	4.750	11,77	1.500	5,47	250	8,06	900	15,78	7.400	9,66
Reingresados con sanción	7.150	17,71	6.100	22,26	650	20,97	1.450	25,42	15.350	20,05
Reingresados con sanción de Zona Nacional	1.000	2,48		0,00		0,00		0,00	1.000	1,31
Jubilados con sanción	300	0,74		0,00	400	12,90		0,00	700	0,91
Total Depurados Sancionados	13.200	32,70	7.600	27,74	1.300	41,94	2.350	41,19	24.450	31,93
Reingresados sin	11.800	29,23	18.000	65,69	1.000	32,26	2.400	42,07	33.200	43,36

⁴ Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* del 10 de septiembre de 1939.

⁵ Constituida a partir de la promulgación de la Ley Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941, publicada en el *Boletín Oficial del Estado* de 28 de enero de 1941.

Casuísticas	Norte	%	MZA	%	Oeste	%	Andaluces	%	Total	%
sanción										
Reingresados sin sanción de Zona Nacional	14.867	36,83		0,00		0,00		0,00	14.867	19,42
Jubilados sin sanción	100	0,25		0,00		0,00		0,00	100	0,13
No depurado	400	0,99	1.800	6,57	750	24,19	955	16,74	3.905	5,10
Fallecidos depurados		0,00		0,00	50	1,61		0,00	50	0,07
Total	40.367	100	27.400	100	3.100	100	5.705	100	76.572	100

Fuente: Expedientes personales conservados en el CDMH de Salamanca.

En cambio, como también indica Polo Muriel, con la información obrante en la base de datos nominal que se creó desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles entre 2007 y 2011 y si nos atenemos al número de fichas individuales abiertas durante el procedimiento depurador, fondo documental que venía a tener un carácter complementario al de los expedientes personales incoados cuantificados en el cuadro anterior, el número de ferroviarios que se verían inmersos durante las diferentes fases del mismo en estas cuatro compañías se elevaría a 82.831, tal y como se detalla en el siguiente cuadro.

Cuadro 3. Distribución del número total de trabajadores sometidos al proceso de Depuración en Norte, MZA, Oeste y Andaluces, atendiendo a las fichas individuales abiertas por los juzgados de empresa durante el desarrollo del procedimiento depurador.

Casuísticas	Norte	%	MZA	%	Oeste	%	Andaluces	%	Total	%
Separación Definitiva	5.521	13,11	1.478	5,41	345	4,41	627	11,27	7.971	9,62
Reingresados con sanción	7.300	17,34	5.583	20,42	622	7,95	1.313	23,60	14.818	17,89
Reingresados con sanción de Zona Nacional	910	2,16		0,00		0,00		0,00	910	1,10
Jubilados con sanción	268	0,64		0,00		0,00		0,00	268	0,32
Sanción desconocida	21	0,05	9	0,03	431	5,51		0,00	461	0,56
Total Depurados Sancionados	14.020	33,30	7.070	25,86	1.398	17,87	1.940	34,87	24.428	29,49
Reingresados sin sanción	13.366	31,74	18.824	68,85	6.423	82,13	3.623	65,13	42.236	50,99
Reingresados sin sanción de Zona Nacional	14.385	34,16		0,00		0,00		0,00	14.385	17,37
No depurado	336	0,80	1.446	5,29		0,00		0,00	1.782	2,15
Total	42.107	100	27.340	100	7.821	100	5.563	100	82.831	100

Fuente: Fichas individuales abiertas durante el procedimiento depurador en las antiguas compañías, conservadas en el CDMH de Salamanca.

Como apunta Polo Muriel, la diferencia principal entre ambos balances estribaría en el número de expedientes finalmente abiertos en el caso de algunas compañías, como es el caso particular de Oeste, que, aunque abriera fichas a 7.821 empleados, sólo llegaría a incoar 3.100 expedientes personales.

De la consulta de ambos cuadros podemos inferir que serían los trabajadores pertenecientes a las compañías Norte y MZA los que sufrieron el mayor número de sanciones, aunque entre ambos existieron diferencias bastante notables. Si Norte hizo pasar por el procedimiento depurador al conjunto de su plantilla⁶, constituyendo toda una organización de juzgados diligentemente dirigidos por Luis Boix, en cambio MZA sólo abrió fichas y expedientes a un 80% de su plantilla, estableciendo un sistema mucho más laxo para la aplicación de la Ley de Depuración.

Culminado el procedimiento en 1943 y traspasadas sus atribuciones a la Jefatura de Personal y Asistencia Social de la recién constituida RENFE, volvería a reabrirse en el año 1950 para revisar las peticiones de readmisión que fueron cursadas a partir de la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950, mediante la cual se autorizaba a RENFE a recibir y a examinar las instancias de solicitud de reingreso que presentaran los agentes que fueron separados por el proceso de depuración de la década de 1940. Según Polo Muriel, esta reapertura del proceso, que vendría a culminar en el año 1957, permitió que se reincorporaran a sus antiguos empleos un importante número de los trabajadores que lo solicitaron, aunque también serían denegadas un porcentaje nada desdeñable de esas solicitudes.

Posteriormente, entre los años 1964 y 1975 volvería a estar presente este proceso en el seno de la empresa pública RENFE y culminaría definitivamente con el fallecimiento de Francisco Franco. Así pues, mediante el Decreto núm. 3357 de 5 de diciembre de 1975 quedarían revisadas de oficio y, en consecuencia, anulados los efectos sobre las sanciones administrativas adoptadas de conformidad con la Ley de 10 de febrero de 1939⁷.

2. Las ferroviarias dentro del contexto del procedimiento depurador.

La elaboración de la base de datos de la depuración en el ferrocarril entre los años 2007 y 2011 permitió conocer un balance aproximado del número de mujeres que se encontraban empleadas en las compañías ferroviarias al inicio del Franquismo. Los datos que disponemos de las décadas anteriores son bastante fragmentarios, pero apuntaban ya a unos porcentajes sobre el conjunto de la plantilla que se aproximan bastante a los que resultaron tras registrar el número de fichas y expedientes identificados. Así pues, Soto Carmona apuntaba que en MZA, de los 32.000 trabajadores con los que contaba en plantilla a la altura de 1921, el 6 por ciento de las mismas eran mujeres⁸.

⁶ Lo mismo sucedió con los empleados de Oeste.

⁷ Decreto 3357/1975, de 5 de diciembre, por el que se declaran revisadas de oficio y anuladas las sanciones administrativas acordadas de conformidad con lo establecido en la Ley de 10 de febrero de 1939, de responsabilidad política. Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 24 de diciembre de 1975.

⁸ Álvaro Soto Carmona (1989). *El trabajo industrial en la España contemporánea (1874-1936)*. Barcelona, Anthropos, pág. 159.

Revisada dicha base de datos en los años siguientes, a fecha de 2023, presenta la siguiente distribución por compañías ferroviarias y por género de los/las trabajadores/as.

Cuadro 4. Distribución por compañías ferroviarias y por género de los/las trabajadores/as registrados/as en la base de datos nominal de la depuración, a fecha de septiembre de 2023

Compañía	Total Fichas	Total Mujeres	% Mujeres	% Hombres
Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España	43.227	2.208	5,11	94,89
Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante	27.786	699	2,52	97,40
Compañía de los Ferrocarriles Andaluces	5.906	629	10,65	89,35
Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España	7.858	633	8,06	91,94
Compañía del Ferrocarril Central de Aragón	1.750	93	4,1	95,90
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO - Ferrocarril Amorebieta, Guernica y Pedernales (AGP)	52	13	25,00	75,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO- Ferrocarril Cartagena-Los Blancos (CB)	66	3	4,55	95,45
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO- Ferrocarril Castro Urdiales-Traslaviña (CT)	71	4	5,63	94,37
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO- Ferrocarril Eléctrico La Loma (TEL)	74	2	2,70	97,30
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO- Ferrocarril Granada-Sierra Nevada (GSN)	18	1	5,56	94,44
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO- Ferrocarril Huelva-Ayamonte (HA)	44	1	2,27	97,73
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO- Ferrocarril Lérida-Balaguer (LB)	21	1	4,76	95,24
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO- Ferrocarril Madrid-Villa del Prado-Almorox (MA)	76	14	18,42	81,58
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO- Ferrocarril Málaga-Coín (MC)	8	2	25,00	75,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO- Ferrocarril Murcia-Caravaca de la Cruz (MMC)	148	14	9,46	90,54
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO- Ferrocarril Onda-Grao de Castellón (OGC)	98	11	11,22	88,78
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO- Ferrocarril Sevilla-Alcalá de Guadaira-Carmona (SAC)	85	11	12,94	87,06
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO- Ferrocarril Val de Zafán (VF)	80	2	2,50	97,50
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO- Ferrocarril Vitoria a Mecolalde y Estella (VN)	392	77	19,64	80,36
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO- Resto de líneas	319	7	2,19	97,81

Compañía	Total Fichas	Total Mujeres	% Mujeres	% Hombres
FC. Triano	152	3	1,97	98,03
FC. Urola	172	5	2,91	97,09
Norte-FC. Valencia y Aragón	4	2	50,00	50,00
FC. Santander-Mediterráneo	21	1	4,76	95,24
RENFE-Líneas anexionadas	911	43	4,72	95,28
Se desconoce / Otras compañías	974	0	0,00	100,00
TOTAL REGISTROS BASE DE DATOS	90.313	4.479	4,96	95,04

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Base de datos nominal de la depuración ferroviaria, a fecha de septiembre de 2023.

Si observamos con detalle los porcentajes recogidos en el cuadro anterior, se constata que existe bastante disparidad en los mismos en materia de género. Entendemos que en muchos de los casos referenciados responde más bien a la distribución de las fichas y registros incluidos en la base. Sin embargo, sí podemos inferir un mayor reflejo de lo que pudo ser el porcentaje real de distribución para los casos relativos a las compañías del Norte y Oeste, en las cuales, prácticamente todo el personal a sueldo en las mismas se encontró afectado por el procedimiento depurador. Así y todo, la diferencia porcentual entre ambas compañías es de casi tres puntos porcentuales en la distribución entre mujeres y hombres de sus respectivas plantillas. Desconocemos los motivos, pero los apuntamos como singularidad. El resultado final de todo el conjunto de los registros de la base sitúa nuestra materia de estudio en 4.479 ferroviarias, que representan el 4,96% del total de trabajadores que conforman la base, resultando así un porcentaje muy cercano al apuntado por Soto Carmona para 1921 en MZA. Del total de ferroviarias identificadas en la base, el 95,55% se empleaban en compañías ferroviarias de vía ancha, las cuales a partir de 1941 se integrarían en RENFE, tras la culminación del proceso de rescate anticipado de las concesiones. Como último dato a destacar del anterior cuadro indicaremos que, del conjunto de las 4.479 mujeres identificadas, 2.208 correspondían a la Compañía del Norte, lo que representaba el 49,29% del total. Este predominio de trabajadoras de Norte será la tónica en el resto de cuadros que iremos presentando.

Como se recoge en el siguiente cuadro, la mayor parte de las trabajadoras que fueron sometidas al procedimiento depurador, el 80,84% del total, no fueron sancionadas y reingresaron a sus puestos sin ningún tipo de amonestación. Más de medio millar, 552, sí fueron sancionadas y reingresaron con los efectos que sobre su actividad profesional suponía contar en sus expedientes con dichas amonestaciones, así como el estigma de estar en el punto de mira del régimen. Peor suerte tuvieron las ferroviarias que fueron separadas del servicio, 227, encontrándose con la pérdida de sus empleos. Por último, 79 ferroviarias no fueron depuradas. Sin contar con muchos más detalles sobre las mismas, el hecho de no haber pasado por el procedimiento depurador podría haber estado relacionado con casos vinculados a otros procedimientos abiertos en otras instancias jurisdiccionales.

Cuadro 6. *Distribución de las trabajadoras por el resultado del expediente de depuración*

Resultado del expediente	Número ferroviarias	%
Separación definitiva	227	5,07
Reingresadas con sanción	552	12,32
Reingresadas sin sanción	3.621	80,84
No depuradas	79	1,77
TOTAL	4.479	100

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Base de datos nominal de la depuración ferroviaria, a fecha de septiembre de 2023.

En los siguientes cuadros se muestran las distribuciones de estas casuísticas por cada una de las compañías registradas en la base de datos, predominando en todas ellas, con la excepción de las calificadas como “no depuradas”, las trabajadoras pertenecientes a la Compañía del Norte.

Cuadro 7. *Distribución por compañías ferroviarias de las ferroviarias sancionadas con la Separación Definitiva*

Compañía	Separaciones	%
Norte	151	66,52
Andaluces	29	12,78
MZA	14	6,17
Oeste	7	3,08
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO	4	1,76
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-MA	4	1,76
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-OGC	4	1,76
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-AGP	3	1,32
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-VN	3	1,32
Central	2	0,88
FC. Triano	2	0,88
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-MMC	1	0,44
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-VZ	1	0,44
Norte-FC. Valencia y Aragón	1	0,44
Santander-Mediterráneo	1	0,44
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-CB	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-CT	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-TEL	0	0,00

Compañía	Separaciones	%
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-GSN	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-HA	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-LB	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-MC	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-SAC	0	0,00
FC. Urola	0	0,00
RENFE-Líneas anexionadas	0	0,00
TOTAL	227	100

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Base de datos nominal de la depuración ferroviaria, a fecha de septiembre de 2023.

Cuadro 8. Distribución por compañías ferroviarias de las ferroviarias reingresadas con sanción

Compañía	Reingresos con sanción	%
Norte	269	48,73
Andaluces	194	35,14
MZA	47	8,51
Oeste	31	5,62
Central	5	0,91
RENFE-Líneas anexionadas	4	0,72
FC. Triano	1	0,18
FC. Urola	1	0,18
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-AGP	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-CB	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-CT	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-TEL	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-GSN	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-HA	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-LB	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-MA	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-MC	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-MMC	0	0,00

Compañía	Reingresos con sanción	%
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-OGC	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-SAC	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-VZ	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-VN	0	0,00
Norte-FC. Valencia y Aragón	0	0,00
TOTAL	552	100

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Base de datos nominal de la depuración ferroviaria, a fecha de septiembre de 2023.

Cuadro 9. Distribución por compañías ferroviarias de las ferroviarias reingresadas sin sanción

Compañía	Reingresos sin sanción	%
Norte	1.775	49,02
MZA	614	16,96
Oeste	591	16,32
Andaluces	373	10,30
Central	85	2,35
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-VN	74	2,04
RENFE-Líneas anexionadas	39	1,08
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-MMC	13	0,36
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-SAC	11	0,30
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-AGP	10	0,28
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-MA	10	0,28
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-OGC	7	0,19
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-CT	4	0,11
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO	3	0,08
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-CB	3	0,08
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-TEL	2	0,06
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-MC	2	0,06
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-GSN	1	0,03
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-HA	1	0,03
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-LB	1	0,03

Compañía	Reingresos sin sanción	%
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-VZ	1	0,03
Norte-FC. Valencia y Aragón	1	0,03
FC. Triano	0	0,00
FC. Urola	0	0,00
TOTAL	3.621	100

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Base de datos nominal de la depuración ferroviaria, a fecha de septiembre de 2023.

Cuadro 10. *Distribución por compañías ferroviarias de las ferroviarias no depuradas*

Compañía	No depuradas	%
Andaluces	33	41,77
MZA	24	30,38
Norte	13	16,46
FC. Urola	4	5,06
Oeste	4	5,06
Central	1	1,27
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-AGP	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-CB	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-CT	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-TEL	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-GSN	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-HA	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-LB	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-MA	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-MC	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-MMC	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-OGC	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-SAC	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-VZ	0	0,00
EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES POR EL ESTADO-VN	0	0,00
FC. Triano	0	0,00

Compañía	No depuradas	%
Norte-FC. Valencia y Aragón	0	0,00
RENFE-Líneas anexionadas	0	0,00
TOTAL	79	100

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Base de datos nominal de la depuración ferroviaria, a fecha de septiembre de 2023.

Si el resultado final de los expedientes lo cruzamos con el área o departamento en el que desempeñaban sus puestos, observamos cómo fue el Servicio de Vía y Obras, en donde trabajaban el 66,89% de estas ferroviarias, el que concentraba el mayor número de empleos, siendo predominantes también en las diferentes casuísticas resultantes de los expedientes de depuración, con excepción del grupo de las consideradas como no depuradas. A mucha distancia se encontrarían otros servicios, como el de Explotación, Material y Tracción e Intervención, destacando un 7,33% de ferroviarias de las que desconocemos el servicio al que pertenecían.

Cuadro 11. *Distribución de las ferroviarias por servicios y resultado de sus expedientes de depuración*

Servicios	Número ferroviarias	%	SD	%	RCS	%	RSS	%	ND	%	Total
Vía y Obras	2992	66,89	144	63,44	396	71,74	2430	67,11	22	27,85	2992
Explotación	601	13,44	44	19,38	52	9,42	496	13,70	9	11,39	601
Se desconoce	328	7,33	3	1,32	18	3,26	283	7,82	24	30,38	328
Material y Tracción	190	4,25	8	3,52	40	7,25	137	3,78	5	6,33	190
Intervención	161	3,60	10	4,41	27	4,89	112	3,09	12	15,19	161
Contabilidad	54	1,21	2	0,88	6	1,09	43	1,19	3	3,80	54
Dirección	38	0,85	1	0,44	3	0,54	34	0,94	0	0,00	38
Comercial	31	0,69	4	1,76	4	0,72	23	0,64	0	0,00	31
Sanitario	18	0,40	3	1,32	0	0,00	14	0,39	1	1,27	18
Reclamaciones	15	0,34	3	1,32	0	0,00	10	0,28	2	2,53	15
Eléctrico	10	0,22	0	0,00	3	0,54	7	0,19	0	0,00	10
Acopios	8	0,18	0	0,00	0	0,00	8	0,22	0	0,00	8
Personal y Asistencia Social	8	0,18	1	0,44	0	0,00	7	0,19	0	0,00	8
Almacenes	5	0,11	2	0,88	1	0,18	1	0,03	1	1,27	5
Contencioso	4	0,09	0	0,00	1	0,18	3	0,08	0	0,00	4
Economato	4	0,09	1	0,44	0	0,00	3	0,08	0	0,00	4
Consejo de Administración	3	0,07	0	0,00	0	0,00	3	0,08	0	0,00	3

Servicios	Número ferroviarias	%	SD	%	RCS	%	RSS	%	ND	%	Total
Caja de Pensiones	2	0,04	0	0,00	0	0,00	2	0,06	0	0,00	2
Administración	1	0,02	0	0,00	1	0,18	0	0,00	0	0,00	1
Caja	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Cambio y Compensación	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Comisaría	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Consejo de Dirección	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Coordinación	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Minas Barruelo	1	0,02	1	0,44	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1
TOTAL	4.479	100	227	100	552	100	3621	100	79	100	4.479

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Base de datos nominal de la depuración ferroviaria, a fecha de septiembre de 2023.

La distribución territorial nos muestra cómo, si exceptuamos al 21,71% de las ferroviarias de las que no disponemos el dato de lugar de residencia, existía una distribución bastante igualada entre todas las provincias, destacando por este orden Madrid, Valencia y Barcelona, circunstancia que responde a la concentración de los diferentes servicios en estas ciudades. En el caso de Valencia puede corresponder también con su rango de capital provisional de la República tras desplazarse hasta allí el gobierno legalmente constituido.

Cuadro 12. *Distribución de las ferroviarias por provincias y resultado de sus expedientes de depuración*

Provincias	Número de ferroviarias	%	SD	%	RCS	%	RSS	%	ND	%	Total
Álava	57	1,27	0	0,00	0	0,00	57	1,57	0	0,00	57
Albacete	38	0,85	0	0,00	1	0,18	37	1,02	0	0,00	38
Alicante	55	1,23	3	1,32	2	0,36	49	1,35	1	1,27	55
Almería	12	0,27	2	0,88	0	0,00	10	0,28	0	0,00	12
Asturias	121	2,71	13	5,73	23	4,17	85	2,35	0	0,00	121
Ávila	16	0,36	1	0,44	1	0,18	14	0,39	0	0,00	16
Badajoz	12	0,27	2	0,88	4	0,72	6	0,17	0	0,00	12
Barcelona	234	5,23	14	6,17	20	3,62	197	5,44	3	3,80	234
Burgos	74	1,65	2	0,88	0	0,00	72	1,99	0	0,00	74
Cáceres	76	1,70	0	0,00	0	0,00	76	2,10	0	0,00	76
Cádiz	2	0,04	0	0,00	0	0,00	2	0,06	0	0,00	2
Cantabria	76	1,70	10	4,41	21	3,80	44	1,22	1	1,27	76

Provincias	Número de ferroviarias	%	SD	%	RCS	%	RSS	%	ND	%	Total
Castellón	126	2,82	15	6,61	32	5,80	78	2,15	1	1,27	126
Ciudad Real	79	1,77	2	0,88	3	0,54	74	2,04	0	0,00	79
Córdoba	27	0,60	0	0,00	2	0,36	25	0,69	0	0,00	27
Coruña (A)	53	1,18	0	0,00	1	0,18	52	1,44	0	0,00	53
Cuenca	25	0,56	0	0,00	3	0,54	22	0,61	0	0,00	25
Girona	43	0,96	2	0,88	4	0,72	37	1,02	0	0,00	43
Granada	25	0,56	5	2,20	1	0,18	18	0,50	1	1,27	25
Guadalajara	30	0,67	0	0,00	1	0,18	29	0,80	0	0,00	30
Guipúzcoa	82	1,83	5	2,20	10	1,81	61	1,68	6	7,59	82
Huelva	2	0,04	0	0,00	1	0,18	1	0,03	0	0,00	2
Huesca	67	1,50	7	3,08	10	1,81	50	1,38	0	0,00	67
Jaén	37	0,83	2	0,88	2	0,36	32	0,88	1	1,27	37
León	121	2,71	3	1,32	2	0,36	116	3,20	0	0,00	121
Lleida	76	1,70	9	3,96	15	2,72	51	1,41	1	1,27	76
Lugo	69	1,54	0	0,00	0	0,00	69	1,91	0	0,00	69
Madrid	620	13,86	33	14,54	85	15,40	488	13,48	14	17,72	620
Málaga	32	0,72	2	0,88	1	0,18	3	0,08	26	32,91	32
Murcia	74	1,65	2	0,88	6	1,09	66	1,82	0	0,00	74
Navarra	107	2,39	2	0,88	0	0,00	105	2,90	0	0,00	107
Ourense	22	0,49	0	0,00	0	0,00	22	0,61	0	0,00	22
Palencia	76	1,70	7	3,08	3	0,54	65	1,80	1	1,27	76
Pontevedra	73	1,63	3	1,32	0	0,00	69	1,91	1	1,27	73
Rioja (La)	35	0,78	0	0,00	0	0,00	35	0,97	0	0,00	35
Salamanca	54	1,21	0	0,00	0	0,00	54	1,49	0	0,00	54
Se desconoce	971	21,71	34	14,98	211	38,22	708	19,55	18	22,78	971
Segovia	21	0,47	0	0,00	0	0,00	21	0,58	0	0,00	21
Sevilla	20	0,45	1	0,44	0	0,00	17	0,47	2	2,53	20
Tarragona	134	3,00	14	6,17	18	3,26	100	2,76	2	2,53	134
Teruel	17	0,38	3	1,32	1	0,18	13	0,36	0	0,00	17
Toledo	77	1,72	2	0,88	11	1,99	64	1,77	0	0,00	77
Valencia	348	7,78	18	7,93	46	8,33	284	7,84	0	0,00	348
Valladolid	49	1,10	2	0,88	4	0,72	43	1,19	0	0,00	49
Vizcaya	43	0,96	6	2,64	6	1,09	31	0,86	0	0,00	43
Zamora	23	0,51	0	0,00	0	0,00	23	0,64	0	0,00	23
Zaragoza	48	1,07	1	0,44	1	0,18	46	1,27	0	0,00	48

Provincias	Número de ferroviarias	%	SD	%	RCS	%	RSS	%	ND	%	Total
TOTAL	4.479	100	227	100	552	100	3621	100	79	100	4.479

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Base de datos nominal de la depuración ferroviaria, a fecha de septiembre de 2023.

Por último, mostramos el cuadro que recoge las 78 categorías profesionales registradas en la base de datos y que nos permiten conocer el grado de especialización de estas trabajadoras en las diferentes compañías. Esta relación nos permite constatar que, aunque la categoría de guardabarrera o guardesa era la preponderante, con el 65,89%, y la que registró el mayor número de sanciones, no era la única que era desempeñada por mujeres. Así pues, mediante este cuadro se puede verificar la presencia de mujeres en otras categorías dentro de las plantillas de las diferentes compañías ferroviarias españolas en oficios vinculados con el ámbito de la administración, venta de billetes (taquilleras) y, sobre todo, limpiadoras de edificios, estaciones, dependencias de la red ferroviaria y material rodante para pasajeros. Si repasamos el cuadro podemos comprobar cómo, aunque en un número muy reducido, encontramos profesiones como el de abogada, médica, profesoras en las escuelas de las compañías, enfermeras y hasta una bibliotecaria, una traductora y una ayudante del laboratorio químico de los ferrocarriles Andaluces. Destacables son también la presencia de seis jefas de sección, tres de las cuales reingresaron con rebajas de categoría, y una inspectora principal. También merece destacar cómo aquellas trabajadoras empleadas en negocios concesionados por las compañías en sus estaciones, como las cantineras, fondistas, kioskeras y arredantarias de restaurantes también pasaron por el procedimiento depurador, abriéndoseles la ficha y el expediente como a cualquier trabajadora de plantilla. Por último, se distinguen también algunos empleos vinculados al ámbito de los talleres, como eran las costureras y barnizadoras.

Cuadro 13. Distribución de las ferroviarias por categorías profesionales y resultado de sus expedientes de depuración

Categorías	Número de ferroviarias	%	SD	%	RCS	%	RSS	%	ND	%	Total
Guardabarrera / Guardesa	2951	65,89	139	61,23	390	70,65	2400	66,28	22	27,85	2951
Limpiadora	337	7,52	34	14,98	47	8,51	247	6,82	9	11,39	337
Empleada	287	6,41	20	8,81	39	7,07	211	5,83	17	21,52	287
Se desconoce	267	5,96	1	0,44	17	3,08	235	6,49	14	17,72	267
Encargada de Limpieza	134	2,99	7	3,08	17	3,08	104	2,87	6	7,59	134
Expendedora	117	2,61	10	4,41	11	1,99	96	2,65	0	0,00	117
Moza de Limpieza	46	1,03	2	0,88	7	1,27	37	1,02	0	0,00	46
Pensionista	29	0,65	0	0,00	0	0,00	28	0,77	1	1,27	29

Categorías	Número de ferroviarias	%	SD	%	RCS	%	RSS	%	ND	%	Total
Oficial de 3ª	27	0,60	1	0,44	2	0,36	23	0,64	0	0,00	26
Cantinera	26	0,58	0	0,00	0	0,00	26	0,72	0	0,00	26
Ex-guardesa	24	0,54	0	0,00	0	0,00	24	0,66	0	0,00	24
Costurera	23	0,51	0	0,00	3	0,54	18	0,50	2	2,53	23
Encargada	21	0,47	0	0,00	0	0,00	21	0,58	0	0,00	21
Telefonista	19	0,42	0	0,00	4	0,72	12	0,33	3	3,80	19
Auxiliar	13	0,29	0	0,00	1	0,18	12	0,33	0	0,00	13
Auxiliar de Oficina	13	0,29	0	0,00	2	0,36	10	0,28	1	1,27	13
Fondista	11	0,25	0	0,00	0	0,00	11	0,30	0	0,00	11
Opositora	10	0,22	0	0,00	0	0,00	10	0,28	0	0,00	10
Enfermera	9	0,20	2	0,88	0	0,00	7	0,19	0	0,00	9
Oficial de 2ª	9	0,20	0	0,00	0	0,00	9	0,25	0	0,00	9
Jefa de Sección	6	0,13	0	0,00	3	0,54	3	0,08	0	0,00	6
Profesora	6	0,13	1	0,44	0	0,00	5	0,14	0	0,00	6
Oficial	5	0,11	0	0,00	1	0,18	4	0,11	0	0,00	5
Barnizadora	4	0,09	0	0,00	3	0,54	1	0,03	0	0,00	4
Empleada Principal	4	0,09	3	1,32	0	0,00	1	0,03	0	0,00	4
Encargada Casa Conductores	4	0,09	0	0,00	0	0,00	4	0,11	0	0,00	4
Guarda	4	0,09	0	0,00	2	0,36	2	0,06	0	0,00	4
Oficial de Oficina	4	0,09	2	0,88	0	0,00	2	0,06	0	0,00	4
Encargada de Estación	3	0,07	0	0,00	0	0,00	3	0,08	0	0,00	3
Lavandera	3	0,07	0	0,00	0	0,00	3	0,08	0	0,00	3
Oficial Administrativo	3	0,07	0	0,00	0	0,00	3	0,08	0	0,00	3
Asistente Social	2	0,04	0	0,00	0	0,00	2	0,06	0	0,00	2
Empleada Limpieza	2	0,04	0	0,00	0	0,00	1	0,03	1	1,27	2
Encargada de Apeadero	2	0,04	0	0,00	1	0,18	1	0,03	0	0,00	2
Ex-Empleada	2	0,04	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	2,53	2
Guardagujas	2	0,04	0	0,00	0	0,00	2	0,06	0	0,00	2
Guardalmacén	2	0,04	0	0,00	0	0,00	2	0,06	0	0,00	2
Kiosquera	2	0,04	0	0,00	0	0,00	2	0,06	0	0,00	2
Mecanógrafa	2	0,04	0	0,00	0	0,00	2	0,06	0	0,00	2
Obrera	2	0,04	0	0,00	0	0,00	2	0,06	0	0,00	2
Oficial de 4ª	2	0,04	0	0,00	0	0,00	2	0,06	0	0,00	2

Categorías	Número de ferroviarias	%	SD	%	RCS	%	RSS	%	ND	%	Total
Peón	2	0,04	1	0,44	0	0,00	1	0,03	0	0,00	2
Practicante	2	0,04	0	0,00	0	0,00	2	0,06	1	1,27	3
Abogada	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Agente	1	0,02	1	0,44	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1
Arrendataria Restaurante	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Auxiliar de Economato	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Auxiliar de Escuela	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Auxiliar de Profesora	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Auxiliar Fijo	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Auxiliar Taquimecanógrafa	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Ayudante Químico	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Ayudante Secretaria	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Bibliotecaria	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Celadora	1	0,02	0	0,00	1	0,18	0	0,00	0	0,00	1
Colocadora de sellos	1	0,02	0	0,00	1	0,18	0	0,00	0	0,00	1
Conserje de dormitorios	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Encargada de lavabos	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Encargada Dormitorio Personal	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Estanquera	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Guardafrenos	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Guardagujas Telegrafista	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Inspector Principal	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Mecanógrafa-Telefonista	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Médica	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Moza de plantilla	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Moza de Tren	1	0,02	1	0,44	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1
Moza Suplementaria	1	0,02	1	0,44	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1
Oficial Mecanógrafa	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Oficial y Auxiliar de Oficina	1	0,02	1	0,44	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1
Portero	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1

Categorías	Número de ferroviarias	%	SD	%	RCS	%	RSS	%	ND	%	Total
Profesora auxiliar	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Quitamanchas	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Repartidora Principal	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Suplementaria	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Suplenta	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Taquillera	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Telegrafista	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
Traductora	1	0,02	0	0,00	0	0,00	1	0,03	0	0,00	1
TOTAL	4.479	100	227	100	552	100	3621	100	79	100	4.479

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Base de datos nominal de la depuración ferroviaria, a fecha de septiembre de 2023.

Todo este panorama de profesiones y categorías comenzaría a cambiar cuando se aplicó el Fuero del Trabajo, mediante el cual muchas de estas trabajadoras fueron obligadas a retirarse de la empresa por haber contraído matrimonio o por prestar servicio en talleres o en otros destinos, considerados por el franquismo como “incompatibles con las obligaciones domésticas”.

3. Sobre las trabajadoras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces sancionadas con la separación definitiva.

Vamos a detenernos en las trabajadoras de Andaluces cuyo procedimiento de depuración concluyó con su separación definitiva de la empresa. Como se señala en el Cuadro 4, en torno a 1939, trabajaban en dicha empresa un total de 629 mujeres, las cuales representaban el 10,65% del conjunto de los trabajadores de la misma. De estas, 29 (4,6%) fueron separadas de la empresa, 194 (30,8%) fueron reingresadas con sanción, 373 (59,3%) reingresadas sin sanción y 33 (5,2%) no fueron depuradas.

Entre las 29 trabajadoras de Andaluces que fueron separadas de la empresa, había 20 guardabarreras (una proporción similar al peso que representaban en el conjunto de trabajadoras ferroviarias), tres limpiadoras, tres “empleadas” (desconocemos qué había exactamente detrás de esta denominación), una expendedora, una maestra de primeras letras y una farmacéutica. La mayoría eran esposas, hijas y/o madres de ferroviarios. En efecto, Francisco De los Cobos señala que las concesionarias españolas incorporaron familias enteras a la explotación de los caminos de hierro para alcanzar un triple objetivo: reclutar, fijar y reproducir la mano de obra (vía para asegurar la lealtad de la familia entera a la empresa); economizar recursos, con remuneraciones por unidad de fuerza de trabajo bajas (se sumaban las contribuciones de todos los miembros del núcleo familiar para hacer posible el “salario familiar de subsistencia”) y, por último, establecer una jerarquía y disciplina “natural”

(el varón cabeza de familia como agente de plantilla; los jóvenes, como meritorios o aprendices y las esposas, hermanas e hijas que trabajaban en los estratos más bajos)⁹.

Las guardesas o guardabarreras, como se ha señalado más arriba, configuraban el colectivo numéricamente más importante de trabajadoras ferroviarias (suponían el 66% del total, según los datos que arrojan a día de hoy los expedientes de depuración). Su trabajo consistía en vigilar y mantener en buen estado los pasos a nivel y efectuar su accionamiento cuando el paso de los trenes lo requería. A veces, el cargo las hacía residir en una “casilla”, proporcionada por las compañías, situada cerca del paso a nivel que custodiaban. El aprendizaje del oficio se producía, como tantas otras veces en el trabajo femenino, en el ámbito familiar y de manera informal. Se consideraba un trabajo no cualificado, caracterizado por el atraso técnico y el uso de útiles muy rudimentarios (una trompa de aviso, dos banderines verdes, dos banderines rojos, un farol de tres fuegos y una caja de petardos). Los avisos se hacían de forma mecánica, mediante discos accionados desde la estación a la casilla¹⁰. La guardería de las vías se consideraba compatible con las tareas del hogar —a pesar de que a menudo implicaba la vigilancia de las mismas las 24 horas del día todos los días del año— y los ingresos obtenidos por estas trabajadoras se entendían como “complementarios” al de los hombres de la familia, aunque resultaban imprescindibles para el mantenimiento del grupo doméstico¹¹. A pesar de la responsabilidad (evitación de accidentes) y el riesgo que implicaba esta función (fueron numerosas las guardesas que perdieron la vida atropelladas por un tren), estos argumentos fueron utilizados sistemáticamente por las compañías para justificar sus bajísimos salarios (entre 1 y 1,5 pesetas al día en el periodo de estudio). Por otra parte, la diferencia salarial entre mujeres y hombres guardabarreras por realizar el mismo trabajo era enorme. En 1930, mientras que un guardabarrera hombre cobraba 5 pesetas al día, una guardabarrera mujer ganaba 0,93 pesetas¹².

Las limpiadoras eran el segundo colectivo en importancia. Encuadradas en el Servicio de Material y Tracción, se encargaban de la limpieza de estaciones, dormitorios, oficinas, coches y “quioscos de necesidad”. Su sueldo era bajo, pero bastante superior al de las guardesas (en torno a 3 pesetas y 80 céntimos en 1934) y tenían la ventaja de tener una jornada laboral de ocho horas, a diferencia de la disponibilidad plena que debían tener las guardesas. Según Ballesteros, muchas de

⁹ Francisco De los Cobos (2017): “Redescubrir los trabajos ocultos. Las empresas ferroviarias y la mano de obra femenina (1850-1900)”, *Tst: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 33, pp. 12-32. Sobre este asunto, véase también, Tomás Martínez Vara y José Luis Ramos (2016): “Ferrocarril, capital humano y mercados internos de trabajo en España durante la época de las compañías privadas”, *Revista de la historia de la economía y de la empresa*, 10, pp. 345-376.

¹⁰ Pilar Domínguez Prats (2003): “Trabajos iguales, condiciones desiguales. Las guardesas y las guardabarreras en RENFE (1941-1971)”, en Carmen Sarasúa y Lina Gálvez, eds., *¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo*, Publicaciones de la Universidad de Alicante, Alicante, pp. 357-376; pp. 367-368.

¹¹ Belén Moreno Claverías (aceptado para su publicación): “Los empleados humildes de grandes empresas”: las mujeres guardabarreras en el primer tercio del siglo XX”. *Revista Historia Social*.

¹² Francisco Polo Muriel (2008): “El factor humano en el Servicio de Vía y Obras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1936)”, en Domingo Cuéllar y Andrés Sánchez Picón, dirs., *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*, Junta de Andalucía, Sevilla, 2008, pp. 641-719, p. 694.

estas limpiadoras, al igual que las guardabarreras, eran esposas o viudas –analfabetas– de trabajadores “fieles”, muertos a veces en servicio¹³.

Los expedientes de depuración que nos sirven de base para el siguiente análisis, incluyen, además de la solicitud de reingreso de la trabajadora, un cuestionario sobre su conducta antes y durante la guerra, una declaración jurada en la que aportaba su versión de los hechos, los informes de la Falange, la Guardia Civil, el Alcalde (con la colaboración de la Policía local) y el del Jefe del Servicio de la empresa al que estaban adscritas, el cual tenía que recabar información sobre la conducta moral, profesional y político-social de las trabajadoras. Mientras que en los expedientes masculinos se juzgaba su conducta pública, en los de las mujeres se valoraba también su conducta privada, es decir, sufrieron una doble represión por cuestión de género.

De estos 29 casos de mujeres separadas de Andaluces, ha sido posible localizar el expediente de depuración de 15. Si algo define el contenido de los expedientes es una arbitrariedad patente, dado que a menudo se admite “desconocer” la conducta de las trabajadoras antes o durante la guerra así como su filiación política o sindical (muchas de ellas aparecen como sindicadas, aunque en algunos casos se reconoce que no hay prueba alguna de ello y en otros sostenían que habían sido obligadas por sus jefes). Su futuro dependía de valoraciones de personas desconocidas –en el caso de las autoridades– o conocidas (vecinos, jefes o compañeros de trabajo). Las valoraciones de los informes y testimonios podían ser concordantes o dispares y, por lo tanto, tan difíciles de demostrar como de negar. También había testimonios de apoyo, tanto de vecinos como de compañeros de trabajo, los cuales no tenían mucho valor en las deliberaciones de la Junta de Depuración.

Los motivos de separación que aparecen con mayor frecuencia en los expedientes consultados eran: tener antecedentes “marxistas” antes o durante la guerra (probados o no); haber mostrado cualquier forma de rechazo a los sublevados (probada o no); el haber huido a zona roja tras la llegada de las tropas franquistas (aunque muchas de ellas declararon haber sido forzadas a hacerlo por los propios “rojos”, que precisaban de sus servicios profesionales en territorio aún republicano). Estos eran los motivos “aparentes”, dado que una lectura profunda de los expedientes revela, como se verá más adelante, que entre los motivos “reales” más importantes se hallaba tener familiares varones considerados “destacadísimos elementos rojos”¹⁴.

No es posible saber hasta qué punto pudieron ser ciertas las acusaciones de ser defensoras de la República que muchas veces se les atribuyó, ya que ellas lo negaron sistemáticamente. En una situación de vulnerabilidad extrema como esta, cuando

¹³ Esmeralda Ballesteros, “La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962”, en Carmen Sarasua y Lina Gávez, eds., *¿Privilegios o eficiencia?*, pp. 335-354, p. 344.

¹⁴ Esto era así ni solo en los procesos de depuración. Por ejemplo, son numerosos los testimonios de niñas o adolescentes que fueron rapadas solo por ser hijas de un “rojo”. Un testimonio recogido para Villadiego (Burgos) en la monografía de Enrique González Duro, apunta una relación nominal de 31 mujeres —entre las cuales se encontraba una niña de catorce años de edad—, que sufrieron repetidamente violencia represiva: les raparon la cabeza, les hicieron tomar aceite de ricino, lo que les provocaba diarreas y vómitos instantáneos mientras las hacían pasear en público el día de feria, las obligaban a cantar el Cara al Sol junto a los falangistas que las flanqueaban... . Como apunta el mismo testimonio, “la mayoría de ellas eran familiares de hombres encarcelados o asesinados”. Enrique González Duro (2012): *Las rapadas. El franquismo contra la mujer*. Editor digital: Titivillus ePub base r1.2 ebookelo, p. 32.

corrían el riesgo de perder sus escasos jornales en un tiempo de carestía e incluso su libertad, era demasiado arriesgado aceptar las acusaciones –por pequeñas que fueran– en el caso de que fuesen ciertas. Por ese motivo, a partir de los expedientes aquí analizados no es posible hacer una aproximación rigurosa al grado de implicación de estas ferroviarias en la defensa del régimen republicano. Cabe suponer que muchas de las que se implicaron profundamente en la lucha, fuese en la retaguardia o en el frente, no vivieron el procedimiento de depuración por estar huidas, presas o muertas.

La vinculación directa entre la expulsión de la empresa y hecho de tener familiares de izquierdas queda clara en muchos de los expedientes analizados. Por ejemplo, Carmen Ávila Castro¹⁵, guardabarrera en la línea de Córdoba a Málaga, fue sancionada con la separación definitiva con pérdida de todos los derechos por abandonar la casilla donde residía en Montilla, el 18 de julio del 1936, “pasando a la zona roja y prestando servicio a Espeluy (Jaén)”. Contó con el apoyo de los Jefes de Sección de Vía y Obras. El Jefe de la 2ª Sección de Montilla sostenía que “en su carpeta personal no consta ninguna nota desfavorable a su comportamiento (...) Según informes, con anterioridad al Glorioso Movimiento Nacional no se le conocieron actividades políticas de ninguna clase (...) El 18 de julio de 1936 se encontraba en su residencia (...), la que abandonó según dice presionada por los rojos, pasando a la línea de Puente Genil a Linares para prestar servicios en Espeluy”. El jefe de la 3ª sección de Espeluy afirmó que “esta agente, con fecha de 11 de septiembre de 1936, llegó a esta sección procedente de la Zona Nacional, ignorándose si fue evacuada por los rojos, permaneciendo en Espeluy hasta la liberación total de esta zona. Durante este periodo de tiempo cumplió bien con su trabajo, observando buena conducta tanto pública como privada”, aunque el mismo apunta que creía que estaba afiliada a la Federación de la Industria Ferroviaria (C.N.T.).

Carmen Ávila se defendió señalando que su marcha se había producido a la fuerza: “permanecí en mi puesto hasta el día 28 de agosto de 1936 (...); la misma noche sobre las doce o la una, se presentó una patrulla de hombres armados, para mí desconocidos, los cuales, tras encañonarme, me obligaron a que los siguiera”. En otro documento se defiende en la misma dirección: “fui arrastrada por la Peste Roja hasta tanto me presenté en Espeluy al sobrestante, el cual me ordenó quedara a disposición del Capataz para cuando fuese necesario mi servicio. Es cuanto puedo decir sobre el particular”.

Los informes del Alcalde y de la Falange de Montilla fueron favorables a Carmen Ávila, no observando nada extraño en su conducta. Sin embargo, la Guardia Civil de Espeluy, en informe dirigido al Ingeniero Jefe de la División de Vía y Obras, declaró que “vino a esta evadida de Montilla en compañía de su hermano José [albañil de Andaluces], que era destacadísimo elemento rojo. A ella no se le ha visto cometer ningún acto delictivo, ignorándose su conducta antes de fijar su residencia en esta”. La trabajadora iba a perder su puesto de trabajo a causa del posicionamiento político de su hermano, aunque no existiesen pruebas contra ella. Aunque el Ingeniero Jefe de la División de Vía y Obras en Málaga propuso a la Junta Depuradora su admisión definitiva, fue sancionada con la separación definitiva. Así lo argumentaron los vocales de la Junta depuradora de Andaluces que lo decidieron: “la guardabarrera se evadió de

¹⁵ Expediente de Depuración nº. 1.810. Compañía Andaluces. CDMH, Salamanca.

zona nacional a roja en unión de su hermano, el albañil José Ávila Castro, destacadísimo elemento rojo, cuya separación se ha dictaminado por esta Junta teniendo en cuenta que tal fuga fue voluntaria. Por lo expuesto, esta Junta, modificando la propuesta de la División de Vía y Obras, dictamina también la baja definitiva de la citada guardabarrera”. Es decir, dado que su hermano fue separado, ella también.

Los vínculos familiares con “peligrosos elementos rojos” resultaron aún más devastadores para la limpiadora Carmen Aguilar Llamas¹⁶, quien no solo fue separada de la compañía sino que fue condenada, por Consejo de Guerra celebrado en Sevilla en noviembre de 1938, a la pena de seis meses y un día de cárcel. ¿Qué delito cometió? Supuestamente, fue condenada “porque después del Alzamiento Nacional y encontrándose en zona liberada hizo manifestaciones insultantes [junto con una amiga, también procesada] contra nuestro Ejército y las invictas Milicias Españolas”. En ese momento, Carmen tenía 57 años, era “viuda, ferroviaria, con instrucción”, no tenía antecedentes penales y trabajaba en Andaluces desde hacía más de 17 años “con gran satisfacción de mis jefes, como puede comprobarse por mi carpeta personal”. A pesar de que fue absuelta sin condena a los tres meses y que el director de la cárcel redactó un informe muy positivo sobre su “conducta intachable”, en su expediente se denuncia su dificultad para entender “la hondísima transformación social que se ha operado en España a partir de la fecha del 18 de julio de 1936 y del Glorioso Movimiento Nacional”. No solo eso, sino que “hay personas que no quieren enterarse y que no solo siguen con sus mismos hábitos e ideologías sino que encima insultan, menosprecian y ofenden al mil veces laudable y heroico Ejército Español y a las Milicias Nacionales (...) Las procesadas en repetidas ocasiones y en el barrio en el que viven no dejan de proferir insultos del más bajo estilo a las fuerzas que luchan por la independencia, la salvación de la Patria y el bienestar de la Nación”.

Carmen Aguilar solicitó su reingreso a la Compañía, aportando un informe muy positivo del Jefe de su dependencia de trabajo, quien, al igual que el director de la prisión, calificó su conducta político-social durante el periodo de guerra en el recorrido de Sevilla como “intachable”. El Subjefe de la División de Material y Tracción, dispuesto a tramitar el reingreso de Carmen, señaló que le resultaba imposible porque la trabajadora no podía presentar el certificado de estar absuelta o de no habersele seguido juicio alguno dado que la Auditoría de Guerra no se lo facilitaba, “extrañándonos se nieguen a entregárselo cuando constantemente estamos recibiendo certificados de esta índole”.

La desproporción entre el cargo que se le atribuyó a Carmen (insultos al Ejército) y su castigo (cárcel y separación de la empresa), junto a su imposibilidad de conseguir el certificado que era necesario para tramitar la readmisión, sugieren que algo poco claro había detrás. Solo es posible arrojar un poco de luz leyendo el testimonio de un compañero de trabajo. En efecto, ante la petición de antecedentes personales por parte del Jefe del Servicio de Material y Tracción de Andaluces en marzo de 1940, el Ayuntamiento de Sevilla, por las diligencias practicadas por la Policía Urbana, indicó lo siguiente: “un compañero de trabajo, Subjefe de recorrido, Emilio de la Rosa Romero, afirma que Carmen Aguilar siempre observó buena conducta, no

¹⁶ Expediente de Depuración nº. 4.004. Compañía Andaluces. CDMH, Salamanca.

haciendo manifestaciones políticas ni sociales; al iniciarse el Alzamiento Nacional le fue aplicado el Bando de Guerra a dos hijos suyos y otro marchó a la zona roja muriendo también y otro que era soldado en el Ejército Nacional se pasó al enemigo y hoy se encuentra detenido; cuando ocurrieron estos hechos la Aguilar Llamas fue detenida y condenada por esta Audiencia a 6 meses de arresto por insultos a la fuerza pública". En este testimonio se aprecia la vinculación directa entre la filiación política de sus hijos (tres de ellos muertos y un cuarto detenido) y su Consejo de guerra, paso por la cárcel y pérdida del trabajo, que nunca logró recuperar. En febrero de 1942, el Comité de Gerencia de Andaluces resolvió que "en su expediente de revisión, se confirma su baja acordada por la autoridad militar". Posiblemente, el delito de esta mujer, como tantas otras, hubiese consistido en parir hijos "rojos".

Parece que la joven guardabarrera del Ramal a la Mina del Marquesado (Granada), Joaquina López Egea, nunca acabó de entender tampoco por qué había sido separada de la empresa¹⁷. En junio de 1939, cuando se inicia su expediente, tenía 24 años y llevaba cuatro trabajando en Andaluces. En su declaración jurada, afirmó haber trabajado a las órdenes del Comité de Guadix desde el 18 de julio -solo realizando las tareas propias de su cargo-, y mencionó algunos nombres de sus integrantes. El informe de la Comandancia de Puesto de la Guardia Civil de Minas de Alquife (Comandancia de Granada), indicó que no participó en actos contra el Glorioso Movimiento Nacional, que no formó parte de las milicias ni abandonó su domicilio tras la entrada de las tropas sublevadas. Pero, también, y aquí se hallaría la causa de su castigo, que no se la podía considerar adicta al Movimiento por "haberse desplazado en varias ocasiones al frente para visitar a su marido, sargento dinamitero del Ejército Rojo" (el cual se hallaba detenido y puesto a disposición de la autoridad militar). De lo que se dedujo que, "aunque no se la podía considerar peligrosa, tampoco era considerada muy adicta al Glorioso Movimiento Nacional". La trabajadora aclaró que ella nunca fue al frente, que se dirigió a un pueblo cercano de la retaguardia (Los Frailes) a contraer matrimonio y otra vez después para llevar comida a su marido. Aportaba justificantes y libro de familia. Tanto el Ingeniero Jefe de la División de Vía y Obras como la Junta Depuradora propusieron la baja en diciembre de 1939. Meses más tarde, en octubre de 1940, Joaquina volvería a solicitar su reingreso, ya que ignoraba las causas que habían motivado su separación. Su expediente se cerró en junio de 1941, indicando que no se había procedido a la revisión del mismo al no existir nuevos "méritos".

Por su parte, Adolfina Vico Pretel –guardabarrera de la línea de Baza a Guadix y mujer de un obrero de 3ª de la misma Compañía, también depurado- fue acusada de ser una "destacada propagandista de izquierdas durante la dominación roja", aunque ella declaró que "nunca pertenecí a partido ni de derechas ni izquierdas antes del 18 de julio, y posteriormente forzosa como todas las guardabarreras nos obligaron a pertenecer al Sindicato Nacional Ferroviario UGT"¹⁸. En febrero de 1940, el Consejo de Administración de la Compañía de los Caminos de Hierro de Granada (Baza a Guadix) - con la aprobación de la Dirección General de Ferrocarriles- determinó la separación definitiva de Adolfina por su supuesta actividad propagandística y por "denunciar y perseguir a personas de derechas, pronunciándose de palabra en contra del Glorioso

¹⁷ Expediente de Depuración nº. 1.575. Compañía Andaluces. CDMH, Salamanca.

¹⁸ Expediente de Depuración nº. 43. Compañía Andaluces. CDMH, Salamanca.

Movimiento Nacional, incluso después de la liberación, por cuyos delitos se encuentra detenida”. Los informes del Alcalde, la Falange y la Guardia Civil de Zújar fueron muy desfavorables. En el informe de la FET de Zújar se señalaba que: “Durante la época roja fue elemento destacadísimo de izquierdas, persiguiendo y denunciando a las personas de orden. Colaboró con los refugiados, haciendo una propaganda criminal contra el Glorioso Movimiento Nacional, contando horrores de los crímenes que según ella realizaban en la Zona Nacional los Falangistas. Pasando el primer tren después de la liberación y al decir un viajero Arriba España, contestó que era un hijo de prostituta quien hubiera dicho tales palabras, pues ellos los rojos no habían perdido la guerra y todavía tenían que hacer leña. Fue siempre un elemento peligroso y de acción y sigue observando una conducta nada favorable (...) Elemento desafecto y muy peligroso para el Movimiento Salvador de la Patria”.

Da la impresión de que el Alcalde de Zújar modificó su informe inicial de cara a alinearlo con el de la Guardia Civil y la Falange. En un documento sin fechar, que parece que no fue tenido en cuenta a la hora de decidir la separación, este declaraba que “no realizó durante el dominio rojo separatista ningún acto en contra del Glorioso Movimiento Nacional. No formó parte en milicias armadas en contra del mismo. No abandonó su domicilio a la llegada del Glorioso Ejército Nacional. Después de ocupada su residencia por el Ejército Nacional, en sus actos y conversaciones ha manifestado su afección al mismo. En la actualidad se le considera individuo adherido al Glorioso Movimiento Nacional”. Adolfin se defendió afirmando que todos los cargos contra ella eran calumnias, “ya que jamás he obrado de la forma tan vil como se me acusa ni hay quien me los pueda probar. Es todo cuanto tengo que manifestar”. No sabemos qué ocurrió con ella. Su expediente finaliza con dos folios sin fechar en los que se escribe que “este agente se encuentra detenida por disposición de la Auditoría de guerra sujeta a sumario”.

El cargo que recayó sobre Carmen Martín Martín¹⁹, guardabarrera en la línea Moreda-Granada, fue ejercer su función para el Comité de Málaga, Barcelona y Valencia desde el 18 de julio de 1936, sin dedicarse a trabajos de “naturaleza guerrera” o “de retaguardia” y sin abandonar nunca la Compañía. En su declaración jurada, sostuvo no conocer los nombres de los componentes de dicho Comité y que las órdenes las recibía de su jefe inmediato. Este es uno de los expedientes en los que existe gran disparidad entre los informes: mientras que el del Alcalde de Piñar (Granada), donde residía la guardesa antes de la guerra, le fue favorable (“fue apolítica, no mezclándose en hechos de carácter marxista (...) En la actualidad [septiembre de 1940] se la considerara “afecta al Movimiento Nacional”), el de la Guardia Civil de la misma localidad fue demoledor: “perteneció al Partido Socialista y se destacó en sus manifestaciones verbales en favor del marxismo, excitando a cometer hechos delictivos a personas de igual condición, desconociéndose si ha podido cometer hechos concretos punibles. En la actualidad, por sus antecedentes se la considera adversaria del actual régimen. Teniendo algunos familiares detenidos, entre ellos su marido, por sus ideales marxistas”. De nuevo la vinculación directa entre la acusación contra una mujer y la filiación política de sus familiares varones. Ante el pliego de cargos, Carmen Martín lo negó todo, señalando que solo se había ocupado de su servicio y de las tareas domésticas. Así lo confirmaron dos testimonios, vecinos

¹⁹ Expediente de Depuración nº. 3.484. Compañía Andaluces. CDMH, Salamanca.

suyos. La FET se alineó con el informe de la Guardia Civil (“es de ideología marxista, antes y durante la guerra, considerándola peligrosa para la actual causa”), por lo que el Ingeniero Jefe de Vía y Obras en Málaga, atendiendo a los informes negativos de la Guardia Civil y de la Falange y “teniendo además en cuenta los antecedentes familiares que en la interesada concurren”, consideró que debía ser baja definitiva, lo que fue ratificado por la Junta Depuradora.

En algunos casos, el peor enemigo de las trabajadoras se encontraba en la misma empresa. Carmen Córdoba Domínguez²⁰, “limpiadora destajista” de los dormitorios en Ronda y durante la guerra “limpiadora de coches” bajo la orden del Jefe de Depósito de Alicante, fue separada definitivamente a pesar de tener, según el informe de la Policía de Málaga de noviembre de 1939, “buena conducta, tanto privada como pública”. En el mismo se añade que “es persona de orden, aunque inculta, por lo que huyó de Ronda al ser conquistada por las Tropas Nacionales, así como de esta capital. Sin afiliación política y puede considerarse adherida a nuestra causa”. En la misma dirección apuntaban los informes de la Policía y de la Guardia Civil de Ronda y de la Policía de Alicante, donde trabajó durante la guerra. Carmen Córdoba, en su declaración jurada, afirmó que abandonó su casa y puesto de trabajo porque “fue evacuada forzosamente a la llegada de las tropas Nacionales a esta población [Ronda], haciéndolo a Málaga, donde estuve prestando servicio de mi cargo hasta la llegada a Málaga de dichas Gloriosas fuerzas, donde también me obligaron los rojos a salir, haciéndolo a Alicante, donde estuve prestando servicio hasta el 3 de abril de 1939, que regresé a Ronda, mi residencia”.

El único informe externo negativo provino de la Guardia Civil de Alicante: “He observado una conducta regular en el servicio, propagandista rojo; y se le considera peligroso para la Causa Nacional, ignorando partido que pertenecía por ser refugiada en esta capital” y en algún otro se le acusa de haber pertenecido a la UGT, cosa que ella negó. Lo peor, sin embargo, tenía que llegar de sus propios superiores. Su Jefe de Servicio señaló que “su conducta profesional fue mala. Su actuación político-social, dada su calidad de refugiada y su forma de proceder, han dejado demostrado sin duda alguna que era partidaria del marxismo. Estaba sindicada no sé a qué organización”. El Subjefe de la División de Material y Tracción en Málaga, propuso, con éxito, a la Junta Depuradora prescindir de sus servicios “por huir de su residencia al ser liberada; por ser considerado elemento de izquierda y propagandista roja; y que no es afecta al Glorioso Movimiento Nacional”. A lo que se añadía “su condición de destajista y la mala conducta profesional que ha tenido”. Parece que el procedimiento depurador pudo servir en ocasiones para despedir a trabajadoras por razones puramente laborales o para que sus puestos fuesen ocupados por familiares, como se ha podido comprobar en algunos casos, de los mismos que elaboraban los informes en su contra.

Por su parte, Josefa Fuentes Gaitán, guardabarrera en la línea de Linares a Almería, en junio de 1939, cuando solicitó su readmisión, tenía 57 años, 30 años de servicio a sus espaldas y cobraba una peseta diaria²¹. En su relación jurada señaló que trabajó bajo las órdenes del Comité de Guadix, que “le daban órdenes como si fueran jefes” y que le encomendaron los trabajos propios de su cargo, ninguno de “naturaleza

²⁰ Expediente de Depuración nº. 2.374. Compañía Andaluces. CDMH, Salamanca.

²¹ Expediente de Depuración nº.2.648. Compañía Andaluces. CDMH, Salamanca.

guerrera". En la pregunta "indique cuanto sepa del periodo revolucionario", señala que "no estaba de acuerdo con la actitud marxista". Cuando le pidieron los nombres de los componentes de dicho Comité, a diferencia de otras trabajadoras que decían no saberlos o recordarlos, los mencionó uno por uno. Esto, supuestamente, debía ayudarla a ser readmitida en su puesto de trabajo. En enero de 1940, el Ingeniero Jefe de la División de Vía y Obras declara que Josefa podía ser considerada como afecta al Glorioso Movimiento Nacional, según se desprendía de los informes, por lo que propuso a la Junta Depuradora su admisión definitiva. Esto también debiera haberla ayudado. Sin embargo, la Junta Depuradora dictaminó, en marzo de 1940, la separación definitiva, fundamentalmente por pertenecer a una familia de "destacados marxistas": "se deduce que Josefa Fuentes siempre fue de ideas izquierdistas extremas y activa propagandista de las mismas. Pertenece a una familia de destacados marxistas, pues tiene dos hijos en Francia que fueron Capitanes en el ejército rojo. Es esposa del capataz Miguel Moreno Salinas, en cuyo expediente de depuración se ha dictaminado la separación sin pérdida de los derechos pasivos. Por lo expuesto, esta Junta dictamina, asimismo, la separación de dicha guardabarrera, pero sin pérdida de los derechos pasivos que, por su edad y años de servicios, tenía adquiridos el 18 de julio de 1936".

No sirvió de nada que la FET de Benalúa de Guadix emitiera un informe favorable basándose en los testimonios de dos vecinos falangistas ("es de buena conducta, no conociendo que haya intervenido en luchas delictivas de ninguna clase"). El último documento del expediente es una carta de Josefa, dirigida al Ingeniero Jefe de Vía y Obras, en la que denuncia que el 31 de enero de 1940 había recibido un telegrama dejándola suspensa de empleo y sueldo del servicio de la Compañía, "el cual he desempeñado durante treinta años como guardabarrera (...), y sin más aviso ni carta para que pueda defenderme de la acusación que se me haya imputado, me tiran a la calle y me dejan sin el pan de mis hijos y el mío".

En mayo de 1940, el Ingeniero Jefe de la División de Vía y Obras requirió por carta al Jefe de Sección 8ª de Vía y Obras que Dolores Hernández Carmona, guardabarrera de la línea Linares-Almería y residente en Pedro Martínez (Granada), cumplimentase los impresos con la solicitud de reingreso y que la Sección acompañase el informe sobre conducta profesional y político-social de la trabajadora para su remisión a la Junta Depuradora²². En ese momento, Dolores tenía 42 años y cobraba un jornal de 1,50 pesetas al día. Como otras guardesas, declaró que desde el 18 de julio trabajó a las órdenes del Comité de Guadix, los nombres de cuyos miembros no recordaba, ejerciendo únicamente las tareas propias de su profesión. Los informes del Jefe de Sección y de la Guardia Civil de Pedro Martínez le fueron favorables (no había participado en "ningún acto contrario de la Causa Nacional"). Sin embargo, en el informe del Ayuntamiento de la misma localidad, ratificado por el de Falange, se indicó que era marxista antes del 18 de julio y que tanto su marido como su hijo estaban en la cárcel "a causa de su mala actuación contra personas de orden del pueblo del gobernador, en donde se hallaba la casilla..." Por todo ello, se la consideró desafecta al nuevo régimen. Dolores negó los cargos que se le habían imputado, indicando que ella no tenía ideales marxistas y que, al igual que sus padres y familiares, había pertenecido a partidos de derechas. Los vocales de la Junta Depuradora dictaminaron su baja

²² Expediente de Depuración nº. 3.510. Compañía Andaluces. CDMH, Salamanca.

definitiva a causa de “su participación junto a sus familiares en la formulación de denuncias contra personas de derechas”.

Dolores Hernández Rodríguez, guardabarrera en la línea Linares-Almería y residente en Huércal Viator (Almería), cuando solicitó su reingreso, en 1939, tenía 52 años²³. Declaró que desde el 18 de julio trabajó como guardesa a las órdenes del Comité de Almería, ignorando los nombres de sus componentes, y que del “período revolucionario” solo conoció “miserias y privaciones por la falta de comestibles”. El Alcalde de Huércal consideró que “no se le podía considerar adherida al Glorioso Movimiento Nacional”, ya que se dedicó a elogiar “los hechos vandálicos que cometían las hordas rojas”, alentando a su hija Gloria Berbel Hernández, que era agente del S.I.M. (Servicio de Información Militar de la República) para que continuara su campaña de descubrir agentes partidarios de los Nacionales”. Sin embargo, el Comandante de la Guardia Civil de Viator manifestaba que no había cometido actos contra el Glorioso Movimiento Nacional y que se le podía considerar adherida, ya que no se le conocían acciones contrarias desde la ocupación de su población por las tropas del Ejército Nacional, lo cual fue ratificado por la Falange de Huécar. La guardesa se declaraba inocente alegando no entender de política y mucho menos de actos contra el Glorioso Movimiento Nacional; que siempre cumplió con sus deberes; que “nunca elogió actos vandálicos, odiaba su permanencia entre ellos”; que la única recomendación que dio a su hija durante los días de julio de 1936 fue que salvara una imagen de La Virgen Milagrosa que recorría mensualmente la vecindad y que, enterados “los rojos”, vinieron a por la imagen, pero no pudieron llevársela, estando aún en su residencia. También declaraba que desconocía que su hija fuese agente del S.I.M., porque “además, no sabía leer ni escribir, por lo que dudaba que una persona con tan pocos alcances como los de su hija pudiera ser agente”. Adjuntaba aval firmado por dos vecinos, ambos agricultores, en el que destacaban el hecho de haber salvado varias imágenes religiosas en su domicilio y de haber cumplido con su trabajo, considerándola afecta al Glorioso Movimiento Nacional.

En este caso, el mayor escollo de la guardesa para recuperar su trabajo provino del Jefe de la 9ª Sección de Vía y Obras, dado que a pesar de que “no tenía antecedentes concretos de que fuese verdad de lo que se le acusa”, tenía un “carácter díscolo e insubordinado, pues su mismo esposo no puede dominarla”. Por ello, se la podía considerar “capaz de todo y desde luego desafecta al Glorioso Movimiento Nacional”. Indicaba que el informe positivo del Jefe Local de Falange no era válido, ya que él mismo no le dio el visto bueno. En enero de 1940, los vocales de la Junta Depuradora –atendiendo a lo dicho por el Jefe de Sección- dictaminaron la baja definitiva de la trabajadora, refiriendo que esa misma sanción también había recaído en el caso de su hija, Gloria Berbel Hernández, guardabarrera como su madre. Parece ser, pues, que en este caso pesaron más los supuestos rasgos del carácter de la madre guardabarrera que cualquier prueba en su contra sobre su conducta político-social, ya que no existía ninguna.

En un caso excepcional, se acusó a Dolores Dorado Rodríguez, guardabarrera de la línea del Puerto de Santa María a Sanlúcar de Barrameda, de “imponer a su esposo, Elías Hormigo Delgado (ex capataz), la asistencia a reuniones extremistas clandestinas

²³ Expediente de Depuración nº. 2.616. Compañía Andaluces. CDMH, Salamanca.

y a ejercer propaganda en contra de sus propios Jefes jerárquicos”.²⁴ Es decir, en este caso, la “mala influencia” la ejercería la mujer sobre el marido, aunque Dolores juró que “jamás durante mi vida he conocido la forma de hacer propaganda en ningún sentido, ni a mi esposo he invitado nunca a tomar parte en reuniones de ningún género, toda vez que yo, como mi sexo me permite, no me he ocupado nada más que de las funciones que como mujer tengo encomendadas”. La guardesa “suplicaba” el reingreso, “que será la alegría mayor de mi vida, para poder llevar el sustento a los míos”. De 50 años de edad en 1938, afirmaba llevar 32 trabajando en la Compañía, “con toda la lealtad y entusiasmo, para poder tener el día de mañana un retiro para la vejez. Y desde que dejé mis servicios ha sido un continuo sufrimiento”. Se trataba de una mujer analfabeta (firmó su declaración con huella dactilográfica) y en un estado de precariedad acuciante. En 1940, dos años después de que solicitase el reingreso, el Comandante de la Guardia Civil del Puerto de Santa María redactó un informe negativo, a pesar de que reconocía la falta de información precisa: “aun cuando no se ha podido determinar concretamente su filiación política, es considerada simpatizante de izquierdas, por sus asistencias a reuniones clandestinas celebradas por elementos comunistas en los extrarradios de esta población y, según versiones no confirmadas, hizo mucha propaganda extremista entre el obrero de la ciudad. En los primeros días del Alzamiento Nacional, se mantuvo en actitud pasiva con relación al mismo, sin embargo no ha observado mala conducta tanto moral como pública y privada. En la actualidad, no se le puede considerar peligrosa pero tampoco afecta a la Causa Nacional”. A pesar de que el informe de la FET de Puerto de Santa María fue positivo (“buena conducta y moralidad”), el Ingeniero Jefe de la División de Vía y Obras afirmó que, a pesar de que la guardesa había manifestado que los cargos contra ella eran inciertos, “no acompaña documentos exculpatorios de ninguna clase”. También, como consecuencia de algunos de los informes anteriores, “resultan ser ciertas tales imputaciones”, por lo que propuso a la Junta Depuradora la baja definitiva. Esta dictaminó que “se deduce que fue de ideas de izquierdas extremas, asistiendo a reuniones clandestinas e imponiéndole a su esposo concurriera a las mismas, por cuyo motivo fue separada por la Autoridad Militar (...) Teniendo en cuenta la propuesta de la División de Vía y Obras y que la interesada no ha presentado documentos exculpatorios que avalen su conducta, dictamina que no ha lugar a la revisión y que procede mantener su baja definitiva”. Aquí es patente la importancia de no disponer de pruebas exculpatorias, al mismo tiempo que no tenía demasiada la ausencia de las inculpatorias.

Josefa Lidón Córdoba, guardabarrera en la línea entre Alicante y Murcia, con residencia en Orihuela, tenía 46 años cuando se inició su expediente en 1939, trabajaba en la Compañía desde 1922, cobraba un jornal de 1,5 pesetas y no sabía firmar²⁵. En este caso, todos los informes –de Falange, Ayuntamiento y Guardia Civil de Orihuela- coincidían en su mala conducta antes y durante la guerra. Se la acusaba de pertenecer al Partido Comunista, de participar en varias huelgas y de hacer mucha “propaganda roja”. Ella reconoció haber estado afiliada a la UGT desde el 1 de febrero de 1937 al 1 de febrero de 1939 y, también, que desde el 18 de julio había trabajado a las órdenes del Comité de Lorca, que ignoraba el nombre de los componentes del

²⁴ Expediente de Depuración nº. 3.311. Compañía Andaluces. CDMH, Salamanca.

²⁵ Expediente de Depuración nº. 3.587. Compañía Andaluces. CDMH, Salamanca.

mismo y que solo se dedicó a cumplir con su trabajo de guardabarrera, “cumpliendo con mi deber como Dios manda”. En un segundo informe de la Comandancia de la Guardia Civil de Orihuela, en 1940, se añadió a los cargos “que gozaba de cualquier pequeño triunfo de las tropas de Negrín y que llegó a ceder su domicilio para que se celebrasen mítines socialistas y comunistas, amenazando a personas de derechas”, lo que fue ratificado por la Falange de Orihuela. Josefa negó todos los cargos, pero en 1941 el Ingeniero Jefe de la División de Vía y Obras propuso a la Junta Depuradora la baja definitiva de esta trabajadora, argumentando los cargos anteriormente mencionados, cosa que la Junta ratificó.

Las acusaciones contra otras trabajadoras, aunque representan una minoría de casos, podían estar relacionadas con su formación, promoción dentro de la empresa y/o sus relaciones con otras mujeres implicadas en la defensa de la democracia. Fue el caso de la madrileña Trinidad López García, farmacéutica de carrera, empleada en el servicio de Almacenes²⁶. En diciembre de 1938, indicaba que llevaba trabajando en los laboratorios de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces desde 1922. La trabajadora remitió un escrito al capitán de la 4ª Unidad de Movilización, Reserva y Prácticas del Regimiento de Ferrocarriles nº 2 exponiendo que, desde de marzo de 1938, se encontraba separada del servicio, según ella por error al no haber tenido, ni antes ni después de la “dominación roja”, ninguna actuación política. Por ello solicitaba la revisión de su expediente “para que, previa las averiguaciones pertinentes, resplandezca la justicia con arreglo a las normas que inspiran la Nueva España”.

En diciembre de 1939, el Inspector Principal Jefe de Almacenes de la Compañía se dirigió a la ex empleada para manifestarle que en la revisión de su expediente se mostraba que era de ideas extremistas, que con anterioridad al Glorioso Movimiento Nacional había pertenecido al partido socialista y a la UGT, que durante el “período rojo” se afilió en Málaga al partido Comunista y a la CNT, dándole ocho días para presentar documentos exculpatorios. Los expedientes del Gobierno Civil y de la Guardia Civil ratificaban tales acusaciones, si bien destacaban ambos su buena conducta y no haber desempeñado cargos de responsabilidad en esas organizaciones. Trinidad aportó al expediente tres declaraciones de compañeras y compañeros, los cuales destacaban su buena conducta y compañerismo, asegurando que no había cometido ningún acto contrario al Movimiento y que desconocían su pertenencia a los partidos socialista y comunista y a los sindicatos. Solo una compañera conocía su pertenencia a la UGT.

El mismo mes de diciembre del 39, la trabajadora se dirigió al Jefe Local de Almacenes de la Compañía exponiendo su asombro e indignación con la situación de separación del servicio. Aseguraba que las acusaciones (anónimas) contra ella eran falsas, inventadas sin haber aportado pruebas. Se consideraba “persona de conciencia recta, de formación religiosa y amante del orden, la disciplina y la familia” y le “repugnaban las acusaciones de haber pertenecido a partidos refractarios a esas máximas, de matiz marxista y de procedimientos violentos y criminales”. Solicitaba que se pidieran referencias sobre su conducta a sus superiores y compañeros en el Servicio de Almacenes. Indicaba que las acusaciones sobre su promoción profesional en el Laboratorio del Servicio de Almacenes [las cuales desconecemos] eran igualmente

²⁶ Expediente de Depuración nº. 2.086. Compañía Andaluces. CDMH, Salamanca.

falsas. Argumentaba que siendo farmacéutica seguía percibiendo igual salario que sus compañeras mecanógrafas y que durante el período de guerra se le negaron las interrupciones del servicio solicitadas. Solo admitía haber pertenecido a la UGT, al igual que todos/as los compañeros y compañeras de su entorno.

En escrito fechado en Málaga el 29 de diciembre de 1939 y remitido por el Jefe Local de Almacenes a la Junta Depuradora, se proponía la readmisión sin sanción de esta trabajadora. Sin embargo, al día siguiente, los vocales de la Junta Depuradora descartaron la revisión del expediente, argumentando que las declaraciones de los/as compañeros/as no desvirtuaban las acusaciones formuladas sobre ella. Refería este escrito la íntima amistad que Trinidad mantenía con otra compañera de la Compañía Andaluces, llamada Victoria Merino²⁷, también separada del servicio, detenida y condenada a la máxima pena. Consideraban que Trinidad era “una marxista de tipo “intelectual” (remarcando el hecho de que poseyera la carrera de Farmacia). Así, se ratificó la sanción de separación impuesta por la autoridad militar y con fecha 2 de agosto de 1941 se remitió su expediente al Tribunal para la Represión de la Masonería y el Comunismo, de lo cual se desconocen las consecuencias.

Si esta es la suerte que corrieron las trabajadoras sancionadas con la separación definitiva de la empresa, no fue mucho mejor la de algunas que fueron readmitidas sin sanción, como muestra el siguiente caso.

4. Isabel Paz Jiménez: el caso de una guardesa readmitida sin sanción.

Aunque nuestro trabajo está centrado en las mujeres que fueron sancionadas con la separación, creemos que es pertinente preguntarnos sobre lo que les ocurrió a aquellas otras trabajadoras que superaron el proceso de depuración sin recibir pena alguna, que fueron la mayoría.

Un caso fue el de la guardesa Isabel Paz Jiménez, nacida el 26 de junio de 1898 en la localidad cordobesa de Villanueva del Rey. Según el reconocimiento médico que pasó el 15 de diciembre de 1923 como aspirante a ingresar en Andaluces con la categoría de guardabarrera, «medía 1,55 metros, tenía los ojos melados, el pelo negro, la nariz y la boca regulares, buen temperamento y los órganos en perfecto estado». Que firmase con la huella dactilar hace suponer que era analfabeta. En su expediente laboral no constan otras informaciones más que, primero, la Compañía le abrió un expediente de sanción el 10 de octubre de 1924 por haber abandonado su puesto el anterior 7 de septiembre al paso al «tren 114». Y, segundo, que el 17 de noviembre de 1930 el Ingeniero Subjefe de la 2ª sección recibió un telegrama de la dirección indicándole que preguntase a su marido, Miguel Rosa Jiménez, si estaría conforme en aceptar el traslado a la línea de Linares, en concreto, a la barrera con paso a nivel del km 38,835; y, en caso afirmativo, recabar un escrito de Isabel, en este momento en baja temporal, a hacer dicho traslado.

²⁷ Victoria Merino González era conocida como la “Victoria Kent” de Málaga. Referencias web localizadas:

[https://todoslosnombres.org/personas/victoria-merino-gonzalez/;](https://todoslosnombres.org/personas/victoria-merino-gonzalez/)
<http://www.enrecuerdode.com/lbvistaciudad.php?p=94&id=2021>

Como se deduce de lo anterior, su marido, nacido el 5 de mayo de 1892 en la localidad cordobesa de Villanueva del Duque y con quien contrajo matrimonio el 18 de junio de 1921, trabajaba en Andaluces como capataz. En efecto, fue matriculado por esta compañía el 6 de noviembre de 1911 con el número 6.088, si bien consignó su ingreso el 21 de agosto de 1910 en calidad de obrero suplente en la brigada 8 de la línea de Belmez con un jornal de 2 pesetas diarias, siendo nombrado obrero de 3ª el 1 de septiembre de 1911 con un jornal de 1,95 pesetas diarias.

El 18 de julio de 1936 ambos prestaban servicio en la casilla nº 68, ubicada en el punto kilométrico 68,596 del tramo Villanueva del Rey-Cabeza de Vaca (línea Córdoba-Belmez de Andaluces), en donde vivían junto con sus nueve hijos.

Como es bien conocido, toda esta zona era una región carbonífera que dependía, sobremanera, de Peñarroya, donde, no casualmente, se cruzaban el ferrocarril de vía estrecha Puertollano-Fuente del Arco y la línea de ancho ibérico Córdoba-Almorchón (siendo explotado el tramo Puertollano-Almorchón por MZA y el tramo Puertollano-Córdoba por Andaluces). Según las pioneras investigaciones de Francisco Moreno²⁸, toda esta zona se mantuvo leal al Gobierno republicano²⁹ ya que, no en vano, en Peñarroya el Frente Popular obtuvo en las elecciones de febrero 9.860 votos frente a los 1.317 de la derecha. Una vez conocida la sublevación, si bien predominó el control de las autoridades republicanas sobre el que pudieran haber adquirido los comités locales surgidos espontáneamente, se produjeron algunos significativos episodios de violencia. Fue, precisamente, el caso de Belmez, localidad de Rosa y Miguel, ya que, si los republicanos se hicieron el 18 de julio con su control sin contratiempo alguno gracias, sobre todo, a la marcha de la Guardia Civil a Peñarroya³⁰, el 18 de agosto una primera *saca* dio lugar al fusilamiento de 13 personas en las proximidades de Belalcázar, entre los cuales estaba el Jefe local de Falange Carlos Rodríguez López. Y una segunda *saca*, ocurrida el 2 de octubre, acabó con el fusilamiento de otros 26 dirigentes derechistas³¹. Todos ellos, junto a otros 47 detenidos, fueron juzgados previamente por la población cuando, bajo la dirección del comunista Vicente Blanco García, fueron sacados, uno a uno, al balcón del Ayuntamiento para que la muchedumbre les impusieran la pena correspondiente, casi todas de muerte. En Villanueva del Rey, localidad colateral de Belmez, no hubo conato de sublevación alguna, si bien el 24 de julio fueron asesinados dos propietarios y el 23 de agosto otros 10 pertenecientes a una *saca*³². Y en La Granjuela, en plena huida de los republicanos,

²⁸ Francisco Moreno Gómez (2008), *1936 El genocidio franquista en Córdoba*, Crítica, Barcelona.

²⁹ Según Moreno Gómez (2008), p. 116, en las elecciones de febrero de 1936 el Frente Popular obtuvo 9.860 votos frente a los 1.317 de las candidaturas de la derecha.

³⁰ El Comité de Guerra se formó por José Sánchez, Eutimio Romero González (presidente local del PCE), «Avellanilla» y otros; en *Azul*, Córdoba, 19 de octubre de 1936 y 7 de junio de 1939; y *Diario de Córdoba*, 19 de septiembre de 1941.

³¹ Entre ellos estaban los curas Manuel Ruiz Caballero y Acisclo Juan Carmona, Andrés Gutiérrez Ravé, el padre y tres hijos de la familia Sanz (A ellos hay que añadir tres miembros de la familia Sanz (el 18 de agosto el padre Emiliano, secretario judicial, el hijo Argimiro, presidente de Acción Católica; el 2 de octubre Isidoro; y el 21 de septiembre Juan Félix, abogado y ex director general de Enseñanza).

³² Entre los que encontraban el cura José González, el farmacéutico Ricardo Crespo, el secretario del juzgado Gonzalo Pérez, dos propietarios de la familia Berenjena, y tres de la familia Rísquez. Según la prensa franquista, el «comité» lo formaban Eduardo Benavente (presidente), Ángel y José Zuercun, Vicente Molina, José Romero, Manuel el «Panza», el «Arandas» y otros; en *Azul*, Córdoba, 22 de octubre de 1936.

fueron sacados de la cárcel 14 derechistas y fusilados junto a una mina el 27 de septiembre.

Una vez tomada la zona por las tropas franquistas no se hizo esperar la aplicación por parte de éstos de una violencia extrema sobre la población. Un caso paradigmático fue el de Fuente Obejuna, en donde, a pesar de no haber habido violencia republicana, los sublevados fusilaron el 1 de octubre a 400 personas, lo que representaba el 2% de la población. En Los Blázquez, en donde igualmente no hubo episodio alguno de violencia republicana y la población impidió que un grupo de derechistas fueran asesinados, los sublevados, tras tomarla el 3 de noviembre, fusilaron a 16 jornaleros elegidos al azar y ajenos a todo lo que estaba ocurriendo. En Valsequillo, ocupada el 3 de noviembre, fueron asesinados 3 hombres y 1 mujer, a los que sumaron posteriormente más víctimas. En La Granjuela fueron fusilados todos los componentes del Comité de Guerra, que fueron hallados en su huida. No contamos con datos sobre lo ocurrido en Belmez y Peñarroya, pero, como se señala más adelante, la represión franquista debió ser igualmente significativa.

El 11 de octubre, poco antes de que la zona fuera tomada por los golpistas, Isabel y Miguel abandonan la localidad y se fueron a Torrellano (Alicante), donde se mantuvieron durante todo el conflicto bélico, sin que se pueda aportar información alguna sobre sus actuaciones. Todo indica que, gracias a su condición de ferroviarios, pudieron huir en alguno de los contados trenes que evacuaron a centenares de personas de toda la región desde Peñarroya durante los días 12 y 13 de octubre de 1936³³.

Tan solo podemos constatar que en septiembre de 1939 ya estaban residiendo en Cabeza de Vaca. ¿Qué se encontraron Rosa y Miguel cuando regresaron a Belmez? Pues bien, en las líneas cordobesas de MZA y Andaluces fueron depurados 689 trabajadores, de los cuales el 77,2% pertenecían a la primera y el 19,2% a la segunda; siendo sancionados 267, de los cuales 106 fueron separados definitivamente. En el caso concreto de Andaluces, se depuraron 132 trabajadores, todos ellos hombres, de los cuales se sancionó al 80,3%: 49 fueron separados, 27 postergados, 12 privados de solicitar vacantes, 5 inhabilitados para desempeñar cargos de mando y confianza y 2 suspendidos de empleo, así como los otros 17 recibieron diferentes penas menores. El 60,7% de los sancionados se concentraron en las localidades donde vivían Rosa y Miguel, sumando Cercadilla un 24,1% adicional, la casi totalidad de los cuales fueron separados. Así, pues, las residencias con más sancionados fueron Belmez –34 sancionados (17 postergados y 4 separados)– y Peñarroya –con 32 sancionados (10 postergados y 3 separados)–. Tanto en Belmez como Peñarroya, excepto tres factores, el resto de los sancionados se constituían en su mayor parte por mozos y obreros.

Pero no solo Rosa y Miguel tuvieron que enfrentarse a la represión laboral de Andaluces, una de las más severas de las que hubo, sino también a la practicada por el nuevo régimen desde otras instituciones. Según Moreno, entre 1939 y 1942 fueron fusilados en Belmez y Espiel 52 personas, de las 1.485 que lo fueron en toda la provincia. Moreno continúa narrando que la región de Espiel fue aterrorizada por el alférez José Moreno Sevillano, alias el «Teniente Pepinillo», mediante la realización de

³³ Moreno Gómez (2008), p. 698.

numerosas *razzias* en búsqueda de rojos, saldadas con torturas y asesinatos, y paseos a mujeres que previamente habían sido rapadas y purgadas con aceite de ricino³⁴.

En esta coyuntura de represión y terror, fue cuando Rosa, ya residente en Cabeza de Vaca, solicitó a Andaluces, el 7 de septiembre de 1939, su readmisión definitiva. Tuvo, obviamente, que pasar la depuración, haciendo constar únicamente en el cuestionario, rubricado en la misma fecha, que había estado a las órdenes del Comité Revolucionario de Alicante. Los informes obligatorios fueron positivos. El redactado por el Jefe de la 2ª Sección, firmado el 20 de septiembre de 1939, indicaba que los servicios realizados por Isabel en la brigada 11 de la línea Cercadilla-Bélmez antes del golpe de Estado habían sido buenos, que no constaban actividades políticas de ninguna clase antes del 18 de julio de 1936 y que en esta fecha estaba prestando servicios en la casilla nº 68 de la línea Villanueva del Rey-Cabeza de Vaca. El 29 de septiembre, el puesto de la Guardia Civil de Belmez hizo llegar el suyo, confirmando lo anterior y concluyendo que se la podía considerar afectada a la «causa nacional». El 23 de diciembre de 1939, Antonio Torres, Jefe de sector de Torrellano de la FET y de la JONS, señalaba que no se la conocía actuación política alguna durante el tiempo que estuvo allí y que desconocía si perteneció a algún sindicato. Lo mismo dijo el 23 de diciembre Alejandro Campello, alcalde de Torrellano, mientras la comandancia de la Guardia Civil comunicó el 9 de enero de 1940 que no había podido localizar información sobre su militancia política o social, así como que su conducta fue buena. Lo mismo comunicó el Ayuntamiento de Belmez el 11 de enero de 1940.

Como resultado de lo anterior, el Ingeniero Jefe de la División de Vía y Obras solicitó a la Junta Depuradora la admisión definitiva de Rosa sin abonársele el tiempo que estuvo sin prestar el servicio.

Su marido, Miguel, capataz de la brigada 11 de la línea de Belmez, contó igualmente con todos los informes favorables, si bien los Jefes de la 2ª Sección de Vía y Obras y de la Falange manifestaron que el propio interesado reconocía haber pertenecido a la CNT y el informe del comandante del puesto de Belmez de la Guardia Civil le atribuía su pertenencia al PSOE, aunque –añadía– que «no ha[bía] hecho guardia ni sab[ía] que cometiera delito alguno». No fue esto último óbice para que el Ingeniero Jefe de la División de Vía y Obras se dirigiese a la Junta Depuradora, el 3 de enero de 1940, señalando que Miguel era afecto al «Glorioso Movimiento Nacional» y que, por consiguiente, propusiese su admisión definitiva con la salvedad de no abonarle los salarios correspondientes al tiempo que no estuvo de servicio.

La Junta contestó el 8 de enero devolviendo el expediente y pidiendo que se le formulara el pliego de cargos por haber pertenecido al PSOE tal como informaba la Guardia Civil de Belmez. El pliego le llegó dos días después, al que Miguel respondió «que seguramente malos informes de la Guardia Civil de este Pueblo, yo no he pertenecido jamás al Partido Socialista y sí a la F.N.I.F.» La contestación iba acompañada por la declaración jurada, de 18 de enero de 1941, de dos vecinos de Belmez señalando que estuvo en su puesto hasta el 12 de octubre de 1936 y que «no tuvo nunca actuación política de ninguna clase y siempre observó buena conducta»; y

³⁴ Francisco Moreno Gómez (2008), *1936 Córdoba en la posguerra. (La represión y la guerrilla, 1939-1950)*, pp. 178-183, y 241-242.

por una carta del alcalde, Luis Monedero, confirmando que los anteriores eran «personas de intachable conducta y de clara y decidida adhesión al Victorioso Movimiento Nacional». Estos avales, que habitualmente no eran suficientes para evitar la sanción, lo fueron en esta ocasión para que Miguel, a pesar de haber estado afiliado a la CNT y haber huido hacia el lado republicano, fuera admitido en la compañía.

Todo hace suponer que Rosa y Miguel contaron con la protección de alguien muy influyente del nuevo régimen para superar este trance. Pero, a pesar de todo, las cosas no dejarían de irles de mal en peor hasta tener un trágico desenlace. La incorporación a su puesto de trabajo no conllevó la recuperación de su casilla, motivo por el cual, el 2 de octubre, Miguel solicitó que le fueran concedidos dos vagones para vivir o se le autorizase a irse a Cabeza de Vaca, dado que la mencionada casilla del km 68,596 estaba, en efecto, ocupada por otro trabajador. El Jefe de la 2ª Sección envió una carta al Ingeniero Jefe de Vía y Obras señalando que no tenía inconveniente en que se le permitiera ir al pueblo toda vez que el sótano que ocupaban era inhabitable. Parece que su situación no cambió. Y, además, fue revisado su proceso de depuración como acredita una carta, remitida por el Ingeniero Jefe de Vía y Obras el 20 de noviembre de 1939, solicitando toda información disponible sobre su actividad política toda vez que el director general de Ferrocarriles había ordenado que los expedientes de depuración estuvieran finalizados antes del 31 de diciembre. En todo caso, el resultado fue el mismo, si bien su confirmación no llegó hasta el 1 de julio de 1940 ratificando su readmisión definitiva sin abono del tiempo que no cumplió servicio tras el expediente de depuración.

En marzo de 1940, Miguel solicitó su traslado, cuando hubiera vacante, al ramal de Torreveja, a lo que el Jefe de la 2ª Sección contestó diciendo que no tenía inconveniente. El 29 de mayo reclamó los subsidios de familia porque decía que no se le estaban abonando. El 30 de marzo de 1940 solicitó, ahora, ser trasladado a una de las brigadas de la línea Sevilla-Jerez-Cádiz que contara con barrera. Y el 26 de noviembre de 1940, Miguel comunicó a la empresa que estaba de baja por tener una herida en una pierna, la cual no fue aceptada por el médico de la sección en Córdoba, Manuel Bernal. Por ello, la empresa consideró su ausencia entre el 21 y el 25 de noviembre como una falta, que, tras un segundo reconocimiento del médico ratificando la decisión anterior, se tradujo en la apertura de un expediente sancionador.

Miguel falleció el 23 de junio de 1941, teniendo, en ese momento, su residencia en Jerez de la Frontera. Se le abonó a la familia medio mes de sueldo o jornal, 131,25 pesetas, por socorro por gastos de sepelio (Orden General 110, artículo 2, apartado 2, letra d). En ese momento, vivían con Rosa (42 años), sus hijos Antonio (20), Miguel (18), Isabel (16), Micaela (14), Rafaela (11), Eugenio (9), Domingo (9) y Sabina (5).

El 23 de mayo de 1941, Enrique Maldonado Sáenz, dueño de Paquetería, Coloniales y Chacinas, envía una carta al Ingeniero Jefe diciéndole que Miguel le debía 630 pesetas por artículos suministrados para que se los pagasen de la liquidación que le pudiera corresponder.

Tras el fallecimiento de Miguel, Rosa solicitó con fecha de 3 de junio de 1941 la baja temporal poniendo como motivo el fallecimiento del marido, que, tras ser revisada su trayectoria profesional, en particular su depuración, fue concedida a partir

del 1 de julio. En la carta se le pedía la entrega del carnet y que comunicase su domicilio.

Rosa falleció poco después, el 21 de septiembre de 1941, por enfermedad mitral, haciendo constar en el certificado de defunción que era viuda de Miguel y que tenía como profesión “sus labores”. Sus descendientes están convencidos que fueron asesinados ya que al salir de Belmez perdieron la protección que tenían. Siguen investigando para demostrarlo.

5. Conclusiones

Esta comunicación ha pretendido realizar una primera aproximación a las consecuencias que para el colectivo de ferroviarias supuso el desarrollo y aplicación del procedimiento depurador, puesto en marcha por el franquismo desde los primeros meses de la sublevación militar y oficializado y encomendado a las empresas ferroviarias unos meses antes de que finalizara la Guerra Civil.

Identificadas las 4.479 ferroviarias que se vieron afectadas por dicho procedimiento, así como las compañías en la que prestaban servicio, los lugares y provincias de residencia y los oficios que desempeñaban cada una de ellas, este ejercicio ha permitido mostrar también el grado de participación de la mujer en el sector ferroviario a la altura del final de la Guerra Civil Española, antes de la constitución de RENFE en 1941. Igualmente, dicho análisis nos ha permitido cuantificar e identificar a las 779 ferroviarias que se vieron afectadas por la imposición de sanciones, conocer el alcance de las mismas y las consecuencias para sus respectivas trayectorias laborales.

Siendo el oficio de guardesa o guardabarrera el que más se prodigó dentro de este colectivo de trabajadoras, además de ser esta categoría la que mayor número de sanciones recibió como consecuencia del procedimiento depurador, nos hemos dedicado, mediante la consulta a un número determinado de expedientes de depuración, a explorar una muestra de aquellos casos a los que se les impuso la sanción de separación definitiva de la empresa, añadiendo algunos expedientes de otras categorías profesionales. Al sumergirnos en dichos documentos hemos podido conocer más en torno a las mismas: su contexto familiar, profesional, aspectos laborales durante el período de guerra, filiaciones políticas, sindicales y grado de colaboración con el poder legalmente constituido hasta la ocupación de su población por las tropas sublevadas. Todo ello nos permite sacar a la luz esas intrahistorias personales, obtenidas de forma muy *sui generis*, mediante un grado de coerción máximo, tanto por las empresas como por las nuevas autoridades militares y civiles que se fueron imponiendo en sustitución de las instituciones republicanas. También nos permite conocer el grado de compromiso con la República por parte no solo de las encartadas, sino también de sus familiares más cercanos (maridos, hijos e hijas) e incluso de sus amistades. En buena medida, ese grado de compromiso y de filiación familiar o de relación amistosa fue el que provocó que muchas de estas trabajadoras perdieran sus empleos. Como ocurre con sus trayectorias laborales, es difícil analizar su pasado y su devenir político-social de manera independiente de las de sus familiares varones. Algunos casos aquí analizados confirman que las mujeres de la época solo tenían una cierta entidad como partes integrantes de una familia encabezada por hombres (padres, maridos, hijos, hermanos).

El objetivo de este procedimiento depurador no era otro que el de cercenar cualquier voz o pensamiento que pudiera poner en peligro el nuevo orden surgido tras la terminación de la Guerra y en buena medida lo consiguió. Como contrapunto, hemos explorado y presentado el caso de una trabajadora readmitida sin sanción, apreciando el fino hilo que a veces hacía sostener una readmisión sin sanción de cualquier otro desenlace menos favorecedor para la trabajadora. Esto nos ha permitido apreciar todos los vericuetos a los que tuvieron que recurrir las trabajadoras con el fin de evitar una sanción. Sin duda, todo lo que aquí mostramos es solo una primera aproximación, que esperamos poder ampliar y concluir en los próximos meses, en torno a las diferentes casuísticas que concurrieron dentro de esa pertinaz persecución padecida por la clase trabajadora durante el franquismo.

6. Bibliografía citada

Fuentes primarias:

Centro Documental de la Memoria Histórica (Salamanca). Expedientes de depuración pertenecientes al Archivo Ferroviario de la Depuración.

Fuentes secundarias:

Ballesteros, Esmeralda (2003). "La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962", en Carmen Sarasúa y Lina Gálvez, eds., *¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo*, Publicaciones de la Universidad de Alicante, Alicante.

De los Cobos, Francisco (2017): "Redescubrir los trabajos ocultos. Las empresas ferroviarias y la mano de obra femenina (1850-1900)", *Tst: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 33, pp. 12-32.

Domínguez Prats, Pilar (2003): "Trabajos iguales, condiciones desiguales. Las guardesas y las guardabarreras en RENFE (1941-1971)", en Carmen Sarasúa y Lina Gálvez, eds., *¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo*, Publicaciones de la Universidad de Alicante, Alicante.

González Duro, Enrique (2012): *Las rapadas. El franquismo contra la mujer*. Editor digital: Titivillus ePub base r1.2 ebookelo.

Martínez Vara, Tomás y José Luis Ramos (2016): "Ferrocarril, capital humano y mercados internos de trabajo en España durante la época de las compañías privadas", *Revista de la historia de la economía y de la empresa*, 10, pp. 345-376.

Moreno Claverías, Belén (aceptado para su publicación): "Los empleados humildes de grandes empresas": las mujeres guardabarreras en el primer tercio del siglo XX". *Revista Historia Social*.

Moreno Gómez, Francisco (2008), *1936. El genocidio franquista en Córdoba*, Crítica, Barcelona.

Polo Muriel, Francisco (2019). *La depuración del personal ferroviarios durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Colección de Historia Ferroviaria, nº 15.

Polo Muriel, Francisco (2008): “El factor humano en el Servicio de Vía y Obras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1936)”, en Domingo Cuéllar y Andrés Sánchez Picón, dirs., *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*, Junta de Andalucía, Sevilla, 2008.

Soto Carmona, Álvaro (1989). *El trabajo industrial en la España contemporánea (1874-1936)*. Barcelona, Anthropos.