

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión VII. Historia de las trabajadoras ferroviarias

Las hijas del hierro. Ideología y sanciones de las empleadas ferroviarias depuradas en Navarra (1936-1942)

AITOR CARRILLO PÉREZ

Universidad Pública de Navarra

aitor.carrillo@unavarra.es

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

Resumen: Todo el personal ferroviario español fue sometido a un masivo proceso de depuración entre 1936-1942, para paralizar y extirpar toda oposición al “Nuevo Estado” franquista. Aquí se incluían también miles de empleadas, cuya precaria fuerza de trabajo resultaba imprescindible. Este texto busca realizar un análisis de la ideología y diversos comportamientos de las empleadas residentes en Navarra, tal como fueron mencionados por los agentes encargados de valorarlas en los procesos depurativos, de cara a compararlos con sus compañeros y comprender mejor la composición sociopolítica de la plantilla de 1935. Asimismo, reflejaré las represalias laborales y extralaborales, directas o indirectas, que ellas sufrieron.

Palabras clave: depuración ferroviaria; franquismo; trabajo femenino; Navarra; represión económica.

Abstract: Between 1936-1942, all the Spanish railway workers were subjected to a massive purge process, aimed at paralysing and removing any opposition to the Francoist "New State". This workforce also included thousands of female employees, whose precarious labour was nonetheless essential. This text seeks to carry out an analysis of the ideology and various behaviours of these women workers that lived in Navarre, as mentioned by the agents responsible for assessing them during the purging processes, in order to compare them with their male counterparts and to better understand the sociopolitical composition of the 1935 workforce. I will also examine the work-related and non-work-related reprisals these women suffered, whether direct or indirect.

Keywords: railway purges; Francoism; female labour; Navarre; economic repression.

INTRODUCCIÓN¹

Rufina Martínez Martínez, guardesa del noroccidental municipio navarro de Olazti, nació en Santa Eulalia (Araba), en 1884 ó 1888, y a comienzos de la década de 1910 se casó con Gabriel Sáez de Cortázar y Austin², oriundo de Nanclares de la Oca. De su relación nacieron, por lo menos, cinco vástagos: Feliciano, Moisés y Felisa, en años desconocidos³; Faustino, en 1912 (Layana, 2021b: 216), y María, en 1914⁴. Según los datos de 1935, Gabriel y Faustino trabajaban como obreros en la estación ferroviaria de Olazti, y madre e hija como guardesas. En lo que corresponde a este texto, la historia de

¹ Este texto es parte de la tesis doctoral “Conflictividad sociolaboral y disciplinamiento de la mano de obra en el ferrocarril, 1917-1948 (Navarra)”, desarrollada gracias a un contrato predoctoral FPU (FPU24/02072). Agradezco profundamente a Gemma Piérola, Lisabe Velasco y Aitor Garjón su ayuda para contextualizar y comprender mejor la represión femenina y sexual.

² Centro Documental de la Memoria Histórica (CDMH) (Salamanca), *Archivo Ferroviario de la Depuración (AFD)*, 357/2433.

³ Archivo Municipal de Santander (AMS) (Santander), Padrón municipal de 1940.

⁴ CDMH, *AFD*, 185/4018.

la familia Sáez de Cortázar Martínez comenzó el 19 de julio de 1936. El 17 de julio, la facción del ejército español destinada en Marruecos se sublevó y tomó el protectorado; el 18, requetés y tropas falangistas tomaron Navarra sin apenas obstáculos. La mayor parte de Araba/Álava también cayó, aunque Gipuzkoa y Bizkaia se mantuvieron fieles al legítimo gobierno (Aróstegui, 2006: 92-94; Preston, 2011: 196). Tras breves intentos de resistencia en el noroeste navarro, principalmente en Altsasu, cientos de hombres de la comarca noroccidental de la Sakana, fronteriza con la Gipuzkoa republicana, abandonaron sus hogares para salvar sus vidas de las más que probables represalias, buscando también muchos de ellos apoyar, militar o laboralmente, a la República (Layana, 2021a: 330-341; Jimeno Jurío, 2021: 125-190; Oviedo et al., 2025). Este fue el caso de Gabriel y Faustino Sáez de Cortázar, quienes se vieron en peligro real debido a sus militancias ugetistas y, junto a Moisés, decidieron marcharse el 19 de julio.

Pero no serán ellos los protagonistas de este texto, sino las mujeres que dejaron atrás. Rufina Martínez y María Sáez de Cortázar, sin militancia conocida, permanecieron en Olazti hasta el 2 de octubre de 1936, cuando el ayuntamiento de ese municipio las obligó a marcharse, como consecuencia de la huida de los varones de la familia. Aunque los expedientes no las mencionan, es de suponer que Feliciano y Felisa las acompañaron. Desterradas, madre e hijas regresaron a su Araba natal y se asentaron en Vitoria-Gasteiz en una fecha indefinida, donde residieron juntas hasta 1940.

Esta comunicación forma parte de una reciente línea de investigación, que versa acerca de la depuración franquista del personal ferroviario español. La limpieza política de este sector laboral concreto formaba parte del masivo proceso de represión “legal⁵” puesto en marcha por las autoridades golpistas contra sus oponentes políticos, dirigido a todo personal público, o de empresas concesionarias de servicios públicos, como en el caso de la plantilla del ferrocarril, opuesto al “Nuevo Estado”. Semejante esfuerzo estaba dirigido a la parálisis y extirpación de la oposición política al golpe de Estado y el consiguiente régimen, así como a la cohesión social en torno a este (Gómez y Marco, 2011: 59-76). El proceso de depuración constaba de varias fases: la separación provisional de toda la plantilla y la solicitud de readmisión efectuada por el propio personal que, generalmente, daba origen a la incoación del expediente por parte del juzgado de empresa; la redacción de informes valorativos por parte de los diferentes agentes represivos; y la decisión del juzgado de empresa de abrir un proceso o de clausurar el expediente (Carrillo, 2025: 93-95). Esta línea de investigación ya ha sido tratada desde un punto de vista más general (Carrillo, 2025), pero ahora se analizará desde una perspectiva exclusivamente femenina, para identificar las valoraciones de los agentes represivos, las menciones a conductas sociales y laborales, ideologías y militancias izquierdistas de estas mujeres. De cara a obtener resultados y conclusiones según el género, compararé sus resultados con los de sus compañeros. Finalmente, trataré la represión laboral y extralaboral ejercida contra las ferroviarias, tanto por su propia actividad como por relaciones de parentesco.

Las siguientes líneas deben enmarcarse en los estudios sobre depuraciones profesionales que, en los últimos 30 años, han vivido notorios avances debidos a la renovación de la historiografía relativa al tratamiento de la represión franquista. Destacan principalmente los avances de profesiones como el magisterio (Morente, 1997) y otros sectores del funcionariado (Cuesta, 2009). Dentro de este segundo grupo encontramos también trabajos sobre colectivos laborales femeninos, como el de Fernando Hernández Holgado

⁵ *Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional de España (BOJDNE)*, n.º 22 (16 de septiembre de 1936): 1-2; *Boletín Oficial del Estado (BOE)*, n.º 51 (9 de diciembre de 1936): 349-350; *BOE*, n.º 44 (14 de febrero de 1939): 856-859; *BOE*, n.º 59 (28 de febrero de 1939): 1157-1158. También *BOE*, n.º 253 (10 de septiembre de 1939): 5045-5046. Para su desarrollo y funcionamiento, véase Polo Muriel, 2015: 88-90, 172-205.

(2005) acerca de la depuración de las funcionarias de prisiones del período republicano. A nivel provincial, aunque Navarra haya sido pionera en el tratamiento, en muchos sentidos, de la represión posterior al 18 de julio (AKT, 2018; Urrizola, 2017; Layana, 2021a, 2021b; FDMHN, 2025), ha llegado rezagada a esta línea de investigación. Pese a todo, gracias a la reciente labor, la comunidad no es ajena ni al tratamiento del profesorado (Berruezo, Casanova y Ema, 2023) ni al de la administración pública (Santamarina et. al., 2026). Tampoco al del estudio de otros procesos represivos franquistas, bélicos y posbélicos, dirigidos contra las mujeres, como la justicia militar (Garjón, 2024; 2025), ni al estudio de la violencia sexuada (Joly, 2008), consolidado durante los últimos lustros tanto en España como en Navarra (Abad, 2012; Piérola, 2019; Garjón y Kowasch, 2024). Similar atraso sufrió el análisis de la depuración ferroviaria, cuyo verdadero desarrollo, después de una tesis doctoral de referencia (Polo, 2015), ha comenzado a germinar en el viejo reino durante los últimos cinco años (Aldave et. al., 2023; Carrillo, 2023, 2024, 2025, 2026; Carrillo y Rodríguez, 2024; Oviedo et. al, 2025), parejamente al desarrollo de los estudios regionales (Olaizola, 2009; Santa Marina, 2009; Fernández Pizà, 2023; Duran, 2024; Gorini y Caballé, 2024; Polo, 2025). La misma tardanza, agudizada incluso, puede destacarse de los análisis acerca de las mujeres ferroviarias. El sesgo androcéntrico todavía muy presente en la historiografía de las vías férreas, sumado a que, ayer y hoy (Ballesteros, 2013: 744-750; 2016: 119-122), la abrumadora mayoría del personal ferroviario sea masculino, ha conducido a la universalización de la experiencia varonil. Exceptuando principalmente a autoras como Esmeralda Ballesteros o Belén Moreno, en España no se ha prestado gran atención a las condiciones laborales y vivencias propias de las empleadas del ferrocarril. O más recientemente, a las particularidades del proceso de depuración contra estas (Memoria Histórica Ferroviaria, 2021; Moreno, Muñoz y Polo, 2023), que como señaló Belén Moreno (2024: 110), merecen un estudio propio. Sirva este documento como una primera aproximación regional a un tema largamente postergado.

1. ALGUNOS APUNTES SOBRE LAS MUJERES FERROVIARIAS

Siguiendo a Ballesteros (2003: 335-341, 2016: 119-124), el modelo de organización de las primeras compañías ferroviarias fue diseñado y pensado para hombres, tanto en España como en el extranjero, y buscando la máxima eficiencia posible, cual burocracia. Ello requería tres factores: cualificación, de la que ellas no podían disponer al encontrarse excluidas del acceso a la formación profesional; exclusividad, un empleo a tiempo completo que requería incluso de anteponer el oficio a la vida familiar, algo impensable teniendo en cuenta el ideal subordinador del “ángel del hogar” entonces imperante para las féminas; y fuerza no solo física, entendible como dureza, rudeza y sangre fría, que contribuyó a la creación de una identidad común masculina de pertenencia a un colectivo que cumplía un gran servicio público. Estos principios, con el tiempo, cedieron ante el de confianza, que otorgó unas expectativas de empleo a parientes y descendientes. Así fue creándose una especie de lazo familiar donde los *pater familias* eran obreros, los hijos aprendices o temporeros, hasta que “heredaran” el puesto de sus padres, y las esposas, hermanas e hijas suponían la fuerza de trabajo más vulnerable, cuyos sueldos solo eran considerados complementarios (Moreno, 2024: 108).

En un comienzo, las mujeres realizaban tareas que se consideraban aptas para su sexo, como limpiar, coser en los talleres y servir en las salas de refrigerio. Las razones para contratarlas eran diversas: su supuesta mayor “flexibilidad” horaria, las menores remuneraciones que la ley permitía, su falta de autonomía, pues muchas apenas estaban alfabetizadas y no tenían relación alguna con el mundo sindical, así como una “reparación moral” para las viudas e hijas de ferroviarios muertos en servicio, siempre que

previamente se hubiese renunciado al cobro de la indemnización. La principal, empero, fue que, en la década de 1880, unos cambios en las normativas ferroviarias europeas obligaron a que la superposición de los caminos terrestres debiera estar custodiada por personas. El oficio de guardabarreras, encargado de gestionar el paso secuenciado de personas, ganado y trenes por las vías férreas que atravesaran caminos, se volvió imprescindible, pese a que no perdiera su imagen de trabajo no cualificado y técnicamente atrasado. Para enfrentarse a estos gastos inesperados sin que los libros de cuentas variasen en exceso, las empresas ferroviarias siguieron el consejo del ingeniero francés Alfred Picard, y contrataron a esposas, hermanas e hijas de otros agentes ferroviarios, para acabar empleando a familias enteras. Estas trabajadoras eran las más fácilmente explotables: jornadas de 12-13 horas diarias, sin días libres y descansos que no lo eran, porque los dedicaban a las tareas domésticas, en una de las secciones más arriesgadas de una profesión ya peligrosa de por sí. Su sueldo, entre 1913-1915, oscilaba entre 0,3-0,75 pesetas diarias, dependiendo de la empresa y el servicio, lo que representaba entre menos de una quinta parte y algo menos de la mitad del sueldo de los hombres con el mismo empleo (Ballesteros, 2003: 347; 2010: 181; Moreno, 2024: 95-96).

La historiografía ya ha demostrado reiteradamente que el ideal del *male breadwinner family* rara vez se correspondía con la realidad (Sear, 2021: 2-5; Jassens, 1997), por lo que su ínfimo salario era imprescindible para la economía familiar. La estrategia laboral de Picard buscaba varios objetivos: reclutar, fijar y reproducir el “empleo de sudor”, esto es, crear una cantera de fuerza de trabajo leal, obediente y disciplinada, puesto que cualquier amago de insubordinación podía acarrear la pérdida de las “ventajas” laborales, el despido del varón, e incluso de toda su familia, lo que aseguraría la fidelidad de las familias al completo a la empresa creando un “antídoto contra las huelgas”; economizar recursos, manteniendo las remuneraciones combinadas por unidad familiar al nivel del “salario familiar de subsistencia”; y establecer una jerarquía y disciplina “naturales”, una simbiosis entre patriarcado y capitalismo, tanto en la familia como en la empresa, convirtiendo la figura paterna en base de toda organización empresarial, doméstica, y en definitiva, social (De los Cobos, 2017: 20, 28). Por otro lado, estrechamente relacionada con la opresión patronal estaba la de género, pues ellas estaban habitualmente vinculadas a un solo empleo, condicionadas a la vida y trabajo de sus esposos. Hombres y mujeres accedían al ferrocarril a edades similares, a los 26-27 años, aunque la vida activa de las segundas, de unos 23 años de media, era 10-15 años inferior a la de los primeros, con lo que ello implicaba en salarios y pensiones de unos y otras (Ballesteros, 2003: 344-347; Moreno, 2024: 100-108).

2. ¿FERROVIARIAS RIGUROSAMENTE DEPURADAS?

En 1935, las cuatro principales compañías ferroviarias empleaban a 93.711 personas. Como consecuencia del proceso de depuración, se incoaron 76.572 expedientes personales, abriéndose complementariamente otras 82.831 fichas individuales. Si incluimos empresas de menor tamaño, el número de registros de la base de datos de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles aumenta hasta 90.313, donde 4.479, el 4,96 % del total, eran mujeres. En el caso de la Empresa Norte, eran el 5,2 %. Números cuantitativamente notables, pero porcentualmente ínfimos. Las mujeres rara vez superaban el 10 % de la plantilla de las empresas, acercándose al 9 % de las féminas que, según las dudosamente fiables cifras del censo de 1931, tenían un trabajo extradoméstico. De las 3.803 ferroviarias cuyas fichas de depuración conservamos, 2.633, el 69,23 % del

total, eran guardesas o guardabarreras⁶, seguidas por las limpiadoras (485, 12,75 % del total), y las “empleadas” (284, 7,46 % del total) (Moreno, Muñoz y Polo, 2023: 2-5; Moreno, 2024: 98-99). El porcentaje navarro de empleadas es algo superior, ya que sus ferrocarriles de vía ancha empleaban a 94 mujeres, el 7,66 % del total, pero no supone una gran diferencia. La hipertrofia profesional, empero, era bastante mayor que la española, pues 85 mujeres, el 90,43 % del total, eran guardesas/guardabarreras, mientras que 4 (4,3 % del total) eran limpiadoras y otras tantas expendedoras⁷.

De estas 94 mujeres, 3 sufrieron la imputación de un pliego de cargos, por los que 2 de ellas fueron despedidas. Eran Joaquina Blanch Roca, limpiadora de Castejón, núcleo ferroviario meridional de Navarra, y Marcelina Pascual Martín, guardabarreras en Pitillas, pequeño pueblo de la Zona Media de la comunidad⁸. El principal problema metodológico radica en que, por más que conozcamos sus destinos laborales, no conservamos ninguno de los expedientes de esas dos mujeres, por lo que no podemos realizar estudios exhaustivos de las valoraciones que efectuaron los agentes represivos sobre ellas. Por ello, me valdré de dos ejes para realizar este análisis: por un lado, los 91 expedientes de depuración femeninos que conservamos, para tener una perspectiva amplia de la ideología, militancia y las características sociolaborales de estas trabajadoras, siempre según la empresa y la Guardia Civil. Por otro, el caso de Rufina Martínez, única ferroviaria con cargos imputados de la que conservamos su expediente, y que inaugura estas líneas, como ejemplificación del contenido de estos informes. Oscilando entre lo general y lo particular, busco facilitar su comprensión de los puntos a exponer y, principalmente, observar el impacto humano de la represión.

2.1. Valoración de los agentes represivos: Guardia Civil

La declaración jurada de Rufina, fechada el 27 de abril de 1939, solo recoge su “adhesión al Movimiento Nacional [...] desde los primeros momentos”, y sus trabajos, primero como guardesa y después confeccionando ropa en Gasteiz. Varios meses después llegó la primera de las valoraciones. Estas son las palabras que, el 16 de diciembre de 1939, redactó Marino Pérez, comandante del puesto de la Guardia Civil de Altsasu:

[...] Simpatizante del Frente Popular para el que depositó el voto.

[...] Como su marido Gabriel Saez de Cortazar, al iniciarse el Glorioso Alzamiento Nacional huyó voluntariamente al Campo rojo a Guipuzcoa en compañía de sus hijos, esta Sr^a Rufina fue expulsada del pueblo de Olazagutía de la demarcación de este puesto, expulsión que fue llevada a cabo por la autoridad militar, ignorándose su paradero, como igualmente el de toda su familia

Estamos ante la única valoración negativa que la Benemérita realizó acerca de una mujer ferroviaria en toda Navarra, que sepamos. El instituto armado redactó informes de 87 de las 91 mujeres cuyo expediente de depuración conservamos, el 95,6 % del total. De esos 87 informes, como refleja la tabla 1, el 90,8 % fueron positivos, el 6,9 % inconcluyentes,

⁶ Términos empleados indistintamente por Norte, pero no por RENFE, que distinguía entre hombres “guardabarreras” y mujeres “guardesas”, que cobraban la mitad que sus compañeros. El propio nombre de “guardesa” ya era una declaración de intenciones; ellas guardaban la vía como guardaban el hogar, pues era una profesión “compatible con las ocupaciones del hogar”. Moreno, 2024: 100.

⁷ CDMH, *AFD*, expedientes de depuración de las estaciones de Navarra. Si no indico lo contrario, seguiré esta referencia al hablar de las cifras y porcentajes de Navarra.

⁸ CDMH, *AFD*, Fondo Fundación de los Ferrocarriles Españoles_Francisco Polo Muriel; para Joaquina Blanch, también Memoria Histórica Ferroviaria, 2021: 6.

el 1,15 % negativos, y otro tanto no tuvo una respuesta clara⁹. Porcentajes mucho más halagüeños que los registrados en el análisis de la totalidad del personal ferroviario, donde el porcentaje de valoraciones positivas no llega al 53 % (Carrillo, 2025: 102-103), y más incluso que en el de los hombres, con un escaso 50 %. Al representar estos la abrumadora mayoría del personal ferroviario navarro, es lógico que los porcentajes totales sean muy similares a los obtenidos únicamente al analizarlos a ellos, por más que la presencia del género femenino, tan positivamente valorado, implique ligeras diferencias entre los resultados exclusivamente masculinos y los de la totalidad de la plantilla.

Tabla 1. Porcentajes de las distintas tipologías de valoraciones del personal ferroviario navarro efectuadas por la Guardia Civil, con y sin distinción de género.

| | Positiva | Negativa | Inconcluyente | Ns/Nc |
|------------------------|-----------------|-----------------|----------------------|--------------|
| Mujeres | 90,8 % | 1,15 % | 6,9 % | 1,15 % |
| Hombres | 50,59 % | 9,66 % | 36 % | 3,75 % |
| Total plantilla | 52,73 % | 9,73 % | 34,09 % | 3,44 % |

Fuente: CDMH, AFD, expedientes de depuración de las estaciones de Navarra, y Carrillo, 2025: 102-103. En lo que respecta a la ideología¹⁰, nos encontramos con 45 menciones en expedientes femeninos, en el 51,72 % del total de los informes. En la tabla 2 puede observarse que, según la Guardia Civil, en más o menos la mitad de esos casos no había mención alguna a la ideología. Dentro de la otra mitad, ellas eran, principalmente, de derechas (22,34 %), seguidas por las trabajadoras de izquierdas (15,96 %) y las apolíticas (7,45 %). Si se comparan con sus compañeros varones, los informes indican que las mujeres ferroviarias estaban bastante más escoradas hacia la derecha que ellos, pese a que existiera un notable número de empleadas con simpatías hacia la izquierda. Moreno (2024: 110) señaló el escaso nivel de sindicalización de las ferroviarias, que no era exclusivo de esta profesión, pues según la propia UGT, las mujeres apenas representaban el 4 % de su militancia en 1932 (Antoñanzas, 2019: 47). Vistos los resultados, esto parece deberse a su mucho menor nivel de politización izquierdista, que lógicamente llevó a menor sindicalización. Aunque, paradójicamente, las únicas militancias femeninas encontradas sean de izquierdas¹¹. Por más que persista la duda de hasta qué punto es viable sacar esas conclusiones de una muestra numérica de apenas 15 expedientes con informes referentes a ideologías de izquierdas, la mayor inclinación derechista de las ferroviarias con respecto a sus compañeros varones parece clara.

⁹ Un informe positivo menciona rasgos exclusiva o principalmente positivos, como el buen comportamiento laboral o la ideología de derechas. Un informe negativo será el caso inverso, con menciones a mala conducta laboral o ideologías de izquierdas. En cambio, un informe inconcluyente albergará similares cantidades de rasgos positivos y negativos, como un obrero, militante de la UGT, que siempre se portó bien. Hay más matices, pero esos son los puntos básicos de mi categorización. Carrillo, 2025: 94-95.

¹⁰ Con “ideología”, abarco las simpatías políticas en sentido amplio, que habitualmente se limitaban a una vaga mención de la “ideología izquierdista/derechista”. *Ídem*.

¹¹ 1 en el PSOE, 1 en la CNT, y 1 en el Frente Popular (realmente, en alguno de los partidos que lo componían). Sobre militancias ferroviarias, véase *ídem*.

Tabla 2. Porcentajes de las distintas categorías ideológicas del personal ferroviario navarro efectuadas por la Guardia Civil, con y sin distinción de género.

| | Izquierda | Derecha | No izquierda | Apolítica | Dudosa | Desconocida | En blanco |
|------------------------|------------------|----------------|---------------------|------------------|---------------|--------------------|------------------|
| Mujeres | 15,96 % | 22,34 % | 2,13 % | 7,45 % | | | 52,13 % |
| Hombres | 41,7 % | 15,46 % | | 6,45 % | 1,68 % | 1,33 % | 33,39 % |
| Total plantilla | 39,72 % | 15,99 % | 0,16 % | 6,53 % | 1,55 % | 1,22 % | 34,83 % |

Fuente: CDMH, AFD, expedientes de depuración de las estaciones de Navarra.

Asimismo, la Guardia Civil evaluó la conducta social¹² de 82 ferroviarias, el 87,23 % del total. El 98,78 % de estas recibió una valoración positiva, con unos porcentajes ligeramente superiores a los de los hombres (94,17 %) y al del conjunto de la plantilla (94,55 %). En los tres casos, este porcentaje es más elevado que el de las valoraciones favorables del instituto armado, lo que indica que, como vi en anteriores trabajos (Carrillo, 2025: 102-104), los elementos más negativamente analizados no eran los relativos al comportamiento social de estas personas, sino aquellos en los que las ideas políticas interviniesen de un modo u otro. Es decir, que el mucho mayor porcentaje de valoraciones positivas por parte de la Benemérita hacia las mujeres ferroviarias puede explicarse, principalmente, por su aparente mayor inclinación ideológica hacia las derechas que hacia las izquierdas.

¿Por qué? Al encontrarse ellas especialmente excluidas del mundo laboral, o siendo vistas únicamente como trabajadoras temporales, con salarios complementarios a los de sus parejas, es razonable pensar que los sindicatos estuviesen muy masculinizados y no hiciesen grandes esfuerzos por atraer militancia femenina. Esto llevó a que ellas se agruparan en organizaciones de carácter más derechista, como las eclesiásticas, que atendían mejor sus demandas laborales, fuera por verdadera voluntad de ayudar, por impedir que optasen por organizaciones de clase, o por una mezcla de ambas. Las razones debemos buscarlas en el antedicho ideal de la domesticidad, por el cual ellas eran vistas como guardianas de la moralidad familiar, limitando su área de actuación e influencia al entorno físico y espiritual de la religiosidad. Este escaso margen de actuación las colocó en una posición mucho más comprometida en la práctica y difusión de la fe. Asimismo, las organizaciones católicas fueron mucho más hábiles que las izquierdistas en lo que al proselitismo se refiere, pues por las razones arriba mencionadas, eran las únicas que durante mucho tiempo contaron con ramas específicamente femeninas. Es plausible pensar que tal tendencia solo se agudizaría en una provincia tan rural, católica y tradicionalista como Navarra (Moreno, 2024: 107-110; Gurbindo, 2022: 410-418).

2.2. Valoración de los agentes represivos: Empresa Norte

Completado el análisis del primer agente, pasemos a tratar la propia compañía ferroviaria. Así se expresó, el 10 de enero de 1940, el jefe de la 5ª Sección de la Empresa Norte:

¹² Comportamientos relacionados con la vida pública y privada, como la moral, la religión, el respeto a la autoridad, la relación con otras personas y sociabilidad, o la ambigua “buena conducta” y sus derivados. La diferencia era bastante difusa, y ni siquiera las autoridades la tenían clara del todo. En general, implica comportamientos relacionados de una manera u otra con el día a día social de estas personas, aunque no necesariamente con la ideología. En la mayoría de las ocasiones, no iba mucho más allá de “buena/mala/regular/etc. conducta/comportamiento”, menciones que han sido mi principal base para realizar esta categorización. Carrillo, 2025: 106.

Esta ex-guardesa observo siempre buen comportamiento en el trabajo y permaneció en su puesto al iniciarse el Glorioso Movimiento Nacional. Pero el día 2 de Octubre de 1936 la Autoridad de Olazagutia le obligo a abandonar su residencia, porque algunos de sus familiares estaban en campo rojo. Con tal motivo quedo sin empleo y en la actualidad reside en Vitoria

Como vemos, en este informe no hay mención alguna ni a la ideología ni al voto de Rufina, detalles con los que comienza el escrito de la Guardia Civil. Estamos ante una paradoja: la empresa era la encargada, a través de los juzgados de empresa que ella misma constituyó mediante personal propio de diferentes especializaciones, de instruir los expedientes de depuración. Igualmente, realizaba informes valorativos mediante cargos intermedios, generalmente favorables, siendo el agente represivo menos severo. Al haber sufrido grandes pérdidas humanas y materiales durante la guerra, optó por realizar valoraciones positivas que, al ser tenidas en cuenta por los juzgados de empresa, desembocasen en sanciones más leves, o absoluciones, interpretación con la que diversos análisis coinciden (Polo, 2015; Gorini y Caballé, 2024; Aldave et. al., 2023; Carrillo y Rodríguez, 2024; Carrillo, 2024, 2025). Es de suponer que la aplicación de esta lógica se vería reforzada en el caso de personal como las guardesas, tan necesario y rentable como, de acuerdo con los porcentajes mostrados para las valoraciones expuestas, relativamente afecto. Para reflejarlo mejor, y según podemos ver en la tabla 3, Norte redactó 91 informes, uno por cada expediente de depuración femenino que conservamos, todos los cuales fueron positivos. En el caso del total de la plantilla, el porcentaje es 19 puntos inferior, y en el de los hombres, 21.

Tabla 3. Porcentajes de las distintas tipologías de valoraciones del personal ferroviario navarro efectuadas por la Empresa Norte, con y sin distinción de género.

| | Positiva | Negativa | Inconcluyente | Ns/Nc |
|------------------------|-----------------|-----------------|----------------------|--------------|
| Mujeres | 100 % | | | |
| Hombres | 79,21 % | 7,74 % | 12,28 % | 0,77 % |
| Total plantilla | 80,89 % | 7,11 % | 11,29 % | 0,71 % |

Fuente: CDMH, AFD, expedientes de depuración de las estaciones de Navarra, y Carrillo, 2025: 100.

Norte apenas mencionó la ideología en 17 de las 91 valoraciones que realizó, el 18,68 % del total, porcentaje que representa algo menos del triple del visto en el caso del instituto armado (51,72 %). Como puede verse en la tabla 4, según la empresa, más del 80 % de los expedientes no mencionan la ideología, y dentro de la apenas quinta parte que sí lo hace, el 12,77 % de esas empleadas eran de derechas, y el 4,26 % apolíticas. Un panorama porcentualmente más rechazado, pero no cuantitativamente, puesto que el mayor número de menciones de ideologías derechistas por parte de la Guardia Civil no es suficiente para compensar el aumento total y proporcional de los casos en los que se informa de simpatías izquierdistas. La clave de la desviación de estas menciones no trata tanto de saber quién estaba en lo cierto como de observar las diferencias entre agentes. En anteriores análisis (Carrillo, 2025: 99-104) propuse que la empresa, por los intereses económicos previamente explicados, tendía a relativizar o incluso esconder las ideologías y militancias izquierdistas de su personal, como explicación para las enormes diferencias reportadas por la compañía y la Guardia Civil en estos aspectos. Esta diferenciación no es tan notoria como en el caso de los hombres, pero sí resulta destacable al ofrecer dos realidades muy distintas entre sí, algo que en el caso del total de la plantilla no es tan reseñable. Hasta qué punto fue consecuencia de la menor muestra numérica o de la realidad ideológica de la plantilla femenina es algo que, por ahora, queda sin respuesta.

Tabla 4. Porcentajes de las distintas categorías ideológicas del personal ferroviario navarro efectuadas por la Empresa Norte, con y sin distinción de género.

| | Izquierda | Derecha | Apolítica | Dudosa | Desconocida | En blanco |
|------------------------|------------------|----------------|------------------|---------------|--------------------|------------------|
| Mujeres | | 12,77 % | 4,26 % | | | 81,91 % |
| Hombres | 20,32 % | 10,16 % | 4,15 % | 0,09 % | 2,47 % | 62,81 % |
| Total plantilla | 18,76 % | 10,36 % | 4,16 % | 0,08 % | 2,37 % | 64,27 % |

Fuente: CDMH, *AFD*, expedientes de depuración de las estaciones de Navarra.

Por último, en lo relativo a la conducta laboral, esta fue mencionada en 59 de los 91 informes conservados, el 64,84 % del total. Sin embargo, hay muy pocas diferencias entre los distintos porcentajes de valoraciones positivas del comportamiento en el empleo, pues todas las mujeres fueron positivamente evaluadas, así como la abrumadora mayoría de los hombres (97,88 %) y el total de la plantilla (97,92 %).

La conducta social, en cambio, se mencionó en 31 valoraciones, el 32,97 % del total, y mientras que todas las mujeres recibieron el visto bueno de la Benemérita, los hombres (87,41 %) y el total de la plantilla (88,05 %) registraron porcentajes 12 puntos inferiores. Como hemos visto, las valoraciones casi unánimemente positivas de la empresa se debieron a sus intereses económicos antedichos. Al igual que la Guardia Civil, Norte se guiaba principalmente por la ideología de los empleados a la hora de calificarlos, si bien era mucho más selectiva que el instituto armado en este aspecto (Carrillo, 2025: 99-104).

3. (MÁS ALLÁ DEL) JUZGADO DE EMPRESA. LAS FERROVIARIAS NAVARRAS REPRESALIADAS POR EL FRANQUISMO

779 de las 4.479 mujeres ferroviarias españolas fueron sancionadas, un 17,39 % del total. Es un porcentaje notable, aunque inferior al de los hombres, pues al 27,57 % de estos les fue impuesto un castigo laboral. Los porcentajes navarros son bastante menores: 2 de las 94 mujeres allí empleadas fueron sancionadas, el 2,14 % del total, seis veces menos que sus compañeros, ya que fue castigado el 13,07 % de los empleados de las vías férreas del viejo reino (Moreno, Muñoz y Polo, 2023: 9-13; Polo Muriel, 2015: 411-459). Al ser los hombres el grueso del personal ferroviario y escorarse a la izquierda mucho más que sus compañeras, la mayoría de las sanciones laborales se concentró sobre ellos. Eso aclara la pregunta de por qué hubo tal diferencia en los porcentajes de sanciones entre unos y otras, pero no explica la razón de semejante diferencia entre Navarra y la media de la Compañía Norte. Esta respuesta hay que buscarla, principalmente, en la ubicación del territorio, uno de los epicentros del golpe de Estado del 18 de julio. A partir de los datos por estaciones del anexo de la tesis de Francisco Polo (2015: 411-459), he calculado que la diferencia entre los porcentajes de sanciones del personal residente en zona golpista y republicana fue del 264,08 %. La media de sanciones laborales en territorio sublevado y leal fue del 17,09 % y 45,13 %, respectivamente, evidencia aplastante de una mayor intencionalidad punitiva con respecto a la plantilla estacionada en zona republicana.

Terminemos ahora con la historia que inauguró estas líneas. ¿Qué sucedió con Rufina? Tras imputarle 3 cargos, el juzgado de empresa decidió absolverla. Pero esto no significó que conservara su puesto, porque la represión laboral podía ir más allá de lo que dijera el juzgado de empresa. Su marido Gabriel fue trasladado forzosamente a Boo de Piélagos (Cantabria), mientras que su hijo Faustino fue despedido¹³. Sancionar a una mujer con un traslado forzoso era casi equivalente a expulsarla, porque ellas muy difícilmente podrían dejar su vida atrás y asentarse en su nuevo destino en los apenas 8 días de plazo legal¹⁴.

¹³ CDMH, *AFD*, Fondo Fundación de los Ferrocarriles Españoles _Francisco Polo Muriel.

¹⁴ Agradezco a Belén Moreno que me hablara de este detalle.

La situación probablemente no variase en exceso cuando el trasladado era el cabeza de familia: “la mujer está obligada a seguir a su marido donde quiera que fije su residencia¹⁵”, según el artículo 58 del Código Civil de 1889. Al depender los puestos de guardesa de Rufina y María del empleo como obrero de Gabriel, obligar definitivamente a esta familia a abandonar su residencia de Olazti rumbo a Cantabria equivalía, como mínimo, a que ambas recibieran esa misma sanción. Si el *pater familias* se marchaba, no había razón para que sus congéneres femeninos continuaran en un trabajo que dependía casi exclusivamente de ser familiar de un ferroviario allí estacionado. María Sáez de Cortázar, como mujer casada, no siguió a su padre y permaneció en Gasteiz, aunque su expulsión de Olazti y que, desde 1937, trabajase en la fábrica vitoriana movilizada Ricardo de Anitua confeccionando ropa para el ejército golpista, implican que sufrió un despido *de facto*. Esta suposición se ve reforzada al observar que, en todo momento, el expediente se refiere a María como “ex-guardesa”, o menciona que fue guardesa, no que lo fuera en el momento en el que se desarrolla el expediente.

Pese a que el caso de Rufina es similar, también tiene ciertas limitaciones que complican conocer con exactitud qué sucedió con ella. Sabemos que se marchó junto a su esposo y 4 de sus descendientes, puesto que redactó su descargo el 13 de julio de 1940 en Santander. El expediente de depuración vuelve a referirse a ella como guardesa pretérita, no presente, por encontrarse trabajando en la misma fábrica que su hija durante el período de instrucción. Su traslado a Santander deja dos opciones: una es que Rufina pudiera, de alguna manera, conservar o recuperar su puesto como guardesa en el nuevo destino, dejando la sanción extraoficial en un traslado forzoso de hecho; la otra, que no lo recuperara, lo que implicaría su despido, o más bien vendría a confirmar la separación laboral *de facto* que ya se le aplicó en octubre de 1936, tras su expulsión de Olazti. Una forma de conocerlo es consultar el padrón municipal santanderino de 1940¹⁶, gracias al cual sabemos que la familia Sáez de Cortázar Martínez vivía en el tercer piso del número 134 de la Calle San Martín del Pino-Peñacastillo, en la periferia de la ciudad. El padrón no especifica la actividad laboral, por lo que ambas opciones antedichas son igual de posibles. Aunque sí, en este, la profesión de Rufina apareciera como “Sus labores”, probablemente tampoco sería un reflejo del todo fiel de la realidad; los censos nacionales reproducen un subregistro laboral femenino muy elevado, y los padrones municipales, aunque permitan corregirlo en cierta medida, nunca eliminan ese sesgo por completo. En ocasiones, no lo hacen en absoluto (Pérez-Fuentes, 1995; Borderías, 2011; Carballo, 2012). Luego no hay, por el momento, forma real de saber cuál era la profesión extradoméstica posterior a 1940 de Rufina, si es que la tenía, más allá del históricamente siempre imprescindible trabajo reproductivo no remunerado.

La historia se repitió más al sur, en Cortes, pueblo de la Ribera navarra. Allí vivía el matrimonio formado por Lorenzo Galipienso Aznar¹⁷ y María Jiménez Munárriz¹⁸, empleados como guardabarreras y guardesa, respectivamente, de la estación ferroviaria del municipio. Las milicias golpistas expulsaron a Lorenzo de su hogar en los primeros días del golpe de Estado, por lo que se mudó a Zaragoza, y el 28 de marzo de 1942 fue despedido definitivamente. María le siguió al destierro y, aunque no fuera separada *de iure*, sí lo fue *de facto*. No tenía sentido que una expulsada conservase un puesto de trabajo que dependía del empleo de otro expulsado, que además había sido despedido.

4. CONCLUSIONES

¹⁵ *Gaceta de Madrid (GM)*, n.º 206 (25 de julio de 1889): 250.

¹⁶ AMS, Padrón municipal de 1940.

¹⁷ CDMH, *AFD*, 485/C548.

¹⁸ CDMH, *AFD*, 581/12765.

90 años después de la expulsión de Rufina Martínez y María Sáez de Cortázar, comenzamos a arrojar algo de luz sobre los pormenores de la depuración ferroviaria contra las mujeres navarras y las represalias laborales o extralaborales que sufrieron. Las mujeres, y especialmente las guardesas, como ellas, constituían una parte imprescindible y muy rentable de la fuerza de trabajo ferroviaria. El ideal de domesticidad imperante en aquella sociedad, como han reflejado diversos estudios, conllevó un nivel de politización izquierdista mucho menor entre las mujeres que entre sus compañeros, punto que los informes parecen confirmar. Esta, y la situación de Navarra como territorio tomado desde el primer momento por las fuerzas golpistas, son las principales razones que explican el bajo porcentaje de sanciones laborales contra las empleadas femeninas. Pese al contexto político adverso, existieron nada desdeñables porcentajes de ferroviarias navarras de izquierdas, lo que podría verse como un reflejo de que tales ideas mantenían una fuerza reseñable. Volviendo a las sanciones laborales, aunque apenas dos trabajadoras las sufrieron, al menos otras tres tuvieron el mismo destino de manera no-oficial: dos de ellas debieron seguir a sus maridos en las marchas forzosas que estos realizaron, y una no regresó al municipio en el que residía con anterioridad al golpe de Estado.

Si la legalidad y la realidad del trabajo femenino rara vez coinciden, y esa diferencia prácticamente siempre es en perjuicio de las mujeres, no es descabellado afirmar que sucede lo mismo con la legislación represiva pensada para los hombres y aplicada a ellas. Mediante este primer análisis local de la depuración y represión franquista contra las ferroviarias, creo haber aportado pruebas de que las represalias laborales que estas mujeres sufrieron fueron más allá de lo dictaminado por el juzgado de empresa. Confío en que mi texto pueda contribuir a asentar las bases de futuros estudios provinciales y autonómicos, que sirvan para concretar con mayor exactitud la realidad de las sanciones oficiales y extraoficiales impuestas contra las empleadas del ferrocarril, y el efecto que estas tuvieron tanto en ellas como en sus familias y comunidades sociales.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes de archivo

Archivo Municipal de Santander (AMS), Padrón municipal de 1940.

Centro Documental de la Memoria Histórica (CDMH), Archivo Ferroviario de la Depuración (AFD).

Fondo Documental para la Memoria Histórica en Navarra. Disponible en <https://memoria-oroimena.unavarra.es/> [25/03/2026].

Legislación

Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil (1889). *Gaceta de Madrid*, 206, 25/07/1889, pp. 249-259. Disponible en [https://www.boe.es/eli/es/rd/1889/07/24/\(1\)/dof/spa/pdf](https://www.boe.es/eli/es/rd/1889/07/24/(1)/dof/spa/pdf) [25/03/2026].

Decreto número 108 de 13 de septiembre de 1936 por el que se declara fuera de la Ley a los partidos o agrupaciones políticas del Frente Popular, funcionarios y empleados de empresas públicas (1936). *Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional de España*, 22, 16/09/1936, pp. 1-2. Disponible en https://drive.google.com/file/d/1Q8AT-xER8dFNcdeopm_JSx_z9t2gqr0w/view [25/3/2026].

Decreto-Ley Dictando reglas para la separación definitiva del servicio de toda clase de empleados, de fecha 5 de diciembre de 1936 (1936). *Boletín Oficial del Estado*, 51, 09/12/1936, pp. 1-2. Disponible en <https://www.boe.es/gazeta/dias/1936/12/09/pdfs/BOE-1936-51.pdf> [25/3/2026].

Ley de 10 de febrero de 1939 fijando normas para la depuración de funcionarios públicos (1939). *Boletín Oficial del Estado*, 45, 14/09/1939, pp. 856-859. Disponible en <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/045/A00856-00859.pdf> [25/3/2026].

Decreto de 27 de febrero de 1939 sobre depuración de funcionarios de Corporaciones y Empresas concesionarias de Servicios públicos (1939). *Boletín Oficial del Estado*, 59, 28/02/1939, pp. 1157-1158. Disponible en <https://www.boe.es/gazeta/dias/1939/02/28/pdfs/BOE-1939-59.pdf> [25/3/2026].

Decreto de 1 de septiembre de 1939 derogando la Orden de 15 de octubre de 1937 referente a provisión eventual del personal ferroviario por la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles (1939). *Boletín Oficial del Estado*, 253, 10/09/1939, pp. 5045-5046. Disponible en <https://www.boe.es/gazeta/dias/1939/09/10/pdfs/BOE-1939-253.pdf> [25/3/2026].

Referencias

Abad, Irene (2012). *En las puertas de prisión. De la solidaridad a la concienciación política de las mujeres de los presos del franquismo*. Barcelona: Icaria.

AKT (2018). *Navarra 1936. De la esperanza al terror* (Décima ed.). Tafalla: AKT.

Aldave, Esther, Daniel Oviedo, Lisabe Velasco, Juan Carlos García Funes, Imanol Satrustegi e Izaskun Rodríguez (2023). "Represión y depuración sobre los ferroviarios navarros en la Guerra Civil". Mataró: *IX Congreso de Historia Ferroviaria*. Disponible en <https://asihf.org/wp-content/uploads/2023/10/aldave.pdf> [25/3/2026].

Antoñanzas, Cristina (2019). "Mujer, trabajo y sindicalismo". *Argumentos Socialistas*, 29, pp. 44-48. Disponible en https://argumentosprogresistas.org/wp-content/uploads/2024/01/AS29_Vf_def.pdf [26/3/2026].

Aróstegui, Julio (2006). *Por qué el 18 de julio... Y después*. Barcelona: Flor del Viento Ediciones.

Ballesteros, Esmeralda (2003). "La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962". En Lina Gálvez y Carmen Sarasúa (eds.). *¿Privilegios o eficiencia?: Mujeres y hombres en los mercados de trabajo*. Alicante: Universidad de Alicante, pp. 335-355.

- Ballesteros, Esmeralda (2010). "Retribuciones de los trabajadores del Servicio de Vía y Obras (MZA). Reflexiones en torno a un análisis multidimensional". *TsT*, 18, pp. 172-197. Disponible en https://asihf.org/wp-content/uploads/2024/02/dossier18_04.pdf [26/3/2026].
- Ballesteros, Esmeralda (2013). "Las mujeres en el ferrocarril: acceso restringido". En Heriberto Cairo y Lucila Finkel (eds.). *Crisis y cambio: propuestas desde la Sociología. Actas del XI Congreso Español de Sociología*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, pp. 744-766.
- Ballesteros, Esmeralda (2016). "Barreras de acceso a las mujeres en el empleo ferroviario". *Revista del Ministerio de Empleo y Seguridad Social*, 121, pp. 119-138. Disponible en <https://docta.ucm.es/rest/api/core/bitstreams/cac49809-86d1-486a-bc34-b3d44f9e24c2/content> [26/01/2026].
- Berruezo, Reyes, Juan José Casanova y Francisco Javier Ema (2023). *El proceso de depuración de la enseñanza pública en Navarra, 1936-1976*. Iruñea: Gobierno de Navarra.
- Borderías, Cristina (2012). "La reconstrucción de la actividad femenina en Cataluña circa 1920". *Historia Contemporánea*, 44, pp. 17-48. Disponible en <https://ojs.ehu.eus/index.php/HC/article/view/6600/6038> [28/4/2026].
- Carballo, Borja (2012). "La participación de las mujeres en el Mercado Laboral Madrileño del primer tercio del siglo XX (1905-1930)". En Alejandra Ibarra (ed.). *No es país para jóvenes*. Gasteiz: Euskal Herriko Unibertsitatea-Instituto de Historia Social Valentín de Foronda. Disponible en <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4715034.pdf> [28/4/2026].
- Carrillo, Aitor (2023). "La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo: una primera aproximación a partir de la comparación entre Tudela y el valle de la Sakana (Navarra)". *Memoriapaper(ak)*, 14. Handle: <https://academic.e.unavarra.es/bitstream/handle/2454/45604/CARRILLO%2c%20A.%20La%20depuraci%3%b3n%20del%20personal%20ferroviario%20durante%20la%20Guerra%20Civil%20y%20el%20franquismo%20%28versi%3%b3n%20Memoriapaperak%2014%29.pdf?sequence=3&isAllowed=y>.
- Carrillo, Aitor (2024). "Altsasuko trenbideko langileen depurazioa Gerra Zibilean eta frankismoan: Jesús Melladoren kasua". *Sancho el Sabio: revista de cultura e investigación vasca*, 47, pp. 58-85. DOI: <https://doi.org/10.55698/SS47-2024-03>.
- Carrillo, Aitor (2025). "Bigilatu eta informatu. Nafarroako trenbide-langileen garbiketaprozesuko agente errepresiboen jokabideak, interesak eta kontraesanak (1936-1942)". *Gerónimo de Uztariz*, 39, pp. 93-112. DOI: <https://doi.org/10.58504/rgu.39.8>.
- Carrillo, Aitor (2026; inédito). "1934. urtera arte joera ezkertiarrekoa eta alderdi politiko edo sindikal bateko kide ez izatea". Deskarguak eta defentsa-estrategiak Nafarroako trenbide-langileen depurazio-prozesuan (1936-1942)".
- Carrillo, Aitor e Izaskun Rodríguez (2024). "La depuración del personal ferroviario navarro durante la Guerra Civil y el franquismo: una comparación entre la Ribera y el valle de la Sakana". *Memoriapaper(ak)*, 18. Handle: <https://academic.e.unavarra.es/bitstream/handle/2454/47686/Memoriapaper%28ak%29%2018.pdf?sequence=3&isAllowed=y>.
- Cuesta, Josefina (ed.) (2009). *La depuración de funcionarios bajo la dictadura franquista (1936-1975)*. Madrid: Fundación Francisco Largo Caballero.
- Duran, Jordi (2024). *Carrilaires sota sospita. Conflicte social, repressió i depuració ferroviària a Móra la Nova*. Móra la Nova: Museu del Ferrocarril a Móra la Nova-Associació per a la Preservació del Patrimoni Ferroviari i Industrial.

Fernández Pizà, Maria Antonia (2023). *La Companyia dels Ferrocarrils de Mallorca durant la Guerra Civil: la seva contribució a la defensa passiva de l'illa*. Palma de Mallorca: Govern de les Illes Balears.

Garjón, Aitor (2024). "«Vestida con un buzo y armada con un fusil»: análisis de género en la justicia militar contra las mujeres en Navarra (1936-1940)". *Gerónimo de Uztariz*, 38, pp. 101-122. DOI: <https://doi.org/10.58504/rgu.38.7>.

Garjón, Aitor (2025). "Justizia militar frankistari buruzko ikerketak genero ikuspegi batetik: Nafarroako kasua (1936-1948)". *Gerónimo de Uztariz*, 39, pp. 113-128. DOI: <https://doi.org/10.58504/rgu.39.9>.

Garjón, Aitor y Amaia Kowasch (2024). *Nombres que recorren el tiempo. Mujeres asesinadas en Nafarroa (1936-1948)*. Tafalla: Txalaparta.

Gómez, Gutmaro y Jorge Marco (2011). *La obra del miedo. Violencia y sociedad en la España franquista (1939-1950)*. Barcelona: Península.

Gorini, Carles y Eduard Caballé (2024). *Ferrovianis en guerra. Revolució, guerra civil i repressió franquista als ferrocarril catalans de via estreta*. Lleida: Pagès Editors.

Gurbindo, Ricardo (2022). "Sindicato Católico de Obreras (1912-1937). Rama femenina del catolicismo". *Príncipe de Viana*, 283, pp. 407-458. DOI: <https://doi.org/10.35462/pv.283.6>.

Hernández Holgado, Fernando (2005). "Carceleras encarceladas. La depuración franquista de las funcionarias de Prisiones de la Segunda República". *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 27, pp. 271-290. Disponible en <https://revistas.ucm.es/index.php/CHCO/article/view/CHCO0505110271A> [26/01/2026].

Janssens, Angélique (1997). "The Rise and Decline of the Male Breadwinner Family? An Overview of the Debate". *International Review of Social History*, 42 (Suplemento 5), pp. 1-23. Disponible en <https://www.jstor.org/stable/44735319> [26/01/2026].

Joly, Maud (2008). "Las violencias sexuadas de la Guerra Civil española: paradigma para una lectura cultural del conflicto". *Historia Social*, 61, pp. 89-107. Disponible en <https://www.jstor.org/stable/pdf/40658118.pdf> [1/4/2026].

Layana, César (2021a). *Expolio y castigo: la represión económica en Navarra, 1936-1945...1966*. Iruñea: Gobierno de Navarra.

Layana, César (2021b). *Censo provisional de personas afectadas por la represión económica en Navarra (1936-1966)*, Iruñea: Gobierno de Navarra-Instituto Navarro de la Memoria. Disponible en <https://pazyconvivencia.navarra.es/documents/5679548/5681861/CENSO+represion+economica.pdf/bc134083-a317-903c-ad54-2ce9889a62eb?t=1630390663408> [26/01/2026].

Moreno, Belén (2024). "'Los empleados humildes de grandes empresas': las mujeres guardabarreras en el primer tercio del siglo XX". *Historia Social*, 108, pp. 93-112. DOI: <https://doi.org/10.70794/hs.104365>.

Moreno, Belén, Miguel Muñoz y Francisco Polo (2023). "La represión de las trabajadoras ferroviarias durante la Guerra Civil y franquismo. Un estudio cualitativo". Mataró: IX Congreso de Historia Ferroviaria. Disponible en https://asihf.org/wp-content/uploads/2023/10/MORE-NO_MUNOZ_POLO.pdf [26/01/2026].

Olaizola, Juan José (2009). "1936. Represión y reconversión en el ferrocarril del Urola". Palma de Mallorca: V Congreso de Historia Ferroviaria. Disponible en https://www.docutren.com/historiaferroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/030204_Olaizola.pdf [26/01/2026].

Oviedo, Daniel, Esther Aldave, Juan Carlos García Funes e Imanol Satrustegi (2025). "Violence and the Displacement of Rail Workers of Altsasu-Alsasua in the Spanish Civil

- War and its Aftermath". *Culture and History Digital Journal*, 13 (2), pp. 1-15. DOI: <https://doi.org/10.3989/chdj.2024.519>.
- Pérez-Fuentes, Pilar (1995). "El trabajo de las mujeres en la España de los siglos XIX y XX. Consideraciones metodológicas". *Arenal: Revista De Historia De Las Mujeres*, 2 (2), pp. 219-245. Disponible en <https://revistaseug.ugr.es/index.php/arenal/article/view/22801/21362> [28/4/2026].
- Piérola, Gemma (2019). *Mujer e ideología en la dictadura franquista: Navarra (1939-1960)*. Iruñea: Pamiela.
- Polo, Francisco (2015). *La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo (1936-1975)* (tesis doctoral). Madrid: Universidad Autónoma de Madrid.
- Polo, Francisco (2025). "Factor humano y depuración del personal en el Ferrocarril Zafra-Huelva (1936-1975)". *TsT*, 56, pp. 53-99. DOI: <https://doi.org/10.24197/hw2faw16>.
- Preston, Paul (2011). *El holocausto español: Odio y exterminio en la Guerra Civil y después*. Barcelona: Debate.
- Santa Marina, Luis (2009). "La depuración del personal en las compañías de metro de la ciudad de Barcelona: identificación socioprofesional de los colectivos afectados". Palma de Mallorca: *V Congreso de Historia Ferroviaria*. Disponible en https://www.docu-tren.com/historiaferroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/030201_Santa%20Marina.pdf [26/01/2026].
- Santamarina, Josu, Izaskun Rodríguez, Lisabe Velasco, Imanol Satrustegi y Esther Aldave (2026; inédito). "La toga y el mazo: represión franquista contra juristas y personal de justicia en Navarra (1936-1948)".
- Sear, Rebecca (2021). "The male breadwinner nuclear family is not the 'traditional' human family, and promotion of this myth may have adverse health consequences". *Philosophical transactions of the Royal Society of London. Series B, Biological sciences*, 376 (1827), pp. 1-7. DOI: <https://doi.org/10.1098/rstb.2020.0020>.
- Urrizola, Ricardo (2017). *Consejo de guerra. Injusticia militar en Navarra, 1936-1940*. Tafalla: Txalaparta.