

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

Sesión II. Los mecanismos de castigo y disciplinamiento en las empresas ferroviarias: una perspectiva internacional.

Sessão II. Os mecanismos de punição e disciplinamento nas empresas ferroviárias: uma perspectiva internacional.

Session II. Mechanisms of punishment and discipline in railway companies: An international perspective.

Depuración y represión del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo en Castilla-La Mancha (1936-1975).

Depuração e repressão do pessoal ferroviário durante a Guerra Civil e o regime de Franco em Castela-La Mancha (1936-1975).

The purging and repression of railway staff during the Spanish Civil War and the Franco regime in Castilla-La Mancha (1936–1975).

FRANCISCO POLO MURIEL

Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles

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: Esta comunicación presenta un balance sobre los efectos del procedimiento depurador aplicado al colectivo ferroviario de Castilla-La Mancha durante la Guerra Civil y el Franquismo y lo enlaza con la represión carcelaria sufrida también por más de medio millar de ferroviarios que fueron sometidos a juicios sumarísimos tras la finalización de la contienda.

Palabras clave: Ferrocarril; Represión; Castilla-La Mancha; Ferroviarios; Depuración.

Resumo: Esta comunicação apresenta uma análise dos efeitos do processo de depuração aplicado aos ferroviários de Castela-La Mancha durante a Guerra Civil e o regime de Franco, e relaciona-o com a repressão carcerária sofrida também por mais de quinhentos ferroviários que foram submetidos a julgamentos sumários após o fim do conflito.

Palavras-chave: Caminhos de Ferro; Repressão; Castela-La Mancha; Trabalhadores ferroviários; Expurgos.

Summary: This paper provides an overview of the effects of the purge carried out against railway workers in Castilla-La Mancha during the Spanish Civil War and the Franco regime, and links this to the repression suffered in prison by more than five hundred railway workers who were subjected to summary trials following the end of the conflict.

Keywords: Railways; Repression; Castilla-La Mancha; Railway workers; Purge.

INTRODUCCIÓN

Durante el desarrollo de la Guerra Civil la infraestructura ferroviaria se convirtió en un objetivo estratégico para las dos partes enfrentadas. Las instalaciones, material móvil y el propio colectivo de ferroviarios, que había quedado dentro del ámbito que comenzaría a controlar el bando golpista, quedarían sometidos a un férreo control por parte de la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles. Esta unidad militar, que había sido recuperada por los militares sublevados, se haría cargo del control de la red que discurría por las provincias ocupadas y se responsabilizaría de la gestión del personal ferroviario y de la aplicación de los decretos de la Junta de Defensa Nacional, que buscaban apartar del servicio público a aquellos trabajadores que fueran considerados desafectos al huir o no apoyar el “Glorioso Movimiento Nacional”¹, casuística en la que se encontraban muchos trabajadores del colectivo ferroviario.

La rapidez con la que las tropas golpistas avanzaron por el suroeste de la península en su objetivo de conquistar la capital de España y el rastro de sangre y muerte que fueron dejando en todas las poblaciones ocupadas, impulsó a que una buena parte de la población civil abandonara sus lugares de residencia y emprendieran una huida hacia ciudades y poblaciones más seguras.

Las cinco provincias que hoy en día conforman la comunidad autónoma de Castilla-La Mancha² se convirtieron en un territorio clave en esos primeros meses de guerra. Por una parte, el avance de los golpistas

¹ La primera directiva depuradora dentro del bando sublevado se promulgaría el 13 de septiembre de 1936, al publicarse por parte de la Junta de Defensa Nacional el Decreto número 108. Mediante este decreto, además de declarar fuera de la Ley todos los partidos y agrupaciones políticas que integraron el Frente Popular, así como todas las organizaciones que se hubieran opuesto al “movimiento nacional”, y de incautarse de todos sus bienes, se indicaba que tanto los funcionarios como los empleados en dichas empresas que se hubieran opuesto al mencionado “movimiento” podían ser “corregidos, suspendidos y destituidos de sus cargos”. El Decreto 108 sería ratificado por el Decreto-Ley del autodenominado Gobierno del Estado, de fecha 5 de diciembre de 1936. Mediante este nuevo decreto-ley se establecían, según reza en su encabezamiento, “las reglas para la separación definitiva del servicio de toda clase de empleados”.

² La denominación de Castilla-La Mancha se adoptó tras la recuperación de la Democracia y el establecimiento del Estado Autonómico reconocido en la Constitución Española de 1978. A sabiendas de que puede ser considerado un anacronismo, para evitar mencionar continuamente a las cinco provincias, en esta comunicación emplearemos las denominaciones de Castilla-La Mancha o provincias castellano-manchegas cuando nos refiramos al conjunto regional.

hacia Madrid, desde Extremadura, penetraría por la provincia de Toledo, ocupando entre el 3 y el 27 de septiembre de 1936, respectivamente, las poblaciones de Talavera de la Reina y Toledo capital, y haciéndose con el control total de la línea ferroviaria entre Madrid, Cáceres y frontera con Portugal, a su paso por la provincia de Toledo, línea que en aquellos años era explotada por la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (en adelante, Oeste). Esta situación se mantendría hasta el final de la Guerra, quedando el resto del territorio de la actual comunidad autónoma en el ámbito controlado por el Gobierno de la República. Esa circunstancia convertiría a esta otra parte del territorio castellano-manchego en zona de retaguardia y refugio para muchos desplazados.

Antes de que finalizara la contienda y una vez que las tropas franquistas ocuparon Cataluña, se promulgarían, por parte del bando sublevado, las leyes de Responsabilidades Políticas (9 de febrero de 1939) y de Depuración de Funcionarios (10 de febrero de 1939), mediante las cuales se abriría una nueva fase encaminada a conocer el comportamiento político y social de miles de ciudadanos y trabajadores públicos durante el período de guerra, con el fin de sancionar o separar del servicio a aquellos que fueran considerados desafectos. Mediante el Decreto de 27 de febrero de 1939 la aplicación de la Ley de Depuración de Funcionarios se haría extensiva también a los empleados de empresas concesionarias del Estado, entre las que se encontraban las ferroviarias, iniciándose a partir de ese momento una nueva fase de un procedimiento depurador que ya había dado comienzo a partir de los decretos promulgados en septiembre y diciembre de 1936.

Así pues, el procedimiento depurador comenzaría a aplicarse de manera general en las compañías ferroviarias que explotaban sus respectivas redes en régimen de concesión. Los resultados de este procedimiento tuvieron mayor o menor alcance sobre las plantillas ferroviarias en función de la rigurosidad aplicada por las diferentes empresas de la normativa depuradora y del territorio en el que residían los trabajadores y trabajadoras. Al encontrarse la mayor parte de las cinco provincias castellano-manchegas (Albacete, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara y Toledo) en territorio controlado por la República hasta la finalización del conflicto, el régimen franquista llevaría a cabo una dura represión durante la posguerra, que afectó de lleno al colectivo ferroviario.

Los ferroviarios castellano-manchegos, con más de siete mil trabajadores distribuidos entre las cinco provincias, según los datos que

hemos recopilado para esta comunicación, fueron, junto con los maestros, uno de los colectivos profesionales que, por su fuerte compromiso político y sindical con la Segunda República, sufrieron en mayor medida las consecuencias de sus respectivos procedimientos depuradores. Igualmente, un porcentaje nada desdeñable del colectivo ferroviario que prestaba servicio durante la Guerra Civil en las provincias castellano-manchegas sufrieron juicios sumarísimos, mediante los cuales les fueron impuestas diferentes penas, entre ellas la pena capital, la cual fue aplicada en torno a 200 ferroviarios residentes en dicha región.

Mediante esta comunicación se pretende poner de relieve los efectos de ambos procesos sobre el colectivo ferroviario empleado en las provincias indicadas, relacionándolo con los contextos político y socioeconómico que presentaban las mismas durante la Segunda República y los años de Guerra Civil. Para ello, analizaremos los datos estadísticos relativos al procedimiento depurador en toda la red ferroviaria de vía ancha que discurría por las cinco provincias castellano-manchegas y en aquellas compañías ferroviarias de vía estrecha de las que disponemos datos. Igualmente, complementaremos este análisis con la información disponible en el portal de internet *Víctimas de la Dictadura en Castilla-La Mancha*³, mediante el cual se han identificado a 550 ferroviarios, una parte de los cuales no constaban en la base del procedimiento depurador al haber sido fusilados o encarcelados durante la Guerra Civil o la posguerra en alguna de las cinco provincias en las que residían.

Esta comunicación pretende sumarse a otros estudios que llevan abordando esta materia desde hace algo más de una década en el ámbito ferroviario. En este sentido, ya contamos con investigaciones que han analizado los casos relativos a las principales compañías ferroviarias de ancho ibérico (Oeste, Andaluces, Norte y MZA), extendiéndose también al período RENFE desde su constitución en 1941 y hasta el final de la

³ <https://victimasdeladictadura.es> (consultado entre enero y marzo de 2026). Este portal fue uno de los primeros resultados del proyecto de investigación “Represión de guerra y posguerra en Castilla – La Mancha” (POII-2014-006-A) financiado por la Junta de Comunidades de Castilla – La Mancha durante el año 2015. Actualmente se desarrolla con la financiación del proyecto «La violencia política en Castilla-La Mancha durante la Guerra Civil y la dictadura franquista, 1936-1946: del terror de la cárcel», cofinanciado por la Junta de Comunidades de Castilla – La Mancha y la Unión Europea. El portal se nutre de la información recopilada a través de diferentes proyectos de investigación que se vienen desarrollando en la región con el objetivo de identificar y documentar a las víctimas de la Guerra Civil y el Franquismo en las cinco provincias castellano-manchegas.

dictadura franquista⁴. Igualmente, durante los últimos años han visto la luz trabajos que se han centrado en el impacto de este procedimiento represivo en diferentes territorios, como los desarrollados en el País Vasco⁵, Cataluña⁶, Extremadura⁷, Navarra⁸, isla de Mallorca⁹ y en Andalucía¹⁰, así como trabajos que analizan la represión y depuración hacia este colectivo desde una perspectiva de género¹¹.

1. LA RED FERROVIARIA CASTELLANO-MANCHEGA EN LA DÉCADA DE 1930

A comienzos de la década de 1930 la red ferroviaria operativa en las cinco provincias objeto de esta comunicación tenía una extensión total de 1.511 km, de los cuales en torno a 1.300 km correspondían a la red de vía ancha, lo que representaba el 10,50% del total nacional, mientras que los 211 km restantes pertenecían a ferrocarriles de vía estrecha que discurrían por la región, correspondiendo, a su vez, con el 4,67% del total nacional para este tipo de ancho.

A la altura de inicio de la Guerra Civil, la red de vía ancha se hallaba prácticamente configurada en este territorio, discurriendo por el mismo las líneas que conectaban Madrid con Aragón, Cataluña, Levante, Andalucía, Extremadura y Portugal. Igualmente contaba con pequeños ramales en ese mismo ancho de vía, que conectaban con dicha red, como eran el Ferrocarril Villacañas-Quintanar de la Orden o el ramal industrial entre Villaluenga y Villaseca-Mocejón, ambos en la provincia de Toledo, y el Ferrocarril Argamasilla de Alba-Tomelloso en la de Ciudad Real. Además, se encontraban en construcción los tramos entre Cuenca y Utiel de la línea

⁴ Muñoz (2008); Polo (2015 y 2019); Muñoz (2020).

⁵ Olaizola (2011) sobre el Ferrocarril del Urola en Guipúzcoa.

⁶ Santa Marina (2011) sobre el Ferrocarril Metropolitano de Barcelona Transversal; Gorini (2022), sobre el Ferrocarril Girona-Sant Feliu de Guixols; Durán (2023) sobre los ferroviarios de Mora la Nova (Tarragona) y Gorini y Caballé (2024) sobre la Compañía General de los Ferrocarriles de Cataluña y el Ferrocarril de Sarriá a Barcelona-Ferrocarriles de Cataluña.

⁷ López (2019) sobre el caso de los ferroviarios de MZA en Mérida (Badajoz).

⁸ Oviedo (2021); Aldave et al. (2022); Aldave et al. (2023); Carrillo (2023a); Carrillo (2023b); Carrillo (2023c); Carrillo y Rodríguez (2024); Carrillo (2024) sobre diferentes comarcas de Navarra y núcleos poblacionales como Alsasua.

⁹ Fernández Pizà (2023) sobre la Compañía General de los Ferrocarriles de Mallorca.

¹⁰ Polo (2025) sobre el Ferrocarril Zafra-Huelva.

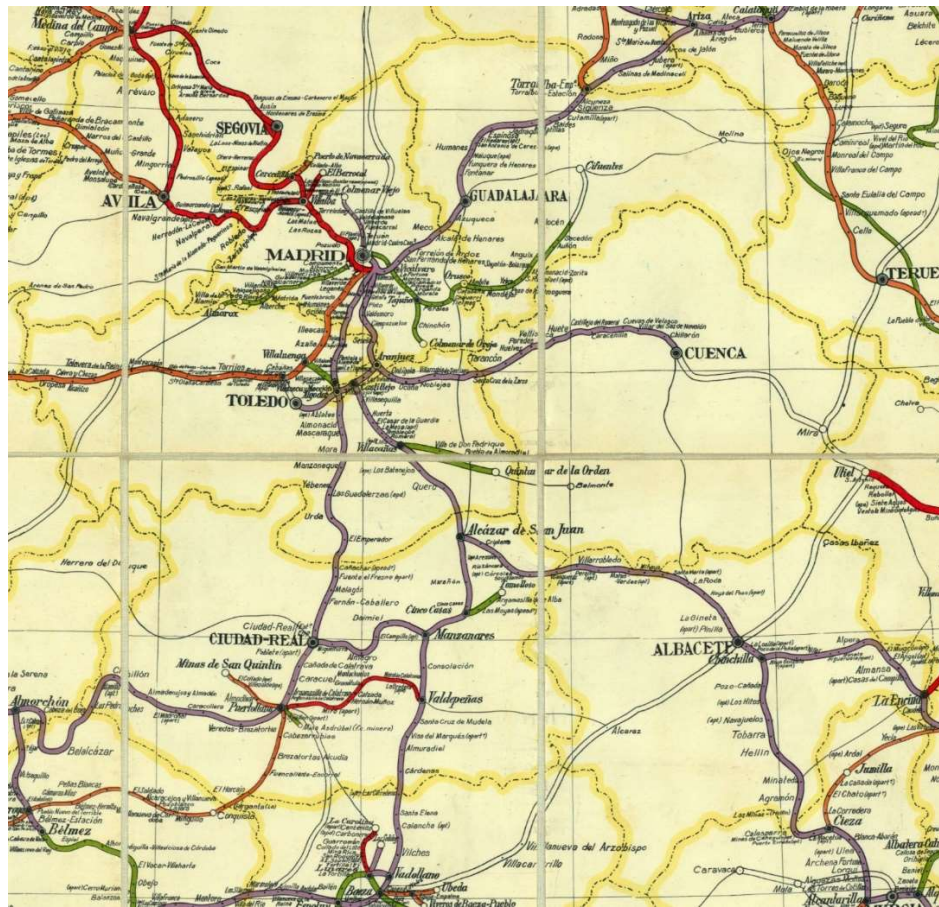
¹¹ Moreno et al. (2023).

entre Cuenca y Valencia, el tramo albaceteño de la línea Baeza-Utiel y su continuación por la de Cuenca hasta Teruel y Mequinenza, el tramo toledano del Ferrocarril entre Talavera de la Reina y Villanueva de la Serena, así como el tramo que discurría por el sur de la provincia de Ciudad Real correspondiente al Ferrocarril Puertollano-Marmolejo. Estos cuatro últimos tramos en construcción se encontraban vinculados al Plan de Ferrocarriles de Urgente Construcción proyectados durante la dictadura de Primo de Rivera, el cual sería revisado durante la Segunda República¹².

Los ferrocarriles de vía estrecha con carácter de servicio público se extendían por las provincias de Guadalajara (tramo del Ferrocarril Madrid-Aragón, también conocido como Ferrocarril del Tajuña), Toledo (tramo final del Ferrocarril Madrid-Almorox), Ciudad Real (Ferrocarril Valdepeñas-Puertollano y los tramos iniciales o finales, según como se quiera interpretar, del Ferrocarril Peñarroya-Puertollano-Fuente del Arco). Existían además ferrocarriles exclusivamente mineros que operaban en la comarca de Puertollano (Ciudad Real), entre Minateda y Minas en la provincia de Albacete y en la de Guadalajara, como el Ferrocarril Minas de Plata de Hiendelancina.

¹² De los Cobos (1998).

Mapa 1. Red ferroviaria castellano-manchega en el año 1931.



Fuente: Fragmento perteneciente al *Mapa de los Ferrocarriles en explotación, construcción y proyecto en España*, 1931 de Alfredo Forcano Catalán.

La red de vía ancha se encontraba explotada por tres compañías: la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid Zaragoza y Alicante (en adelante MZA), la cual tenía presencia en las cinco provincias; Oeste, con presencia exclusivamente en la provincia de Toledo y la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (en adelante Norte) con una presencia testimonial en la provincia de Albacete, correspondiendo con el tramo inicial de la línea entre Almansa y Valencia que discurría por la provincia albaceteña. La red de vía estrecha era explotada por los ferrocarriles

anteriormente enunciados en la descripción que hemos hecho de la misma en el párrafo anterior. De todos esos ferrocarriles, el Ferrocarril Madrid-Almorox y el Ferrocarril Valdepeñas-Puertollano habían pasado a ser gestionados por el ente Explotación de los Ferrocarriles por el Estado (en adelante EFE) y el resto se mantenían en manos privadas.

Durante el desarrollo del conflicto el espacio territorial de la región acogería el trazado de una nueva línea ferroviaria, el conocido como Ferrocarril de los Cuarenta Días o la Vía Negrín, que uniría Torrejón de Ardoz (Madrid) con Tarancón en la provincia de Cuenca. Esta nueva línea de 92 km tenía un carácter puramente estratégico, ya que su objetivo consistía en disponer de una unión directa entre Madrid y Valencia, sorteando la línea general, la cual estaba sometida al hostigamiento de las tropas franquistas. Esta línea se inauguró a mediados de 1938 y estuvo operativa hasta el final de la guerra, siendo desmantelada en 1940. Como complemento a esta línea estratégica, en 1938 se abriría también el ferrocarril entre Villacañas (Toledo) y Santa Cruz de la Zarza (Cuenca), permitiendo también la conexión entre Madrid con las líneas de Cuenca y Alicante¹³.

Sobre el número de ferroviarios que trabajaban en dicha red no contamos con una fuente homogénea que agrupe a todos los ferrocarriles y empresas con presencia en la región. Los censos provinciales relativos al año 1940 aportan datos que nos pueden permitir aproximarnos a una cifra estimada.

Cuadro 1. Población empleada en la actividad ferroviaria en las provincias castellano-manchegas, año 1940.

Provincias	Total por sexos		Total Gral.	%
	Varones	Mujeres		
Albacete	1.508	5	1.513	25,30
Ciudad Real	3.383	4	3.387	56,63
Cuenca	199	0	199	3,33
Guadalajara	275	2	277	4,63
Toledo	605	0	605	10,12
Totales	5.970	11	5.981	100

¹³ De los Cobos (1998).

Fuente: Censos provinciales correspondiente al año 1940.

Si estos datos que aporta el Censo de 1940 los comparamos con los datos extraídos de la base de datos de la depuración del personal ferroviario y del portal de Víctimas de la Dictadura en Castilla-La Mancha, los cuales han sido objeto de análisis en esta comunicación, observaremos que presentan una cierta semejanza.

Cuadro 2. Distribución provincial y por compañías de los/as ferroviarios/as identificados como represaliados durante la Guerra Civil y la posguerra en las provincias castellano-manchegas, (1936-1943).

Provincias	MZA	Oeste	Norte	AT	MA	VP	VQ	T	H	SD	Total	%
Albacete	1.665	-	11	-	-	-	-	-	-	16	1.692	23,98
Ciudad Real	3.496	-	-	45	-	55	-	-	-	22	3.618	51,28
Cuenca	233	-	-	-	-	-	-	-	-	-	233	3,30
Guadalajara	399	-	-	-	-	-	-	5	1	-	405	5,74
Toledo	478	515	-	-	6	-	24	-	-	1	1.024	14,51
Se desconoce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	84	84	1,19
Total	6.271	515	11	45	6	55	24	5	1	123	7.056	100
%	88,87	7,30	0,16	0,64	0,09	0,78	0,34	0,07	0,01	1,74	100	

Abreviaturas: AT: Ferrocarril. Argamasilla de Alba-Tomelloso; MA: Ferrocarril Madrid-Almorox; VP: Ferrocarril Valdepeñas-Puertollano; VQ: Ferrocarril Villacañas-Quintanar; T: Ferrocarril del Tajuña; H: Ferrocarril Minas de Plata de Hiendelancina; SD: se desconoce.

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. *Base de Datos de la Depuración del Personal Ferroviario*. Portal de internet *Víctimas de la Dictadura en Castilla-La Mancha*.

Según se muestra en el Cuadro 2 la compañía MZA, con presencia en las cinco provincias, es la que concentraba el grueso del colectivo ferroviario con el 88,87%, seguida de Oeste con el 7,30%, con presencia exclusivamente en la provincia de Toledo, mientras que la Compañía del Norte, con Almansa como única estación, y el resto de compañías menores contaban todas ellas con una representatividad inferior al uno por ciento.

Todo este colectivo se distribuía entre cerca de doscientas residencias diferentes.

En el siguiente cuadro se muestran las quince poblaciones que concentraban el mayor número de ferroviarios/as del conjunto regional. Estas quince poblaciones concentraban al 65,27% del colectivo ferroviario castellano-manchego, siendo la ciudad de Alcázar de San Juan, como principal nudo ferroviario de la submeseta sur, la que encabezaba el listado con 1.156 trabajadores, seguida por Ciudad Real capital con 969 y Albacete capital con 745. En el resto de capitales (Guadalajara, Cuenca y Toledo) el número de ferroviarios no alcanzaría el centenar. En otros nudos ferroviarios, como Manzanares, Almansa, Chinchilla y Puertollano el colectivo ferroviario superaría en todos ellos el centenar de trabajadores.

Cuadro 3. Poblaciones castellano-manchegas con mayor número de ferroviarios/as identificados como represaliados durante la Guerra Civil y la posguerra, (1936-1945).

Poblaciones	Provincia	Compañía	Nº Empleados	% sobre el total regional
Alcázar de San Juan	Ciudad Real	MZA	1.156	16,38
Ciudad Real	Ciudad Real	MZA	969	13,73
Albacete	Albacete	MZA	745	10,56
Manzanares	Ciudad Real	MZA	331	4,69
Almansa	Albacete	MZA	258	3,66
Santa Cruz de Mudela	Ciudad Real	MZA	245	3,47
Chinchilla	Albacete	MZA	156	2,21
Puertollano	Ciudad Real	MZA	149	2,11
Talavera de la Reina	Toledo	Oeste	132	1,87
Sigüenza	Guadalajara	MZA	125	1,77
Hellín	Albacete	MZA	104	1,47
Guadalajara	Guadalajara	MZA	98	1,39
Cuenca	Cuenca	MZA	70	0,99
Toledo	Toledo	MZA	68	0,96
Total selección			4.606	65,27

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. *Base de Datos de la Depuración del Personal Ferroviario*. Portal de internet *Víctimas de la Dictadura en Castilla-La Mancha*.

En el siguiente epígrafe entraremos a analizar el impacto tanto del procedimiento depurador como de la represión carcelaria sufrida por el colectivo ferroviario en el conjunto regional.

2. EL IMPACTO DEL PROCEDIMIENTO DEPURADOR Y DE LA REPRESIÓN CARCELARIA SOBRE EL COLECTIVO FERROVIARIO CASTELLANO-MANCHEGO

2.1. El alcance de la depuración ferroviaria en la región

Como hemos indicado en la introducción, el procedimiento depurador puesto en marcha por el ejército golpista comenzaría a ser aplicado desde el mes de septiembre de 1936 en aquellas estaciones ferroviarias de la región que comenzaron a controlar desde los inicios del conflicto armado. Esta circunstancia solo se daría en el tramo toledano de la línea Madrid-Cáceres-Portugal. En el resto de provincias no se iniciaría hasta que el Decreto de 27 de febrero de 1939 dispusiera la aplicación de la Ley de Depuración de Funcionarios a las empresas concesionarias de servicios públicos, entre las que se encontraban las compañías ferroviarias.

A la altura de 1943, RENFE asumiría toda la labor procedimental que habían desarrollado los juzgados, juntas o comisiones depuradoras que se establecieron en las compañías ferroviarias de vía ancha, una vez que estas habían consumado su proceso de integración en la nueva empresa pública mediante un procedimiento de reversión anticipada de sus respectivas concesiones.

Se puede afirmar que, en torno a 1943, todo el procedimiento depurador había quedado prácticamente concluido. RENFE, a través de su Jefatura de Personal y Asuntos Sociales, se encargaría de revisar aquellos expedientes que les eran solicitados desde el Ministerio de Obras Públicas o por los propios trabajadores cuando su solicitud era admitida como procedente por dicha la jefatura de personal.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, en el Cuadro 4 ofrecemos un balance general del resultado del procedimiento depurador en las cinco provincias castellano-manchegas; pero antes de entrar a

comentarlo, consideramos conveniente mencionar las grandes cifras de la base de datos con la que hemos trabajado para abordar este caso regional.

La Base de datos de la Depuración del Personal Ferroviario contaba hasta hace unos meses con 6.634 registros de ferroviarios/as con residencia en la región. A esta base preliminar hemos sumado los registros del personal ferroviario, con residencia en la región, que constan en el portal de Víctimas de la Dictadura en Castilla-La Mancha. El número de registros obtenidos mediante estas consultas ha arrojado 550 nombres, de los cuales 146 ya constaban en la Base de datos de la Depuración del Personal Ferroviario. Así pues, esta base se ha visto incrementada a partir de ahora con 404 nuevos nombres, ascendiendo a un total de 7.056 registros, que, en definitiva, han sido los analizados para esta comunicación.

Como decíamos, el Cuadro 4 muestra el balance en las cinco provincias que componen la región. Dentro de los 7.056 registros, 252 corresponden a ferroviarias, representando el 3,57% de total, mientras que el número de ferroviarios asciende a 6.804, correspondiéndole el 96,43%.

El desagregado que se aporta en este balance tiene en cuenta el número de ferroviarios que constan como no depurados. Este grupo se encuentra integrado por aquellos trabajadores que no habían llegado a solicitar el reingreso a la compañía a la que pertenecían bien por estar cumpliendo pena de cárcel bien porque habían sido fusilados en cumplimiento de sentencias de pena de muerte, o asesinados o muertos por enfermedades contraídas en el propio penal o penales a los que les trasladaban, estrategia habitual del aparato represor franquista durante la posguerra.

Igualmente, la columna denominada “Zona Nacional” indica el número de ferroviarios de Oeste en cuyas respectivas fichas de depuración consta un sello indicando que se encontraban presentes en zona nacional el 18 de julio de 1936 y que en su carpeta o expediente solo contaban con antecedentes de tipo político. No figuran sanciones en sus respectivas fichas ni tampoco en las relaciones que se han consultado. Por ese motivo, constan en nuestro balance como no sancionados. No sucede lo mismo con los ferroviarios que figuran en la columna denominada “Sanción Desconocida” y que, nuevamente, solo afecta al personal de Oeste. En este caso se trataba de trabajadores que no se habían presentado a sus puestos de trabajo una vez que la Jefatura Militar de Ferrocarriles se hizo con el control el tramo toledano de la línea Madrid-Cáceres-Portugal. En este caso sí han sido computados dentro del sumatorio de sancionados, a sabiendas de que desconocemos el tipo de sanción que le hubiera correspondido en el caso de haberseles abierto el correspondiente

expediente de depuración. Tampoco existe certeza de que se reintegraran finalmente a sus puestos de trabajo. Es llamativo que no figuren tampoco en la relación que hemos incorporado a la Base de Datos de la Depuración Ferroviaria procedente del Portal de Víctimas de la Dictadura. Esta casuística se presenta en buena parte de las estaciones de Oeste de la línea Madrid-Cáceres-Portugal, concentrándose principalmente en Talavera de la Reina, Torrijos, Oropesa de Toledo y Villaluenga de la Sagra (Villaluenga-Yuncler). Por ese motivo el balance de sanciones es más llamativo en la provincia de Toledo, al elevarse hasta el 38,38%, muy por encima del resto de provincias y de la media nacional situada en el 31,93%¹⁴. En cambio, la media regional con un 27,95 se sitúa prácticamente a cuatro puntos menos que la media nacional. Este resultado, no obstante, podría verse modificado al alza si se contabilizaran los “No Depurados” como sancionados. En ese caso el porcentaje de sanciones se elevaría hasta el 33,19%, situándose en un 1,26% por encima de la media nacional. Este supuesto viene a demostrar el impacto que la represión carcelaria tuvo sobre el colectivo ferroviario castellano-manchego, sobre la cual nos detendremos más adelante.

Sobre el alcance de la depuración en el colectivo de mujeres de la región, se ha de indicar que de las 252 ferroviarias cuatro de ellas (dos de MZA y dos de Oeste) sufrieron la separación definitiva, perteneciendo estas trabajadoras a las estaciones de Alcázar de San Juan, Matillas, La Calzada de Oropesa y Torrijos, mientras que otras 17 reingresaron con sanción.

Cuadro 4. Balance del procedimiento en las cinco provincias castellano-manchegas (1936-1943).

Prov.	Nº Emp.	ND	ZN	SD	Sanc. Desc.	Sep. Def.	RCS	% Sanc.	RSS	M	H
AB	1.692	99	0	1	0	93	363	26,95	1.136	39	1.653
CR	3.618	166	0	1	0	221	705	25,59	2.480	79	3.539
CU	233	5	0	0	0	11	48	25,32	169	25	208
GU	405	50	0	0	0	46	86	32,59	223	31	374

¹⁴ Polo (2015 y 2019).

Prov.	Nº Emp.	ND	ZN	SD	Sanc. Desc.	Sep. Def.	RCS	% Sanc.	RSS	M	H
TO	1.024	49	67	0	86	64	243	38,38	631	78	946
SD	84	0	0	0	0	0	0	0,00	84	0	84
CLM	7.056	370	67	2	86	441	1.445	27,95	4.761	252	6.804

Abreviaturas: ND: no depurado; ZN: zona nacional; SD: se desconoce; Sanc. Desc.: sanción desconocida; Sep. Def.: separación definitiva; RCS: reingreso con sanción; RSS: reingreso sin sanción; M: mujeres; H: hombres.

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. *Base de Datos de la Depuración del Personal Ferroviario*. Portal de internet *Víctimas de la Dictadura en Castilla-La Mancha*.

El Cuadro 8, que se presenta en el apéndice final, muestra las 25 estaciones con mayor número de sanciones. La lista viene encabezada por las estaciones de Alcázar de San Juan, Ciudad Real y Albacete, tres residencias ferroviarias que concentraban conjuntamente el 40,67% de todo el colectivo ferroviario regional. El porcentaje de sanciones se situó en el caso de Alcázar de San Juan en un punto aproximadamente por encima de la media regional y casi a tres puntos por debajo de la media nacional. Por su parte, las capitales de Ciudad Real y Albacete se situaron bastante por debajo tanto de las medias regional como nacional; pero este juego de medias no puede esconder la cruenta represión que vivieron estas tres residencias ferroviarias. En cada una de ellas, fusilaron a 31 ferroviarios, 93 entre las tres, prácticamente la mitad de los ferroviarios fusilados en la región, cuyo número total asciende a 198.

Continuando con la información estadística contenida en el Cuadro 8, es preciso indicar también el elevado número de sanciones que se registraron en 11 de las 25 estaciones relacionadas. En el ámbito de la red de Oeste, Talavera de la Reina con un 65,91%, de sanciones, Torrijos con un 68,97% y Oropesa de Toledo con un 46,15% muestran el ensañamiento que la depuración tuvo con el colectivo ferroviario vinculado a estas estaciones. Fueron los ferroviarios de Talavera de la Reina los que hicieron frente a los grupos de falangistas que pretendieron tomar la estación durante los primeros días del golpe de Estado. Este hecho quedaría en la memoria de los sublevados y tras la ocupación de la ciudad se elaborarían informes para conocer con detalle el nombre de las personas que participaron en esos hechos. En casi todas las estaciones de esta línea, el

avance de la columna de Yagüe impulsó a muchos ferroviarios a huir hacia Madrid¹⁵.

Otra localidad que hizo frente al avance golpista fue Sigüenza. A la defensa de la ciudad se sumó un grupo de la milicia ferroviaria, que aguantó el sitio combatiendo desde la misma catedral de Sigüenza. Según el Portal de Víctimas de la Dictadura en Castilla-La Mancha, 47 de estos milicianos fueron hechos presos el 17 de octubre de 1936 y trasladados hasta la prisión de Soria, algunos de ellos tenían residencia en Sigüenza, en Baides y en otros puntos de la región. Igualmente, el porcentaje de sanciones en esta estación se elevó hasta el 44% y tiene registrados 24 ferroviarios que cumplían condena y no pudieron optar a solicitar el reingreso en la compañía MZA.

Durante la década de 1950, a partir de la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950, se estableció que el personal que había sido separado del servicio pudiera solicitar su reingreso a la empresa pública RENFE. Esta nueva fase se convirtió en un nuevo proceso de depuración, puesto que los trabajadores separados tenían que justificar su adhesión al nuevo régimen y su trayectoria desde la terminación de la Guerra Civil hasta la fecha de publicación de dicha orden ministerial. De los 441 trabajadores que se encontraban en esa situación en las cinco provincias castellano-manchegas, fueron desestimadas 226 solicitudes de readmisión de ferroviarios residentes en la región. Solo la muerte del Dictador permitió poner fin a esta situación que, a la altura de 1975, afectaba al colectivo de ferroviarios que habían perdido sus empleos como consecuencia del procedimiento depurador. Así pues, mediante el Decreto número 3.357 de 5 de diciembre de 1975 quedaban revisadas de oficio y anulados los efectos de las sanciones adoptadas de conformidad con la Ley de 10 de febrero de 1939¹⁶.

2.2. El alcance de la represión carcelaria en el colectivo ferroviario de la región

La otra vertiente del proceso de represión que sufrió el colectivo ferroviario castellano-manchego lo encontramos en el ámbito penal. Fueron más de medio millar los ferroviarios con residencia en la región que fueron detenidos o asesinados en los primeros días del golpe de Estado

¹⁵ Sobre la Guerra Civil en Talavera de la Reina, véase Díaz Díaz y otros (2007).

¹⁶ Polo (2019, pp. 317-377).

o hechos presos por su compromiso con la Segunda República. Concretamente, el Portal de Víctimas tiene identificados a 550 ferroviarios con residencia en la región que pasaron por un proceso de represión carcelaria, mediante el cual perdieron la vida 231 de ellos, lo que viene a representar el 40% del total.

En el siguiente cuadro se muestra la relación de condenas impuestas al colectivo ferroviario de la región tras la celebración de los procedimientos sumarísimos que se llevaron a cabo entre 1936 y 1943.

Cuadro 5. Sentencias impuestas al colectivo ferroviario castellano-manchego en procedimientos sumarísimos por los tribunales militares franquistas (1936-1943).

Sentencia	Número	%
Pena de muerte	198	36,00
Pena de muerte conmutada (se desconoce por cuántos años)	1	0,18
Pena de muerte conmutada por 30 años de condena	51	9,27
Pena de muerte conmutada por 20 años de condena	1	0,18
Treinta años de prisión	16	2,91
Veinte años de prisión	22	4,00
Diecisiete años de prisión	1	0,18
Dieciseis años de prisión	3	0,55
Catorce años de prisión	10	1,82
Doce años de prisión	45	8,18
Ocho años de prisión	10	1,82
Seis años de prisión	31	5,64
Cuatro años de prisión	1	0,18
Tres años de prisión	6	1,09
Dos años de prisión	3	0,55
Un año de prisión	5	0,91
Seis meses de prisión	10	1,82
Absolución	6	1,09
Batallón Disciplinario de Soldados Trabajadores	4	0,73
Declarado en rebeldía	4	0,73

Sentencia	Número	%
Multa de 2.000 ptas. - Responsabilidades Políticas	1	0,18
Sobreseimiento	17	3,09
Se desconoce	104	18,91
Total	550	100

Fuente: Portal de internet *Víctimas de la Dictadura en Castilla-La Mancha*.

Entre todo el elenco de penas impuestas destaca la pena capital, la cual fue impuesta a 251 ferroviarios, siéndole conmutada a 53 de ellos por penas de entre treinta y veinte años. Estas cifras son nuevamente una muestra del ensañamiento empleado por el franquismo para con los ferroviarios castellano-manchegos.

En el siguiente cuadro se muestra el perfil político, sindical y los cargos públicos o funciones desempeñadas durante la Guerra Civil por los ferroviarios procesados. A falta de un futuro examen de los procedimientos sumarísimos, la alta participación de los ferroviarios en organizaciones políticas y sindicales, así como en los organismos públicos se presume como uno de los principales argumentos empleados por los fiscales para imponer ese número tan elevado de penas capitales.

Cuadro 6. Filiaciones sindicales, políticas y cargos públicos de los ferroviarios encausados en procedimientos sumarísimos por los tribunales militares franquistas en las cinco provincias castellano-manchegas.

Filiaciones sindicales / Políticas/ Cargos públicos/ Cuerpo armado	Número
UGT	214
CNT	70
PSOE	57
PCE	34
Izquierda Republicana	17
Frente Popular	8
Unión Republicana	4
Partido Liberal Demócrata	1
Partido Conservador	1

Filiaciones sindicales / Políticas/ Cargos públicos/ Cuerpo armado	Número
Alcaldes	8
Concejales	22
Milicia Ferroviaria	89
Comisario Político Ejército Republicano	3
Ejército Republicano	5
Guardia de Asalto	1

Alcaldes: Alcázar de San Juan, Almansa, Alocén, Chinchilla, Daimiel, Mohernando, Quintanar de la Orden y Tobarra.

Concejales: Alcázar de San Juan (4), Almadén (1), Almansa (2), Almonacid de Zorita (1), Baides (1), Chinchilla (1), Ciudad Real (2), Malagón (1), Manzanares (1), Santa Cruz de Mudela (4), Valdepeñas (2) y Yunquera de Henares (2).

Fuente: Portal de internet *Víctimas de la Dictadura en Castilla-La Mancha*.

Como se muestra en el siguiente cuadro, las penas de muerte se concentraron casi todas ellas en las provincias de Albacete y Ciudad Real. Entre los ferroviarios fusilados se encontraron los alcaldes de Daimiel (Joaquín Ogallar Muñoz de Morales), Quintanar de la Orden (Juan Daniel Perucho Moya), Alcázar de San Juan (Camilo Laguna Morales), Mohernando (Demetrio Gómez Núñez), el teniente alcalde de Manzanares (Antonio Menchén Bartolomé) y el concejal y alcalde accidental de Alcázar de San Juan (Juan de Mata Parra Castellanos). Los alcaldes de Tobarra, Alocén, Almansa y Chinchilla fueron condenados a diferentes penas de prisión.

Cuadro 7. Causas de muerte violenta identificadas entre el colectivo ferroviario represaliado durante la Guerra Civil y el Franquismo en la región castellano-manchega (1936-1943).

Residencia del ferroviario	Provincia	Asesinato	Enfermedad	Fusilado por cumplimiento de pena de muerte	Muerto en la cárcel	Total
Albacete	Albacete	-	-	31	7	38
Ciudad Real	Ciudad Real	2	-	31	2	35
Alcázar de San Juan	Ciudad Real	-	-	31	-	31
Se desconoce	Se desconoce	2	1	19	4	26

Depuración y represión del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo en Castilla-La Mancha (1936-1943)

19

Residencia del ferroviario	Provincia	Asesinato	Enfermedad	Fusilado por cumplimiento de pena de muerte	Muerto en la cárcel	Total
Santa Cruz de Mudela	Ciudad Real	-	-	12	2	14
Manzanares	Ciudad Real	-	-	12	1	13
Puertollano	Ciudad Real	1	-	9	1	11
Valdepeñas	Ciudad Real	-	-	9	1	10
Almansa	Albacete	-	-	6	1	7
Daimiel	Ciudad Real	-	-	4	1	5
Sigüenza	Guadalajara	1	-	4	-	5
Chinchilla	Albacete	-	-	4	-	4
Gineta, La	Albacete	-	-	2	1	3
Villarrobledo	Albacete	-	-	3	-	3
Caudete	Albacete	-	-	2	-	2
Calzada de Calatrava	Ciudad Real	-	-	1	1	2
Malagón	Ciudad Real	-	-	2	-	2
Bonete	Albacete	-	-	1	-	1
Roda, La	Albacete	-	-	-	1	1
Tobarra	Albacete	-	-	1	-	1
Villar de Chinchilla	Albacete	-	-	1	-	1
Almadenejos-Almadén	Ciudad Real	-	-	1	-	1
Almagro	Ciudad Real	-	-	1	-	1
Almodóvar del Campo	Ciudad Real	-	-	1	-	1
Argamasilla de Alba	Ciudad Real	-	-	-	1	1
Argamasilla de Calatrava	Ciudad Real	-	-	1	-	1
Brazatortas-Veredas	Ciudad Real	-	-	1	-	1
Fuencaliente	Ciudad Real	1	-	-	-	1
Membrilla	Ciudad Real	-	-	1	-	1
Moral de Calatrava	Ciudad Real	-	-	-	1	1
Tomelloso	Ciudad Real	-	-	1	-	1
Guadalajara	Guadalajara	-	-	1	-	1
Mohernando	Guadalajara	-	-	1	-	1
Yunquera de Henares	Guadalajara	-	-	1	-	1

Residencia del ferroviario	Provincia	Asesinato	Enfermedad	Fusilado por cumplimiento de pena de muerte	Muerto en la cárcel	Total
Santa Cruz de la Zarza	Toledo	-	-	1	-	1
Toledo	Toledo	-	-	1	-	1
TOTAL		7	1	198	25	231

Fuente: Portal de internet *Víctimas de la Dictadura en Castilla-La Mancha*.

CONCLUSIONES

La red ferroviaria castellano-manchega jugó un papel fundamental durante todo el desarrollo de la Guerra Civil. El mantenimiento de gran parte de su territorio en zona republicana fue fundamental para el funcionamiento de su red durante los tres años de conflicto. En ese empeño jugó un papel muy relevante el personal ferroviario que trabajaba en estas provincias, así como todos los ferroviarios desplazados que se asentaron en la región buscando refugio. Este hecho, sumado al alto compromiso que muchos miembros del colectivo ferroviario tuvieron con las organizaciones políticas y sindicales y también con las instituciones, poniéndose al frente de corporaciones municipales, gobernando y administrando en unas condiciones de escasez, serían muy tenidos en cuenta por el aparato represor del Franquismo, cebándose con buena parte del colectivo a través de las detenciones y juicios sumarísimos a los que fueron sometidos más de medio millar de ferroviarios encausados. Este proceso represor acabó con la vida de 231 trabajadores y con el resto cumpliendo condenas de prisión hasta que obtuvieron la libertad condicional vigilada.

En paralelo a esta represión carcelaria, el colectivo ferroviario castellano-manchego, al igual que en el resto de regiones, también tuvo que soportar el desarrollo de un procedimiento depurador por el que cerca de siete mil trabajadores tuvieron que pasar si querían mantener sus empleos. El resultado de este procedimiento expulsó de sus trabajos a 441 ferroviarios y 1.445 fueron aceptados en sus respectivas empresas conviviendo con el estigma de las sanciones impuestas, siendo trasladados en muchos casos a otras poblaciones o destinados a otros cometidos profesionales. Este proceso sería reabierto en la década de 1950, cuando la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950 estableció

la posibilidad de solicitar el reingreso al personal que había sido separado del servicio. De los 441 trabajadores que se encontraban en esa situación en las cinco provincias castellano-manchegas, fueron desestimadas 226 solicitudes de readmisión de ferroviarios residentes en la región.

Con esta comunicación se ha pretendido conjugar dos bancos de datos con la finalidad de llevar a cabo un primer análisis global del impacto de la represión sobre este colectivo. Análisis que tendrá que ser ampliado en un futuro con la documentación que conforman los procesos sumarísimos y los propios expedientes de depuración.

BIBLIOGRAFÍA

Aldave Monreal, Esther; García Funes, Juan Carlos; Oviedo Silva, Daniel; Satrústegui Andrés, Imanol; Rodríguez Villar, Izaskun; Indurain Ibero, Alfonso (2022). Vías paralelas: la violencia y los desplazamientos del personal ferroviario de Altsasu-Alsasua en la guerra y la posguerra civil españolas. Documentos de trabajo del Fondo Documental de la Memoria Histórica en Navarra, nº 11, pp. 1-59.

Aldave Monreal, Esther; Oviedo Silva, Daniel; Rodríguez Villar, Izaskun; Velasco Zozaya, Lisabe; García Funes, Juan Carlos; Satrústegui Andrés, Imanol (2023). “Cautivo y depurado. La violencia política desplegada contra el personal ferroviario de Altsasu-Alsasua durante la Guerra Civil Española y el primer Franquismo”. Comunicación presentada al IX Congreso de Historia Ferroviaria, Mataró, 2023.

Cayón García, Francisco y Muñoz Rubio, Miguel (2008). “La fractura ferroviaria de la guerra civil”, en Fuentes Quintana, Enrique y Comín Comín, Francisco (coords.), Economía y economistas en la Guerra Civil. Marcial Pons, Galaxia Gutenberg, Real Academia de las Ciencias Políticas y Morales. Vol. 1, Barcelona, pp. 601-652.

Carrillo Pérez, Aitor (2023a). 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). Documentos de trabajo del Fondo Documental de la Memoria Histórica en Navarra, nº 14, pp. 1-83.

- Carrillo Pérez, Aitor (2023b). “Trenbideko langileriaren depurazioa Gerra Zibilean eta frankismoan: Tuteraren eta Sakanaren arteko konparaketa”. Uztaro: giza eta gizarte-zientzien aldizkaria, N^o. 125, 2023, págs. 37-55.
- Carrillo Pérez, Aitor (2023c). “Trenbideko langileen depurazioa Gerra Zibilean eta frankismoan: Tuteraren eta Sakanako haranaren (Nafarroa) konparaketaren bidezko lehen hurbilketa”. Gerónimo de Uztariz, N^o. 37, 2023, págs. 173-199.
- Carrillo Pérez, Aitor (2024). “Altsasuko trenbideko langileen depurazioa Gerra Zibilean eta frankismoan: Jesús Melladoren kasua”. Sancho el sabio: Revista de cultura e investigación vasca, N^o 47, 2024, págs. 58-85
- Carrillo Pérez, Aitor y Rodríguez Villar, Izaskun (2024). La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo: una comparación entre La Ribera Tudela y el valle de la Sakana (Navarra). Documentos de trabajo del Fondo Documental de la Memoria Histórica en Navarra, n^o 18, pp. 1-252.
- De los Cobos Arteaga, Francisco (1998). “Breve crónica de los ramales ferroviarios en vía ibérica de Castilla-La Mancha”, en *Studia Academica: Revista de Investigación Universitaria*, n^o. 6, 1997-1998, págs. 145-182.
- Díaz Díaz, Benito, Pérez Conde, José y Jiménez Rodrigo, Juan Carlos (2007). La guerra civil en Talavera de la Reina: conflicto bélico, represión y vida cotidiana. Ayuntamiento de Talavera de la Reina.
- Durán i Suárez, Jordi (2023). Carrilaires sota sospita. Conflicte social, repressió i depuració ferroviària a Móra la Nova. Associació per a la Preservació del Patrimoni Ferroviari i Industrial (APFFI). Mora la Nova (Tarragona).
- Fernández Pizá, Maria Antònia (2023). La Companyia dels Ferrocarrils de Mallorca durant la Guerra Civil: la seva contribució a la defensa passiva de l'illa. Conselleria de Mobilitat i Habitatge.

Gorini Santo, Carles (2022). “Confiscació, Guerra Civil i repressió al ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona”. En *Recerques*, 80 (2022), pp. 83-106

Gorini Santo, Carles y Caballé i Colom, Eduard (2024). *Ferroviaris en guerra. Revolució, guerra civil i repressió franquista als Ferrocarrils catalans de via estreta*. Pagés editors. Lleida.

López Díaz, Juan Carlos (2019). “Aproximación a la depuración de los trabajadores del ferrocarril: el caso de los empleados de la MZA en Mérida”. En *Revista de Estudios Extremeños*, 2019, Tomo LXXV, N.º III, pp. 1045-1077.

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

Muñoz Rubio, Miguel (1995). *RENFE (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*. Ediciones Luna, Madrid.

Muñoz Rubio, Miguel (2008). “Los ferroviarios bajo “presunción de culpabilidad”. La depuración franquista en el ferrocarril español”, en Cuesta Bustillo, Josefina (coord.), *La depuración de funcionarios bajo la dictadura franquista (1936-1975)*. Fundación Francisco Largo Caballero, Madrid, pp. 200-215.

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

Olaizola Elordi, Juan José (2011). “Represión y reconversión en el ferrocarril del Urola”, en Muñoz Rubio, Miguel (ed.), *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 327-354.

- Oviedo Silva, Daniel (2021). “Vías muertas. Las depuraciones del personal ferroviario de Navarra en el primer Franquismo”. En Zubiaga Arana, Erik; Barruso Barés, Pedro; Mendiola Gonzalo, Fernando; Merino Tena, Agustina (Coords.) La represión Franquista en Euskadi y Navarra. Memoria antifranquista del Baix Llobregat, año 16, núm. 21, pp. 116-121.
- Polo Muriel, Francisco (2015). La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo (1936-1975). Tesis doctoral disponible en el repositorio documental de la Universidad Autónoma de Madrid: <https://repositorio.uam.es/handle/10486/669730>
- 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.
- Santa Marina Oliver, Luis (2011). “La depuración del personal en el Ferrocarril Metropolitano de Barcelona Transversal”, en Muñoz Rubio, Miguel (ed.), Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 355-378.



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

APÉNDICE

Cuadro 8. Balance del procedimiento depurador en las 25 estaciones castellano-manchegas con mayor número de ferroviarios sancionados (1936-1943).

Residencias	Provincia	Compañía	Nº empdos	No depurado	Zona Nacional	Se desconoce	Sanción desconocida	SD	RCS	Total sanciones	%	RSS	Mujeres	Hombres
Alcázar de San Juan	Ciudad Real	MZA	1.156	37	0	1	0	96	234	330	28,55	788	10	1.146
Ciudad Real	Ciudad Real	MZA	969	45	0	0	0	45	191	236	24,36	688	9	960
Albacete	Albacete	MZA	745	17	0	0	0	36	141	177	23,76	551	9	736
Manzanares	Ciudad Real	MZA	331	15	0	0	0	33	57	90	27,19	226	14	317
Talavera de la Reina	Toledo	Oeste	132	11	12	0	25	22	40	87	65,91	45	9	123
Almansa	Albacete	MZA	258	3	0	0	0	8	78	86	33,33	169	5	253
Santa Cruz de Mudela	Ciudad Real	MZA	245	17	0	0	0	12	48	60	24,49	168	2	243
Sigüenza	Guadalajara	MZA	125	24	0	0	0	23	32	55	44,00	46	2	123
Torrijos	Toledo	Oeste	58	1	2	0	15	6	19	40	68,97	18	2	56
Chinchilla	Albacete	MZA	156	22	0	0	0	12	24	36	23,08	98	6	150
Puertollano	Ciudad Real	MZA	149	1	0	0	0	8	24	32	21,48	116	6	143
Almagro	Ciudad Real	MZA	50	2	0	0	0	6	17	23	46,00	25	5	45
Hellín	Albacete	MZA	104	10	0	0	0	3	18	21	20,19	73	5	99
Roda, La	Albacete	MZA	53	4	0	1	0	8	13	21	39,62	27	1	52

Residencias	Provincia	Compañía	Nº empdos	No depurado	Zona Nacional	Se desconoce	Sanción desconocida	SD	RCS	Total sanciones	%	RSS	Mujeres	Hombres
Almadenejos-Almadén	Ciudad Real	MZA	39	1	0	0	0	0	19	19	48,72	19	3	36
Cuenca	Cuenca	MZA	70	3	0	0	0	3	16	19	27,14	48	7	63
Guadalajara	Guadalajara	MZA	98	4	0	0	0	4	15	19	19,39	75	7	91
Valdepeñas	Ciudad Real	MZA	60	2	0	0	0	2	16	18	30,00	40	2	58
Oropesa de Toledo	Toledo	Oeste	39	3	10	0	11	4	3	18	46,15	21	6	33
Gineta, La	Albacete	MZA	37	10	0	0	0	7	10	17	45,95	10	0	37
Villacañas	Toledo	MZA	64	1	0	0	0	1	16	17	26,56	47	0	64
Villaluenga de la Sagra	Toledo	Oeste	55	5	22	0	10	0	7	17	30,91	38	3	52
Almuradiel	Ciudad Real	MZA	37	0	0	0	0	3	13	16	43,24	21	1	36
Villarrobledo	Albacete	MZA	54	9	0	0	0	5	9	14	25,93	31	2	52
Daimiel	Ciudad Real	MZA	40	6	0	0	0	2	11	13	32,50	21	0	40
Total selección			5.124	253	46	2	61	349	1.071	1.481	28,90	3.409	116	5.008
Total regional			7.056	370	67	2	86	441	1.445	1.972	27,95	4.761	252	6.804
% Selección 25 estaciones respecto total regional			72,62	68,38	68,66	100	70,93	79,14	74,12	75,10		71,60	46,03	73,60

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. *Base de Datos de la Depuración del Personal Ferroviario*. Portal de internet *Víctimas de la Dictadura en Castilla-La Mancha*.