

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

Sesión VIII. Historia de las trabajadoras ferroviarias.  
Sessão VII: História das trabalhadoras ferroviárias.  
Session VII: History of Women Railway Workers.

El impacto de la Guerra Civil Española en el colectivo de ferroviarias (1936-1939).

O impacto da Guerra Civil Espanhola no grupo das ferroviárias (1936-1939).

The impact of the Spanish Civil War on female railway workers (1936–1939).

---

BELÉN MORENO CLAVERÍAS

Universidad de Oviedo  
[belen.moreno@uniovi.es](mailto:belen.moreno@uniovi.es)

MIGUEL MUÑOZ RUBIO

Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria  
[mmrubio59@gmail.com](mailto:mmrubio59@gmail.com)

FRANCISCO POLO MURIEL

Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles  
[fpolomuriel@ffe.es](mailto:fpolomuriel@ffe.es)

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

**Resumen:** La Guerra Civil alteró de forma clara la estructura económica y social del conjunto del Estado. Los tres años de duración del conflicto modificaron la vida cotidiana y laboral de los trabajadores. En el caso de las trabajadoras ferroviarias, la guerra afectó de pleno a un colectivo que había alcanzado durante la Segunda República una de las cotas más altas de presencia, sobre todo cualitativa, en las compañías ferroviarias.

Los expedientes generados a partir del procedimiento depurador puesto en marcha durante la guerra y que continuó durante la primera mitad de la década de 1940, no solo han permitido conocer el número aproximado de ferroviarias empleadas en las principales compañías, sus nombres y apellidos, categorías laborales, lugar de residencia y las sanciones impuestas, sino también el papel que tuvieron que desempeñar en sus respectivos servicios y el devenir por el

que muchas de ellas tuvieron que pasar como consecuencia del conflicto: desplazamientos forzosos, exilio, detenciones y cárcel.

Mediante esta comunicación se pretende presentar un panorama general del impacto del conflicto sobre el colectivo de ferroviarias, ejemplificándolo a través de algunos casos particulares que venimos estudiando dentro del proyecto de investigación “La represión de las trabajadoras ferroviarias durante la Guerra Civil y el franquismo”.

**Palabras clave:** Ferroviarias; Guerra Civil; Franquismo; Represión; Depuración laboral.

**Resumo:** A Guerra Civil alterou claramente a estrutura económica e social de todo o Estado. Os três anos de duração do conflito modificaram a vida quotidiana e profissional dos trabalhadores. No caso das trabalhadoras ferroviárias, a guerra afetou de cheio um coletivo que, durante a Segunda República, tinha alcançado um dos níveis mais elevados de presença, sobretudo em termos qualitativos, nas empresas ferroviárias.

Os processos gerados a partir do procedimento de depuração iniciado durante a guerra e que se prolongou durante a primeira metade da década de 1940 não só permitiram conhecer o número aproximado de ferroviárias empregadas nas principais empresas, os seus nomes e apelidos, categorias profissionais, local de residência e as sanções impostas, como também o papel que tiveram de desempenhar nos seus respetivos serviços e o destino que muitas delas tiveram de enfrentar em consequência do conflito: deslocamentos forçados, exílio, detenções e prisão.

Através desta comunicação, pretende-se apresentar um panorama geral do impacto do conflito sobre o coletivo das ferroviárias, ilustrando-o através de alguns casos particulares que temos vindo a estudar no âmbito do projeto de investigação «A repressão das trabalhadoras ferroviárias durante a Guerra Civil e o franquismo».

**Palavras-chave:** Ferroviárias; Guerra Civil; Franquismo; Repressão; Depuração laboral.

**Summary:** The Civil War clearly disrupted the economic and social structure of the country as a whole. The three-year conflict transformed the daily lives and working conditions of workers. In the case of female railway workers, the war had a profound impact on a group that had, during the Second Republic, achieved one of the highest levels of representation—particularly in terms of quality—within the railway companies.

The files generated by the purge procedure launched during the war and which continued throughout the first half of the 1940s have not only revealed the approximate number of female railway workers employed by the main companies, their full names, job categories, places of residence and the sanctions imposed, but also the roles they had to perform in their respective departments and the fate that many of them had to endure as a result of the conflict: forced displacement, exile, arrest and imprisonment.

This paper aims to present an overview of the impact of the conflict on female railway workers, illustrating this through specific cases we have been studying as part of the research project ‘The repression of female railway workers during the Civil War and the Franco regime’.

**Keywords:** Female railway workers; Civil War; Franco regime; Repression; Labour purges.

---

## INTRODUCCIÓN

La investigación en torno a la mano de obra empleada en las empresas ferroviarias en España durante el periodo de explotación concesional (1848-1941) ha contado desde comienzos de la década de 1990 con importantes contribuciones. La pionera aportación de Juez Gonzalo<sup>1</sup> y los trabajos posteriores de Ballesteros y Martínez Vara<sup>2</sup> permitieron conocer una parte de las particularidades de este colectivo, alumbrando el camino para la generación de estudios posteriores<sup>3</sup>. Igualmente, la investigación en torno a la presencia de trabajadoras en el ferrocarril español durante el mismo periodo temporal ha generado trabajos que ya son una referencia, como sucede con la contribución de Cobos Arteaga para la segunda mitad del siglo XIX<sup>4</sup>. En ambos casos, la escasez de fuentes estadísticas y documentales sobre estas materias han impedido, hasta el momento, abordar proyectos que contemplen tanto la totalidad del periodo como al conjunto de las categorías profesionales en las que se ha constatado la presencia de ferroviarias. En cambio, sí se ha avanzado bastante en el estudio de la categoría que empleó a miles de mujeres durante la etapa de explotación concesional, nos referimos a las guardabarreras o guardesas<sup>5</sup>.

La comunicación que presentamos pretende aportar una pieza más a este mosaico que se viene componiendo en torno al empleo ferroviario y, en particular, al femenino en el ferrocarril español. Esta comunicación se centra en el final de la casi centenaria etapa concesional, la cual se vería abruptamente convulsionada por el golpe de Estado de julio de 1936 y por el inicio y desarrollo de una cruenta Guerra Civil. Dicha contienda alteró de forma clara la estructura económica y social del conjunto del Estado. Los tres años de duración del conflicto modificaron la vida cotidiana y laboral de toda la ciudadanía. En el ámbito ferroviario la guerra impactó de forma clara en el sistema ferroviario<sup>6</sup> y en su colectivo de trabajadores y trabajadoras, obligándoles a adaptarse a la evolución del teatro de operaciones militares. Ante el avance de las tropas golpistas,

---

<sup>1</sup> Juez Gonzalo (1992).

<sup>2</sup> Ballesteros Doncel y Martínez Vara (2001).

<sup>3</sup> Ballesteros Doncel (2003); Martínez Vara (2006); Polo Muriel (2008); Martínez Vara y Cobos Arteaga (2012).

<sup>4</sup> Cobos Arteaga (2017).

<sup>5</sup> Ballesteros Doncel (2003 y 2014); Polo Muriel (2006); Moreno Claverías, (2024).

<sup>6</sup> Cayón García y Muñoz Rubio (2008).

la evacuación hacia zonas más seguras se convirtió en una estrategia habitual a la que recurrirían muchos trabajadores.

Estas dinámicas de comportamiento tanto individual como colectivo pueden ser estudiadas a través de diferentes vías. La documentación generada por los comités de trabajadores que se hicieron cargo de la explotación de los ferrocarriles en las zonas controladas por la República, permite conocer cómo se organizaron para hacer frente a la embestida de los militares golpistas<sup>7</sup>. Por otra parte, el procedimiento depurador aplicado al personal ferroviario durante la guerra y que continuó durante la primera mitad de la década de 1940, a partir la promulgación de la Ley de Depuración de Funcionarios de 10 de febrero de 1939<sup>8</sup>, generó la apertura de millares de expedientes personales de depuración a los componentes de este colectivo laboral<sup>9</sup>. Esta documentación permite constatar el papel que desempeñaron estos trabajadores durante el conflicto y el devenir por el que tuvieron que transitar como consecuencia del mismo: desplazamientos forzosos, exilio, detenciones y cárcel. Esta información puede ser complementada también con la que se generó por la apertura y desarrollo de los juicios sumarísimos en los que se vieron incurso algunos de estos trabajadores durante la posguerra.

Mediante esta comunicación se pretende presentar un panorama general sobre la situación del empleo femenino a comienzos de la Guerra Civil Española y el impacto del conflicto sobre el colectivo de ferroviarias, ejemplificándolo a través de algunos casos particulares que venimos estudiando dentro del proyecto de investigación “La represión de las trabajadoras ferroviarias durante la Guerra Civil y el franquismo”<sup>10</sup>, del cual ya se presentó un primer avance en el pasado congreso internacional de Historia Ferroviaria, celebrado en Mataró (Barcelona)<sup>11</sup>.

---

<sup>7</sup> Muñoz Rubio (2020).

<sup>8</sup> Polo Muriel (2019).

<sup>9</sup> En 2011 estos expedientes fueron depositados por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) en el Centro Documental de la Memoria Histórica en Salamanca, en donde pueden ser consultados.

<sup>10</sup> Este proyecto ha sido subvencionado por la Secretaría de Estado de Memoria Democrática dentro de las convocatorias destinadas a actividades relacionadas con la recuperación de la Memoria Democrática y las víctimas de la Guerra Civil y de la Dictadura, correspondientes a los ejercicios de 2022 (expediente 020-MD-2022), 2024 (expediente 104-MD-2024) y 2025 (expediente 0201-AV-2025, actualmente en ejecución).

<sup>11</sup> Moreno Claverías, Muñoz Rubio y Polo Muriel (2023).

## 1. EL EMPLEO FEMENINO EN EL FERROCARRIL ESPAÑOL AL INICIO DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

La Segunda República posibilitó que, por primera vez, se estableciera la igualdad jurídica entre hombres y mujeres. En el ámbito profesional, el artículo 40 de la Carta Magna de 1931 reconocía a las mujeres el legítimo derecho a ejercer una profesión. Se inició entonces un nuevo período en el que se impulsaron importantes reformas legislativas que permitieron que la mujer pudiera tener una participación mucho más activa en todos los ámbitos de actividad pública y privada<sup>12</sup>.

En este contexto, en el año previo al comienzo de la Guerra Civil Española, las principales compañías concesionarias de la red ferroviaria de vía ancha empleaban a 96.408 trabajadores. Al no existir datos discriminados sobre el personal femenino, la única fuente disponible para poder aproximarnos a una cifra estimada nos la proporciona la base de datos nominal sobre el personal ferroviario depurado, a raíz de la publicación de la Ley de Depuración de Funcionarios de 10 de febrero de 1939<sup>13</sup>. Con los datos recogidos en una base que acumula cerca de 90.000 registros, el número de ferroviarias empleadas venía a representar en torno al cinco por ciento del total del colectivo identificado.

Como se expresa en el Cuadro 1, la mayor parte de ellas (el 66,72%) prestaban servicio como guardesas en los pasos a nivel que se distribuían por toda la red ferroviaria. El personal administrativo tenía un peso porcentual cercano al diez por ciento, teniendo presencia en aquellas capitales en donde tenían sus sedes o cabeceras las principales compañías ferroviarias (Madrid, Málaga, Barcelona, Valencia, entre otras). La limpieza de edificios, instalaciones y talleres contaba también con una nutrida presencia de trabajadoras, cercana al nueve por ciento. En el ámbito de las estaciones la presencia de ferroviarias se concentraba en el cometido de la venta de billetes y como encargadas de estación o de apeadero, aunque estas dos últimas categorías solo se han identificado en la red ferroviaria de vía estrecha en el País Vasco. Finalmente, son destacables la presencia de personal femenino como docentes en las escuelas de los poblados ferroviarios pertenecientes a estas compañías y

---

<sup>12</sup> Véase Moraga García (2008).

<sup>13</sup> Polo Muriel (2019).

como personal sanitario en los respectivos gabinetes médicos y sanatorios que se diseminaban por el conjunto de la red ferroviaria.

**Cuadro 1: Distribución por ámbitos laborales del personal femenino registrado en la Base de Datos de la Depuración del Personal Ferroviario, años 1939-1941.**

Ámbito laboral	Número de ferroviarias	%
Vías y Obras	2981	66,72
Personal administrativo	416	9,31
Limpieza de edificios e instalaciones	389	8,71
Talleres	159	3,56
Estaciones	131	2,93
Sanitario	13	0,29
Responsables de edificios y control de accesos	11	0,25
Educativo	9	0,20
Economato	2	0,04
Otros*	84	1,88
Se desconoce	273	6,11
<b>TOTAL</b>	<b>4.468</b>	<b>100</b>

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Base de Datos de la Depuración del Personal Ferroviario. (\*) Otros: Pensionistas, concesionarias de fondas, restaurantes, cantinas, quioscos, estancos y librerías

Del total de ferroviarias que tuvieron que atravesar por el procedimiento depurador, 225 fueron separadas del servicio y otras 374 reingresarían con diferentes sanciones, representando entre ambas casuísticas el 13,41% del total de las trabajadoras identificadas en la base de datos.

La victoria del ejército franquista produciría una profunda regresión para la mujer en todos los ámbitos de la vida pública y privada. A la represión se le sumó la pérdida de libertades. Y el recorte de derechos llegaría también al ámbito laboral. Las mujeres españolas perderían los derechos reconocidos en la Constitución de 1931, entre ellos, aunque con excepciones, el trabajo remunerado para las mujeres casadas fuera del hogar, según se establecía en el Fuero del Trabajo promulgado incluso

antes de la finalización de la Guerra Civil por el gobierno franquista<sup>14</sup>. Por ese motivo, la presencia de la mujer en la actividad ferroviaria disminuiría durante el franquismo al verse relegadas a los puestos más bajos del escalafón y obligadas a solicitar licencias forzosas al contraer matrimonio<sup>15</sup>.

## 2. CASOS ANALIZADOS

A continuación, presentamos tres casos de ferroviarias, dos guardesas y una enfermera, que se encontraban trabajando al inicio de la Guerra Civil y que continuaron prestando sus funciones hasta la finalización de la contienda. La fuente documental básica para abordar estos casos han sido sus respectivos expedientes de depuración, que se han visto complementados por otros recursos documentales que nos han permitido contextualizar las vivencias de estas tres trabajadoras durante el conflicto.

### 2. 1. El caso de Amalia Albero Deltell

La ocupación de los territorios por parte de las tropas de Franco a lo largo de la guerra comportó el desplazamiento, voluntario o forzoso, de algunas trabajadoras hacia zonas más o menos próximas controladas todavía por los republicanos o, en su defecto, a Francia. Estas mujeres tuvieron que vivir situaciones complejas que luego deberían justificar en el proceso depurador para recuperar sus puestos de trabajo en el caso de poder regresar.

El hecho de abandonar el puesto de trabajo en el momento o justo antes de la toma del lugar de residencia por parte del Ejército Nacional era, en sí mismo, un motivo para recibir una sanción o ser separada definitivamente de la empresa con pérdida de todos los derechos.

Ilustraremos esta situación con el caso de Amalia Albero Deltell<sup>16</sup>, guardesa de la empresa Norte con residencia en Ribes de Freser (Girona).

---

<sup>14</sup> Moraga García (2008).

<sup>15</sup> Muñoz Rubio (2020).

<sup>16</sup> Centro Documental de la Memoria Histórica, expediente de depuración de Amalia Albero Deltell. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Separación nº 12.

Esta localidad fue ocupada por las tropas franquistas el 8 de febrero de 1939, es decir, un par de meses antes del fin de la contienda.

Amalia era natural de Pinoso (Alicante) y había ingresado en la empresa en junio de 1932, con 36 años de edad. En su expediente de depuración figura que solicitó el reingreso en la misma –paso necesario para todo el colectivo ferroviario que quisiera mantener su puesto de trabajo– el 25 de agosto de 1939, con 43 años. Presentaba a su favor el informe del Alcalde de Ribes de Freser, redactado ese mismo mes de agosto, en el que afirmaba que era “persona de buena conducta”.

En su declaración jurada narraba las siguientes vicisitudes: “Después de haber marchado a Francia obligada por las turbias marxistas, me presenté el día 14 de abril de 1939 en Ribes de Freser, presentando adhesión al Movimiento Nacional delante de las autoridades de la localidad”. En relación a la pregunta sobre si había militado en partidos de izquierdas o sindicatos, afirmaba que ingresó en la UGT el 2 de mayo de 1936 “y nada más”.

Para conocer sus antecedentes político-sociales, previamente a su solicitud de readmisión, el Juez Instructor había pedido informes sobre la conducta político-social de Amalia anterior al 18 julio de 1936, durante la guerra y una vez finalizada la misma. Estos informes fueron redactados en los meses de mayo y junio de 1939, es decir, unos tres meses antes de que solicitase oficialmente su reingreso y suponemos que en el momento de su regreso de Francia.

En el informe de la Guardia Civil de Ribes de Freser se señalaba que la guardesa, “durante el dominio rojo separatista, maltrataba de palabra atropellándolas a personas de derechas así como las denunciaba para que las registrasen. A la llegada de nuestro Glorioso Movimiento Nacional se marchó a Francia. Se ignora si en sus actos o conversaciones muestra desafecto a éste. Es de ideas izquierdistas, de regular conducta y antecedentes, sin que se sepa haya tomado parte en hechos delictivos. Se la considera desafecta al Glorioso Movimiento Nacional”.

El informe de F.E.T. y de las J.O.N.S de la localidad apuntaba que “de ideas izquierdistas y de conducta regular de antes del Alzamiento, durante éste continua con las mismas ideas y conducta, siendo su actuación mala. Maltrataba a las personas de orden y a la llegada de las fuerzas nacionales el día 8 de febrero marchó a Francia de donde no regresó hasta el día 13 de abril de 1939. Actualmente se la considera desafecta al Glorioso Movimiento Nacional”.

El informe que el Alcalde escribió en mayo de 1939 (negativo) tenía poco que ver con el que él mismo redactó por segunda vez en el mes de agosto (positivo), con el que la empleada acompañó su solicitud de readmisión. ¿Qué le hizo cambiar de opinión? Cabe suponer que cuando redactó este primer informe tendría poca información fidedigna sobre Amalia, dado que es prácticamente igual a los dos anteriores: “Trataba de fascistas a las personas de derechas, atropellándolas. No formó parte de milicias armadas. A la llegada de las Tropas Nacionales marchó para Francia. Después de ocupada su residencia por el Ejército Nacional, no se mostró contraria al mismo por temor al castigo de los Nacionales. De ideas izquierdistas, regular conducta y antecedentes. Desafecta al Glorioso Movimiento Nacional. Sin que se sepa haya tomado parte en el movimiento revolucionario”. Se anota que estos datos habían sido facilitados por la Comisión local de Información e Investigación de Ribes de Freser.

Con posterioridad a la solicitud de Amalia, llegaron otros informes. En primer lugar, en octubre de 1939, el del Jefe de la 9ª Sección, en la que ella trabajaba. En él se indicaba que “esta agente, como tal, ha cumplido satisfactoriamente su cometido, habiendo observado buena conducta. No se le conoce haya tenido ninguna clase de actividades político-sociales, antes ni durante el Movimiento. Está movilizada y trabaja actualmente en la Compañía. La creo, por tanto, acreedora a ser readmitida al servicio de la Compañía, sin sanción”.

Llegó también el informe del Gobernador Civil de Girona, en enero de 1940, que decía exactamente lo mismo que los de Falange y la Guardia Civil de mayo de 1939.

El pliego de cargos, redactado en febrero de 1940, recogía todas las acusaciones de los informes negativos (incluso se añadía alguna nueva) y no se tuvieron en cuenta las valoraciones positivas del segundo informe del Alcalde y del Jefe de Sección. Esto era habitual en todos los expedientes: las cartas y certificados que pudiesen ayudar a las trabajadoras eran, en general, pasados por alto. Así, los cargos fueron los siguientes:

1º. “De izquierdas, afiliada a organizaciones de matriz marxista con anterioridad al Glorioso Alzamiento.

2º. Durante el Glorioso Movimiento se manifestó entusiasta de la revolución roja a la que cooperó con sus insultos, persecuciones y

denuncias contra las personas de orden y derechas a las que tildaba de ‘fascistas’.

3º. Huyó a Francia al acercarse las fuerzas del Ejército Nacional a su residencia”.

¿Cómo saber si realmente había “huido” a Francia o había sido obligada por los “rojos” como ella sostenía? Cabe suponer que si hubiese sido consciente de haber realizado una mala acción con su supuesta “huida”, no hubiera regresado a la localidad. Así lo expresó Amalia en sus descargos unos días después de recibir la notificación de los cargos que recaían contra ella:

“Que habiéndome enterado de dichos cargos que lleva al dorso, tengo que manifestarles que algunos de ellos son puramente falsos, únicamente el de haber huido a Francia por una fuerza mayor. Que me obligaron un oficial marxista acompañado de varios soldados a que huyera de allí porque querían volar un puente que estaba al lado de mi casa y entonces, asustada de ver las formas que trataban muy insultadoras, me asusté y me marché con la intención de quedarme en Puigcerdà, pero el tren no paró hasta la Tour de Carol, y tan pronto llegué a la Tour de Carol, las autoridades francesas se encargaron de mí y, tan pronto dijeron quién quería irse en la España Nacional, fui una de las primeras en alistarme.

Y de lo que dice en el dorso de que yo pertenecía a la Izquierda Republicana es mentira, porque nunca he pertenecido y menos en organizaciones o partidos marxistas, únicamente a la U.G.T., como todos teníamos que pertenecer si queríamos trabajar. Así es que quisiera encararme con dicho individuo que me ha hecho la denuncia no sabiendo que me echaba al pacto de hambre, estoy dispuesta a encararme en cualquier momento. Esperando que ustedes hagan todo lo bien posible para mí, ya que he hecho mi declaración que es la pura verdad”. Se añade ¡Saludo Franco! ¡Arriba España! El Jefe de Sección señala a continuación que Amalia no sabía escribir, “por cuyo motivo en el boletín que nos ocupa fue estampada, en lugar de la firma, la huella dactilar de la interesada”.

El hecho de solicitar un careo con el denunciante no era excepcional. Lo encontramos en los descargos de algunas trabajadoras ferroviarias que se sentían impotentes ante denuncias falsas debidas a problemas previos con algún conocido (vecinos, compañeros de trabajo e incluso familiares). Pero estos careos, al menos a tenor de los resultados de nuestra investigación hasta la fecha, nunca se producían.

Así, en marzo de 1940, llegó la propuesta de separación definitiva con pérdida de todos los derechos, justificada por todos los cargos que figuraban en el pliego. Al final del expediente hay una carta de Amalia, sin fechar, que se supone que escribe tras recibir la notificación de la separación definitiva. En ella rogaba la revisión de su expediente, argumentando, entre otras razones -como hicieron otras tantas guardesas-, que no pudo ser propagandista de ninguna causa porque era analfabeta y no entendía nada de política.

Con estos términos se expresó la persona que escribió la carta para ella: “Sr. Presidente del Juzgado número 7 depurador de la Compañía del Norte, la que suscribe Amalia A. D. es guardesa de la Brigada 2 de Ripoll a Puigcerdà, a usted (...) suplica que por humanidad y caridad tenga la amabilidad de revisar mi expediente, ya que no sé si en el pliego de cargos que me fue impuesto no he sabido dar las explicaciones necesarias”. Reiteraba que, aunque “se fue a Francia cuando la retirada de los rojos sin saber lo que hacía ni a donde iba”, no había sido propagandista del gobierno rojo, “ya que no sé lo que es (...) Y no falté tampoco a personas de orden ni a otras”. Le rogaba que pidiese informes a las autoridades locales de Ribes de Freser, donde residía, “ya que seguramente al enviar los primeros informes míos a un juzgado fueron probablemente equivocados, ya que me fueron acumuladas causas que yo nunca he asistido (...) Así me perdone Sr. Juez por molestarle, pero la necesidad de mi sustento de vida y el amor que tenía de cumplir en mi empleo me obligan a suplicar a usted lo expuesto”.

Efectivamente, la súplica era el último recurso para las mujeres cuyos trabajos eran imprescindibles para su supervivencia, por míseros que fuesen sus salarios. Nos encontramos en los “años del hambre”, en los que los escasos puestos de trabajo se destinaban mayoritariamente a los “trabajadores preferentes”, esto es, a los excombatientes del bando franquista, falangistas y sus familiares<sup>17</sup>. Es decir, a la represión política había que sumar la represión económica, aderezadas ambas –en el caso de las mujeres- con la de género.

Posiblemente, en este caso se produjo una concatenación de factores que ocurría con cierta frecuencia: el hecho de tener familiares varones comprometidos con la “causa roja” provocaba que las mujeres de la familia cargaran con parte del castigo, normalmente sin haber tenido nada que ver con las acusaciones contra ellos. En el caso de Amalia, se

---

<sup>17</sup> Moreno y Suárez (2024).

ha localizado al que muy probablemente era familiar suyo, Javier D. P., nacido en 1911 en el mismo pueblo alicantino y fallecido en el campo de concentración de Gusen en noviembre de 1941 con 30 años de edad.

## 2. 2. El caso de Candelas González Segura

Candelas González Segura<sup>18</sup> nació en Miranda de Ebro (Burgos) el 15 de marzo de 1907, estaba soltera y trabajaba como enfermera en el Servicio Sanitario que tenía Norte en la madrileño Paseo del Rey, compañía en la que había ingresado el 15 de febrero de 1933. Siguiendo las normas establecidas, solicitó, el 17 de abril de 1939, su readmisión en la compañía, acompañándola con los avales aportados por un guardia civil y su hermano Eugenio García, falangista al que había refugiado en su casa durante la contienda. Un día después, firmó su primera declaración jurada, no pudiendo esgrimir como prueba de su adhesión al GMN más que el haberse sumado a él cuando Madrid fue «liberada», el 28 de marzo de 1939, por «las gloriosas tropas nacionales». Tampoco resultaba particularmente favorable que justificara su permanencia en la capital por haberse visto obligada a «acatar las órdenes que emanaban de sus superiores» para evitar una situación de carencia «de todo recurso para su subsistencia» y señalar que se limitó a prestar sus servicios como enfermera. Más conveniente era, sin duda, que pudiera demostrar que refugió en su domicilio al mencionado Eugenio García, perseguido de muerte, quien, precisamente, rubricó en el informe que redactó, en nombre del Servicio de Información de FE y de las JONS, que observó buena conducta, tanto política como privadamente, durante el período de guerra en la «zona roja», y que era simpatizante del GMN y ferviente católica, habiendo pertenecido, no en vano, a la congregación de las Hijas de María.

Por otro lado, Candelas juró haber disfrutado el salario mínimo establecido por Norte para todos los empleados, no haber estado afiliada a ningún partido y carecer de nociones políticas porque «su única idea era el trabajo», si bien reconoció que el 1 de agosto de 1936 no tuvo más remedio que ingresar en el SNF, del cual se dio de baja en febrero de 1939, así como que sus únicos donativos fueron los destinados a la Cruz

---

<sup>18</sup> Centro Documental de la Memoria Histórica, expediente de depuración de Candelas González Segura. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Separación nº 37-2515.

Roja. Por supuesto, negó pertenecer a la masonería, citó a varios testigos que podían corroborar sus afirmaciones, y dijo haber dependido del Comité de Servicio Sanitario, identificando a tres de sus componentes, e ignorar otros hechos sobre la actuación político-social de los ferroviarios al «estar al cumplimiento de su deber como enfermera».

El curso de este procedimiento de depuración se vio interrumpido cuando, el 9 de mayo de 1939, Candelas fue detenida por la 1ª Brigada Móvil (Sección Ferrocarriles), probablemente como consecuencia de una denuncia presentada por la propia concesionaria, la cual la acusó de delatar, el 20 de julio de 1939, a varios oficiales y falangistas del adyacente Cuartel de la Montaña que intentaron refugiarse en el mencionado sanatorio del Paseo del Rey. A juicio de la Policía, como consecuencia de la delación, dichos militares fueron detenidos y fusilados en la Casa de Campo, aunque uno de ellos fue asesinado en la misma esquina del edificio. Se la calificaba, por añadidura, de ser una mujer de ideas exaltadas y se subrayaba como un agravante destacado que tuviera un hermano que actuó como policía en una checa y otro más que fue miliciano.

Ingresada en la cárcel de Ventas, Candelas fue puesta, lógicamente, a disposición del Juez Militar Especial de Ferrocarriles, que inició sus actuaciones el 22 de mayo de 1939 con su propia declaración indagatoria, en la que negó rotundamente que hubiera rechazado el auxilio de dichos militares y, mucho menos, que los hubiera denunciado. Inmediatamente, el juez recabó las declaraciones testificales. La primera, que llegó el 23 de mayo de 1939, fue remitida por el jefe del servicio sanitario de Norte, que la calificaba de haber tenido una conducta moral baja, si bien desempeñaba correctamente su trabajo de enfermera, de haber sido defensora de la izquierda y de vivir en un familiar extremadamente de izquierdas, ya que sus hermanos Pedro y Santiago (fogonero y montador de Norte) eran dirigentes marxistas y formaron parte de las «célebres brigadas del Amanecer». Sin embargo, las declaraciones de sus jefes y compañeros la presentaban positivamente y, sobre todo, la exculpaban de la principal acusación.

Así las cosas, tras los procedimientos oportunos, Candelas fue juzgada por el Consejo de Guerra Permanente núm. 6, el cual, considerando probadas todas las acusaciones cursadas contra ella, la condenó, por un delito de «adhesión a la rebelión por su voluntaria decisión», a la pena de muerte. No obstante, se dio un hecho excepcional como fue que el vocal

ponente, José María Pinillos Hermosilla, presentase un voto particular señalando que no estaban debidamente probadas las imputaciones y que, por tanto, debía decretarse la libre absolución de Candelas. No menos sorprendente fue que el auditor de guerra decretase, el 14 de diciembre, que, en efecto, llevaba razón el vocal ponente, y que, por tanto, anulase la sentencia, devolviendo el sumario para que se acreditase con certeza si eran ciertas las imputaciones presentadas contra la acusada. Consecuentemente, se tomaron nuevas declaraciones, igualmente contradictorias, y se celebró un nuevo consejo de guerra, formado por otros componentes, que emitió una nueva sentencia, el 26 de marzo de 1940, absolviendo a Candelas, que fue puesta en libertad tras haber permanecido en la siniestra cárcel de Ventas entre el 9 de mayo de 1939 y el 11 de abril de 1940.

El 15 de mayo de 1940, Candelas solicitó el reingreso en Norte, la cual retomó el proceso de depuración. Pero, para su sorpresa, la compañía le imputó los mismo delitos por los que había sido absuelta en el sumarísimo de urgencia. Obviamente, Candelas refutó en su pliego de descargos unas incriminaciones tan demoledoras, suficientes para haber sido condenada a la pena máxima por cualquier tribunal militar. En líneas generales, se presentó como una persona ajena a cualquier actividad que no fuera su familia y trabajo, enfatizó que su relación con la UGT fue consecuencia de la imposición recibida, acudió a «su carácter de mujer y sentimientos humanos» para negar que se jactara de las penalidades sufridas por otros y, mucho menos, que asistiera los fusilamientos de «personas de orden», y exigió un careo con sus denunciante.

De nada le sirvió, pues su suerte estaba echada. En efecto, el juez instructor del Juzgado 12 para la Depuración de Personal propuso la separación definitiva, la cual fue aprobada por el Consejo Directivo de Norte y la Dirección General de Ferrocarriles y Transporte por Carretera.

Tras su expulsión, Candelas trabajó en otros hospitales privados, todos ellos gestionados por prestigiosos médicos madrileños. En 1950 solicitó el reingreso, amparándose en la Orden de 24 de julio de 1950 y en la circular de 2 de agosto, viéndose humillada oya vez más, en la segunda declaración que firmó, al tener que reconocer que estaba arrepentida de sus pasados errores, dispuesta a trabajar en beneficio de España e identificada con los postulados del Régimen. Aunque presentó informes positivos del Ayuntamiento de Madrid y del Jefe del Registro Central de Penados y Rebeldes, Renfe le negó el perdón. Candelas falleció el 16 de diciembre de 1952, cuando contaba con 45 años.

### 2. 3. El caso de María Ahijado Notario

Como ya hemos referido a través del primero de los casos expuestos, la llegada inminente de las tropas golpistas precipitó el abandono del servicio y la huida hacia los territorios que aún controlaba y administraba el gobierno legítimo de la República. En este último caso fijaremos nuestra mirada en otra guardesa, María Ahijado Notario<sup>19</sup>, quien prestó servicio en un paso a nivel ubicado en el término municipal de Cazalegas (Toledo), en la línea ferroviaria entre Madrid y Valencia de Alcántara, explotada en aquellos años por la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (en adelante, Oeste).

María prestaba servicio en una de las líneas ferroviarias que más acusó la marcha de su personal durante los primeros meses de la guerra. La respuesta de los ferroviarios y ferroviarias de Oeste haciendo frente al golpe de Estado de julio de 1936 cuenta con hechos verdaderamente destacables, como los que se han constatado en las estaciones de Arroyo-Malpartida, Palazuelo-Empalme y Naval Moral de la Mata en la provincia de Cáceres, así como en la de Talavera de la Reina en la de Toledo. De hecho, la línea ferroviaria entre Madrid y Valencia de Alcántara fue en la que la dirección de Oeste tuvo que reasignar mayor número de trabajadores durante el desarrollo de la guerra, con el fin de poder mantener el tráfico ferroviario hasta la conocida como zona de operaciones militares, situada, a partir de 1938, entre las estaciones de Leganés y Madrid-Delicias. Una parte relevante de ese personal reasignado procedía de las provincias de A Coruña, Pontevedra, Cáceres, Salamanca, Zamora o León, territorios todos ellos pertenecientes al ámbito de explotación de dicha compañía<sup>20</sup>.

María, como le sucedió a un parte importante del personal ferroviario de Oeste en la provincia de Toledo, se vio obligada a huir de su puesto de trabajo ante el avance de la columna de militares golpistas que avanzaban en dirección Madrid procedentes de Extremadura. La conocida como columna del Coronel Yagüe había dejado un reguero de asesinatos en todas las provincias por las que atravesó. La matanza de la plaza de toros

---

<sup>19</sup> Centro Documental de la Memoria Histórica, expediente de depuración de María Ahijado Notario. Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. Reingreso con Sanción nº 441.

<sup>20</sup> Polo Muriel (2019: 55-56 y 100-122).

de Badajoz, por la que Yagüe adquirió el apodo de “el carnicero de Badajoz”, ha pasado a la historia como uno de los actos de exterminio más sobrecogedores que se conocen a nivel mundial<sup>21</sup>. Esa estela de muerte, destrucción y violencia desmedida, que acompañó a la columna durante su marcha hasta Toledo, ya al mando del General Varela, y las proximidades de Madrid, era conocida por los habitantes de las poblaciones que aún no habían sido ocupadas por los golpistas<sup>22</sup>. Por ese motivo, una parte de la población residente tomó la decisión de marcharse hacia zonas más seguras y reemprender en ellas su vida.

María era natural de Talavera de la Reina (Toledo). Estaba casada y contaba con 45 años de edad el 11 de abril de 1939, fecha en la que firmó la declaración jurada preceptiva para poder reingresar en Oeste. El 18 de julio de 1936 declaraba que su categoría laboral era la de guardabarrera y que vivía en la casilla nº 46, ubicada junto al paso a nivel que guardaba, en el punto kilométrico 126 de la línea ferroviaria entre Madrid y Valencia de Alcántara, perteneciente al término municipal de Cazalegas (Toledo). Había ingresado en la compañía ferroviaria el 1 de marzo de 1927, a la edad de 33 años y a la altura del 18 de julio de 1936 percibía un jornal de 3,00 pesetas. En el momento en el que firmaba la declaración indicaba que su domicilio se localizaba en la misma estación de Madrid-Delicias. Probablemente viviera en un vagón de los que habilitaron en la playa de vía de dicha estación para acoger a los trabajadores de Oeste refugiados en Madrid, como así se ha constatado en otros casos que hemos estudiado.

Tras su llegada a Madrid procedente de Cazalegas viviría y trabajaría durante dos meses en la estación de Madrid-Delicias, estación cabecera de la compañía y sede social de la misma. Transcurridos esos primeros dos meses se desplazaría hasta Valencia, en donde trabajó hasta el 8 de abril de 1939. En Madrid trabajaría como limpiadora en las oficinas de la estación de Madrid-Delicias, mientras que en Valencia recobró durante unos meses el puesto de guardesa, para terminar como limpiadora en las instalaciones ferroviarias de la, por entonces, capital provisional de la República.

En su declaración jurada indicaba que no pertenecía a ninguna organización política o sindical. Declaraba también que trabajó a las órdenes del Comité de Explotación de Valencia, sin facilitar ningún

---

<sup>21</sup> Espinosa Maestre (2003).

<sup>22</sup> Ruiz Alonso (2004) y Espinosa Maestre (2023).

nombre de los componentes del mismo. A la pregunta sobre qué ascensos le correspondieron, así como recompensas u otros merecimientos después del 18 de julio de 1936, indicó solamente que “tuvo varios permisos”.

En cambio, no indicaba si prestó amparo a personas de derechas. Tampoco respondió a las preguntas en torno a qué reclusiones, castigos y degradaciones sufrió en el “dominio rojo” ni a la relativa a “qué actos hizo para combatir al marxismo”. En cuanto a la cuestión sobre qué trabajos realizó en favor de la “Causa Nacional” indicó que “trabajar como guardabarreras”. En el apartado dedicado a aquellas circunstancias especiales que creyera conveniente exponer, informó que “el día 3 de septiembre de 1936, a las 10 horas, llegaron unas milicias y le obligaron a marchar en dirección a Madrid”. El día 4 de septiembre Talavera de la Reina era ocupada por la columna de Yagüe.

Aunque la declaración para el reingreso venía firmada de su puño y letra, María indicaría en un documento posterior que no sabía firmar. Por ello, el cuestionario sería cumplimentado por otra persona, quien plasmaría en el papel lo indicado de viva voz por la trabajadora.

Esas fueron las únicas informaciones que facilitó a la Jefatura Militar de Ferrocarriles (JMF) un 10 de abril de 1939. En ese momento, diez días después de la publicación del último parte de guerra por el ejército golpista, la JMF seguía asumiendo el control de la red ferroviaria en el territorio ocupado a la República y tenía a su cargo la aplicación de la Ley de Depuración de Funcionarios de 10 de febrero de 1939 en el seno de las empresas ferroviarias concesionarias, conforme al Decreto de 27 de febrero de 1939 del gobierno de Francisco Franco.

Hasta casi un año después de solicitado el reingreso, concretamente en el mes de marzo de 1940, no empezarían a llegar informes relativos a la actuación política y social de María con anterioridad y posterioridad al golpe de Estado del 18 de julio de 1936. Así pues, el primero de ellos sería remitido por la Comandancia de la Guardia Civil de Talavera de la Reina. En el mismo se decía que tanto antes como después del 18 de julio de 1936 “su conducta era mala”, informaba que era “simpatizante de las izquierdas” y “muy habladora a favor de los partidos de izquierda”. Según el informe de la Benemérita, la encartada manifestaba que “había que matar a todos los facciosos hasta no dejar uno en pie”. En el dorso del informe, la compañía ferroviaria informaba que “en su expediente

personal no aparecían actos meritorios y sí, en cambio, varios castigos impuestos por faltas a su servicio”.

El 27 de junio de 1940 el Jefe Local de la Falange Española y las JONS de Cazalegas cumplimentaba un cuestionario similar sobre la actuación política y social de María. Igualmente, respondía que “era una izquierdista destacada con anterioridad al 18 de julio de 1936”, que “hacía propaganda a todas las personas que frecuentaban por aquellos sitios cercanos a la casilla del paso a nivel y que insultaba a todas las personas de derechas que pasaban por las cercanías del mismo”. En cambio, decía desconocer su actuación una vez que se marchó hacia Madrid a primeros del mes de septiembre de 1936. En el dorso del informe, la compañía ferroviaria indicaba también que “coincidía en todas las manifestaciones que de la interesada han informado y que por parte de la Sección de Vía y Obras no existía nada digno de reseñar”.

Sin que tengamos constancia de la existencia de un pliego de cargos previo que fuera remitido a la trabajadora y que le hubiera permitido exponer su respectivo descargo, con fecha 23 de julio de 1940 la Junta Depuradora quien, por el Decreto del Ministerio de Obras Públicas de 1 de septiembre de 1939, ya había asumido la competencia en la aplicación del procedimiento depurador, propuso su readmisión a la compañía con la sanción de dos meses de suspensión de empleo y sueldo y pérdida de todos los derechos que pudieran corresponderle por el tiempo que estuvo sin prestar servicio. En su argumentación de motivos replicó los cargos que expresaron tanto la Guardia Civil como la Junta Local de Falange. La sanción fue aprobada por la Dirección General de Ferrocarriles un 11 de diciembre de 1940.

Transcurridos más de tres años después de la aprobación de la sanción, María aún no se había reincorporado a su puesto de trabajo. Así se constata a través del escrito remitido por la trabajadora al Director General de Ferrocarriles y Tranvías, el 29 de enero de 1944. Informaba que vivía en Talavera de la Reina en una casilla de vía ubicada en el paso a nivel de la carretera de Extremadura, junto al río Alberche. Posiblemente sería en el paso a nivel que su marido u otro familiar tenía a su cargo. Comunicaba también que había remitido muchas cartas a RENFE preguntando por su situación sin haber obtenido respuesta y calificaba esta situación como un “Calvario”. Aprovechaba para informar que el paso a nivel que ella guardaba antes de la guerra se encontraba vacante en esos momentos, debido a un incidente que había motivado la suspensión de empleo y sueldo de la guardesa interina. Por ello suplicaba

fuera atendida su petición y pudiera reincorporarse al trabajo. La carta, perfectamente redactada y mecanografiada, venía rubricada por su huella dactilar, ya que indicaba que no sabía firmar.

Con fecha 17 de marzo de 1944 la Jefatura de Asuntos Sociales de RENFE envió un escrito al Ingeniero Jefe de Vías y Obras solicitando información en torno a este caso. Aparte de una nota manuscrita sin fecha, en la que se indicaba que se habían solicitado informes al Ayuntamiento y Falange preguntando si la interesada trabajaba o no, no figura ningún documento más en su expediente. Así pues, no podemos constatar si María pudo reingresar finalmente en RENFE.

## CONCLUSIONES

Con esta comunicación hemos intentado mostrar cómo ese atisbo de igualdad y de presencia de la mujer en el ámbito ferroviario durante la Segunda República, se vio cercenado a raíz de la victoria del ejército golpista. Los casos analizados nos han permitido mostrar las trayectorias individuales de tres ferroviarias durante el conflicto a través de sus respectivos expedientes de depuración. Igualmente, esta fuente primaria nos ha adentrado en el particular drama que cada una de ellas tuvo que soportar para intentar salvar sus puestos de trabajo una vez acabada la guerra. La presunción de culpabilidad con la que la dictadura militar abordó cada uno de estos casos, la humillación, el menosprecio y el castigo a las que fueron sometidas estas trabajadoras son claras muestras de una estrategia predefinida, encaminada al pleno sometimiento de las mismas por una mera cuestión de género y a la exclusión del nuevo sistema político por el ideario y el compromiso social que habían mantenido estas trabajadoras durante la Segunda República.

## BIBLIOGRAFÍA

Ballesteros Doncel, Esmeralda (2003). “La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962”. En Gálvez Muñoz, Lina y Sarasúa, Carmen (Coords.) (2003). *¿Privilegios o eficiencia?: Mujeres y hombres en los mercados de trabajo*, págs. 335-355.

- Ballesteros Doncel, Esmeralda (2014). “Las mujeres en el ferrocarril: Acceso restringido”. *Crisis y cambio: propuestas desde la sociología*, Madrid, Facultad de Ciencias Políticas y Sociología, Universidad Complutense, pp. 744-756.
- Ballesteros Doncel, Esmeralda y Martínez Vara, Tomás (2001). “La evolución del empleo en el sector ferroviario español, 1893-1935”, *Revista de Historia Económica*, Año XIX, otoño-invierno, nº 3, pp. 637-677.
- Ballesteros Doncel, Esmeralda y Martínez Vara, Tomás (2001). “El mosaico de las profesiones ferroviarias: el caso de la compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante, 1857-1936”. En Arenas Posadas, Carlos, Pons Pons, Jerònia y Florencio Puntas, Antonio (2001). *Trabajo y relaciones laborales en la España contemporánea*, pp. 53-64.
- Cayón García, Francisco y Muñoz Rubio, Miguel (2008). “La fractura ferroviaria de la guerra civil”. En Fuente Quintana, Enrique y Comín Comín, Francisco (coords.) (2008). *Economía y economistas en la Guerra Civil*. Marcial Pons. Barcelona, Galaxia Gutenberg, Real Academia de las Ciencias Políticas y Morales. Vol. 1, pp. 601-652.
- Cobos Arteaga, Francisco de los (2017). “Redescubrir los trabajos ocultos. Las empresas ferroviarias y la mano de obra femenina (1850-1900)”. *TsT*, marzo 2017, nº 33, pp. 12-32.
- Espinosa Maestre (2003). *La columna de la muerte*. Crítica, Barcelona.
- Espinosa Maestre, Francisco (2023). *1936. La columna camino de Madrid. Yagüe, Varela y las “normas” del padre Huidobro*. La Moderna, Galisteo (Cáceres).
- Juez Gonzalo, Emerenciana (1991). *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*. Tesis doctoral, Madrid, Universidad Complutense de Madrid.

El impacto de la Guerra Civil Española en el colectivo de ferroviarias (1936-1939). 21

Martínez Vara, Tomás (2006). “Salarios y programas de bienestar industrial en la empresa ferroviaria MZA (1915-1935)”. *Investigaciones de Historia Económica*, 4, pp. 101-138.

Martínez Vara y Cobos Arteaga (2012). “Los trabajadores de los Talleres Generales de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, 1858-1936”, *Sociología del trabajo*, 74, pp. 121-145.

Moraga García, M<sup>a</sup> Ángeles (2008). “Notas sobre la situación jurídica de la mujer en el Franquismo”. *Feminismo/s*, 12, diciembre 2008, pp. 229-252.

Moreno Claverías, Belén (2024). ““Los empleados humildes de grandes empresas”: las mujeres guardabarreras en el primer tercio del siglo XX”. *Revista Historia Social*, 108, pp. 93-112.

Moreno Claverías, Belén y Suárez Cano, Patricia (2024): “Represión económica a través del mercado de trabajo: Oficinas de Colocación, trabajadores “preferentes” y paro en la España de la Guerra Civil y los inicios del franquismo”. *Revista de Historia Industrial*, 91, pp. 141-170.

Moreno Claverías, Belén; Muñoz Rubio, Miguel; Polo Muriel, Francisco (2023). “La represión de las trabajadoras ferroviarias durante la Guerra Civil y franquismo”. *IX Congreso Internacional de Historia Ferroviaria*, Mataró, 2023.

Muñoz Rubio, Miguel (2020). «Ochocientos brazos». *El movimiento obrero en el ferrocarril durante el franquismo*, Madrid, Editorial Anexo.

Polo Muriel, Francisco (2008). “El factor humano en el Servicio de Vía y Obras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1936)”. En Cuéllar Villar, Domingo y Sánchez Picón, Andrés (dir.) (2008), *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Vol. 2, Junta de Andalucía, Sevilla, pp. 643-721.

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

Ruiz Alonso, José María (2004). *La guerra civil en la provincia de Toledo*. Almud Ediciones, Ciudad Real.