

## **La depuración del personal ferroviario de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1936-1943.**

Francisco Polo Muriel (Museo del Ferrocarril de Madrid)

### **Resumen:**

El proceso de depuración por responsabilidades políticas puesto en marcha a raíz de la Guerra Civil Española y de su desarrollo y reglamentación normativa, sobre todo a partir de la promulgación de la ley de 10 de febrero de 1939, tuvo un fuerte impacto sobre el colectivo profesional perteneciente a las compañías explotadoras de la red ferroviaria nacional. La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España operaba 3.814 kilómetros al inicio de la Guerra Civil, que se distribuían por 27 provincias localizadas en el centro, el Levante y en la mitad septentrional de la península, y contaba con una plantilla fija de 38.057 trabajadores.

El objetivo de la presente comunicación, que se enmarca dentro del proyecto La Depuración del Personal Ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975), es presentar el contexto en el que se desarrolló el proceso de depuración en la Compañía del Norte, mostrar un avance provisional del balance cuantitativo resultante de todo este procedimiento jurisdiccional que se dio en el ámbito de esta empresa, así como el alcance que tuvo para los diferentes servicios en los que se encontraba organizada la compañía ferroviaria y su distribución provincial. Las fuentes utilizadas para la realización del estudio son las producidas entre los años 1939 y 1942 por el Consejo Directivo para la Depuración en Norte.

## La depuración del personal ferroviario de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1936-1943.

Francisco Polo Muriel (Museo del Ferrocarril de Madrid)

### 1. Introducción

La comunicación que se presenta se enmarca dentro del proyecto denominado “La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)”<sup>1</sup> que desarrolla la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), a través de su Museo del Ferrocarril de Madrid. Este trabajo pretende mostrar, al igual que se hizo en otro trabajo anterior dedicado a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España<sup>2</sup>, los primeros balances provisionales en torno al estudio del proceso de depuración del personal de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (en adelante, Norte), iniciado formalmente a partir de la promulgación de los primeros decretos y disposiciones dictados durante la Guerra Civil, pero sobre todo a partir de la publicación de la Ley de Responsabilidades Políticas de 9 de febrero de 1939<sup>3</sup> para concluir provisionalmente durante el año 1943.

Las fuentes empleadas para este primer avance en torno a la depuración en Norte forman parte del voluminoso y valioso fondo documental sobre la depuración en las antiguas compañías y en RENFE, que se encuentra depositado hoy en día en el Centro de Documentación de la Memoria Histórica de Salamanca tras su cesión al Ministerio de Cultura por parte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en julio de 2011, y el que ya se conserva desde hace varias décadas en el Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid. La documentación utilizada para la construcción de esta primera aproximación, está constituida, básicamente, por fuentes primarias generadas por la compañía ferroviaria durante el procedimiento depurador, entre las que destacan las credenciales con las sanciones impuestas a los trabajadores y las diferentes relaciones generadas por los diferentes servicios y juzgados constituidos dentro de Norte en cumplimiento de la Ley de Responsabilidades Políticas. Buena parte de toda esta información documental ha sido vaciada e incorporada a la base de datos nominal del personal ferroviario depurado, herramienta creada desde el Museo del Ferrocarril de Madrid a partir de las diferentes fases de ejecución del proyecto de investigación.

La comunicación se encuentra estructurada en varias partes. Tras la presentación de los datos más básicos sobre esta compañía, nos adentraremos en las consecuencias de la guerra para la explotación de la red ferroviaria de Norte, proseguiremos con el estudio sobre la organización del procedimiento depurador en la compañía y concluiremos con un análisis sobre los efectos cuantitativos, cualitativos y territoriales en la plantilla de Norte hasta el año 1943, finalizando la comunicación con unas primeras conclusiones.

---

<sup>1</sup> Este proyecto se encuentra subvencionado por el Ministerio de la Presidencia dentro de las Convocatorias de Ayudas destinadas a la realización de actividades sobre las Víctimas de la Guerra Civil y el franquismo correspondientes a los años 2007, 2008, 2009, 2010 y 2011 y responde, a su vez, a un encargo realizado conjuntamente en 2005 por los consejos de administración de Renfe Operadora y del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y promovido a instancias de los sindicatos Comisiones Obreras y Unión General de Trabajadores. Paralelamente el autor se encuentra elaborando su tesis doctoral sobre esta misma temática de investigación dentro del Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad Autónoma de Madrid y bajo la dirección de los doctores Manuel Álvaro Dueñas y Miguel Muñoz Rubio.

<sup>2</sup> Véase Polo Muriel (2011).

<sup>3</sup> Sobre los efectos de la aplicación de la Ley de Responsabilidades Políticas, véase Álvaro Dueñas (2006).

## 2. Unas notas previas sobre la Compañía del Norte

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España se constituyó como tal en 1858 y tras un proceso de expansión, de concentración empresarial y de consolidación de su red fue, junto con la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA) y hasta su rescate anticipado por el Estado en 1941, una de las dos grandes compañías ferroviarias que operaron en España antes del estallido de la Guerra Civil en julio de 1936. A fecha 31 de octubre de 1935 la red operativa de Norte se elevaba a 3.814 kilómetros de vías y se distribuía entre 27 provincias localizadas en el Centro, el Levante y la mitad septentrional de la península.

La Compañía del Norte tenía su sede principal en Madrid, concretamente en la calle Alcalá, 16, en el edificio propiedad del Banco de Bilbao. Será en este mismo lugar, en un nuevo piso que la empresa ferroviaria alquilaría a la entidad bancaria, en donde al final de la Guerra Civil se establecerán los 12 juzgados depuradores que se constituyeron en el seno de la compañía con el fin de dar cumplimiento a las disposiciones sobre responsabilidades políticas dictadas por el gobierno franquista durante el mes de febrero de 1939.

En cuanto a sus efectivos de personal, la red de Norte era mantenida y explotada, a la altura de 1935, por 41.035 trabajadores. Este contingente de empleados, según el estudio elaborado por el Ministerio de Obras Públicas en 1940, se repartía entre los distintos servicios operativos de la compañía ferroviaria, siendo su distribución como sigue:

**Cuadro 1. Distribución por servicios del personal de la Compañía del Norte.  
Año 1935.**

Admón. Central y Servicios Regionales	Vía y Obra s	Estaciones	Trenes	Máquinas	Talleres del Recorrido	Talleres Principales	Otros	Total
5.072	9.061	10.828	4.177	2.843	5.707	2.762	585	41.035

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

Los datos sobre personal que se recogen en el anterior cuadro difieren de los que facilitaba la propia empresa antes del inicio de proceso depurador. Según se recoge en el expediente relativo a la constitución y puesta en marcha de los juzgados depuradores en la Compañía del Norte, la plantilla fija a fecha de julio de 1936 estaba constituida por 38.507 agentes<sup>4</sup>, aproximadamente 2.500 menos que los que se recogen en el estudio del Ministerio de Obras Públicas de 1940<sup>5</sup> referidos a 1935 y, prácticamente, 4.200 menos que los que figuran en el último de los anuarios de ferrocarriles y tranvías publicado por Enrique de la Torre (AFET) en 1935, que registraba la cifra de 42.788 agentes, de los cuales precisaba que 16.471 eran de plantilla y 26.317 eran agentes a jornal.

Sea cual fuere la cifra exacta de trabajadores, entendemos que su número estaría en torno o sobrepasando la barrera de los cuarenta mil, lo que indica que, tanto por el número de empleados

<sup>4</sup> AHF-E-92-1.

<sup>5</sup> Ministerio de Obras Públicas (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo IV, pp. 136-137.

como por su distribución territorial, nos encontramos ante una de las compañías más importante del panorama económico español del primer tercio del siglo XX<sup>6</sup>.

### 3. La red de Norte durante el período de Guerra Civil

Por todos es sabido que el seguimiento del golpe militar del 18 de julio de 1936 fue desigual en el conjunto del Estado, pero el acontecimiento tuvo su repercusión directa desde el primer momento en la explotación de las distintas redes ferroviarias. Conocer la evolución territorial a lo largo de los tres largos años de contienda nos permitirá comprender la importancia que tuvo para el proceso depurador el lugar de residencia de los trabajadores y el correspondiente impacto cuantitativo y relativo final sobre cada conjunto provincial.

A 19 de julio de 1936 la red de Norte se encontraba ya dividida entre el área que comenzaría a controlar desde el primer momento el ejército sublevado y la que se encontraba aún dentro del territorio administrado y gobernado por el gobierno constitucional. Así, dentro del territorio ocupado por los sublevados, se encontraron las líneas que atravesaban por las provincias gallegas de Orense, Lugo y La Coruña, por la de León hasta La Robla, por la de Palencia hasta Alar, entre la ciudad de Ávila y Alsasua (en lo que respecta a la línea Madrid-Hendaya), entre Medina y San Rafael en Segovia, entre Alsasua y Zaragoza (en lo que se refiere a la línea hacia Barcelona) y entre Zaragoza y Canfranc, siendo éste el único acceso fronterizo con Francia que cayó desde el primer momento en manos de las tropas franquistas. A este panorama de líneas bajo control de los sublevados se sumó, antes de que finalizara el año 1936, el tramo guipuzcoano, la línea entre Tudela y Tarazona y el tramo entre Tardienta y Zuera. A estos se uniría también, en dirección a Madrid, el tramo entre Ávila y Las Navas y habría que añadir la explotación de las líneas del Ferrocarril Central de Aragón (entre Zaragoza y Teruel y Calatayud y Caminreal), que se otorgó a la reorganizada Compañía del Norte para su explotación y administración desde la capital vallisoletana. Fu en esta capital castellana en donde se habían concentrado la cabecera de los servicios y la dirección y gestión de los mismos dentro del bando sublevado, una vez que, a partir de septiembre de 1936 y tras la Orden de la Junta de Defensa Nacional, se restableció el funcionamiento normal de los órganos directivos de las compañías.

Con anterioridad a esta medida y con el fin de controlar militarmente la red ferroviaria existente dentro del territorio sublevado, la Junta de Defensa Nacional, con fecha 1 de agosto de 1936, había restablecido por Decreto de su Presidencia la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarriles, suprimida por el Gobierno del Frente Popular el 26 de marzo de 1936. Con fecha 11 de agosto de 1936 la misma Presidencia de la Junta de Defensa Nacional decretó la movilización general del personal de Ferrocarriles perteneciente a la Escala honoraria de Complemento y dos días más tarde, el 13 de agosto decretó también la movilización general del personal del Ferrocarriles, cualquiera que fuese su edad y su actuación militar, quedando afectos al servicio que prestaban. El último de los decretos vinculados con la militarización del personal ferroviario por parte del bando sublevado se dará el 19 de agosto de 1936, mediante el que se restablecerá la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, encargándose de ella al entonces capitán José Rivero de Aguilar y Otero<sup>7</sup>, de la tercera Unidad de Movilización, con sede en Valladolid. Así las cosas, la mayoría del personal, las instalaciones y los equipos quedarían a las órdenes de la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, que será quien supervisará la explotación de la red ferroviaria hasta el final del conflicto y quien desempeñará una férrea función de vigilancia sobre aquellos efectivos de personal

<sup>6</sup> Carreras y Tafunell (1993) y Comín y otros (1998).

<sup>7</sup> José Rivero de Aguilar y Otero ocupará a partir del año 1944 el puesto de Director General de la RENFE, cesando en 1951 al ser nombrado Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas.

que permanecieron en sus puestos de trabajo y no huyeron hacia las zonas controladas por el Gobierno de la República.

Por su parte, el territorio controlado por la República se organizaría en materia ferroviaria a partir del Decreto del Ministerio de Obras Públicas de 3 de agosto de 1936. Mediante el mencionado decreto el propio Estado se haría cargo, de forma provisional, de la explotación de las grandes compañías ferroviarias. Para desarrollar la gestión encomendada se constituirá el Comité de Explotación de Ferrocarriles compuesto por doce Vocales: tres en representación del Ministerio de Obras Públicas, dos del Ministerio de Hacienda, uno del Ministerio de Industria y Comercio y seis representantes de los trabajadores ferroviarios que serían designados por las organizaciones sindicales existentes de carácter nacional. Este Comité, que estuvo presidido en los inicios de su gestión por Nicolás Soto Redondo, asumiría todas las facultades y competencias de los Consejos de Administración de las compañías, quedando éstos y sus componentes, además del personal directivo, con sus funciones suspendidas hasta que se resolviera su situación definitiva. En el caso de la Compañía del Norte, a través de la Circular nº 2 del Comité de Explotación de fecha 14 de agosto de 1936, se decretó la suspensión en funciones, sueldo y remuneraciones de los 14 miembros de su Consejo de Administración; la separación del servicio, con pérdida de todos sus derechos, de 20 empleados de diferentes categorías laborales, entre los que se encontraban el secretario del Consejo de Administración, Federico Reparaz, el secretario del comité de Barcelona, Juan Sánchez de León Prefaci, su homónimo en el Comité de París, Alberto Dupont, el director Enrique Grasset, los subdirectores Fernando Pérez Villamil y José Luis de Anchústegui, el asesor Armando René Flobert y el ingeniero jefe agregado a la dirección, Francisco Wais San Martín. Además se decretó también la jubilación del subdirector Federico de Vargas y del secretario adjunto del consejo José Carballal.

A estas primeras listas de ceses les seguirían otras aprobadas y ratificadas por los comités de explotación existentes en cada compañía ferroviaria. La mayoría de los miembros de las cúpulas directivas de las compañías ferroviarias con sede en Madrid llegaron a abandonar sus puestos en cuanto comprobaron que la capital no sucumbió al golpe de Estado y se establecieron en aquellas ciudades en las que la sublevación militar sí se había consolidado. Otros empleados que secundaron el golpe de Estado también hicieron lo propio. La deserción del puesto de trabajo obligó a los comités de explotación a declarar públicamente la separación forzosa del servicio de todo aquel ferroviario que lo hubiera abandonado por adherirse a la asonada militar. Por tanto, los distintos comités de explotación de ferrocarriles comenzaron a dictar sanciones a aquellos ferroviarios que demostraron su desafección al Gobierno de la República y su apoyo al golpe de estado<sup>8</sup>. Entre las sanciones más comúnmente adoptadas por el Comité se encontrarían las de traslado de residencia<sup>9</sup>, rebaja de categoría, las suspensiones temporales de empleo y sueldo y la rebaja del salario. No obstante, a raíz de la publicación, el 7 de enero de 1937, de la circular número 22<sup>10</sup> se recomendaría a todos los comités centrales que a partir de dicha fecha se abstuvieran de imponer sanciones de rebaja de sueldo que supusieran que el haber a percibir por el trabajador fuera inferior al jornal de 10 pesetas establecido por el comité durante los primeros meses de Guerra. Así mismo, se ordenó que aquellos sancionados que percibieran un jornal inferior a las 10 pesetas pasaran a percibir ese sueldo mínimo diario y que no se utilizara el contexto de la guerra para amonestar a trabajadores de forma indiscriminada, sin pruebas fehacientes, y para dirimir rencillas de carácter personal.

El comité de explotación que se hizo cargo de la red de Norte en territorio controlado por la República continuaría hasta finales de 1936 con las líneas de Asturias, Santander y Vizcaya. En Madrid mantendría el control operativo desde la capital hasta Las Navas por el noroeste y hasta San

<sup>8</sup> Comité de Explotación de Ferrocarriles, Circular número 5, de fecha 23 de agosto de 1936.

<sup>9</sup> Comité de Explotación de Ferrocarriles, Circular número 12, de fecha 18 de septiembre de 1936.

<sup>10</sup> Comité de Explotación de Ferrocarriles, Circular número 22, de fecha 7 de enero de 1937.



Rafael por el norte, así como la mitad oriental de Aragón, toda Cataluña y las líneas de las provincias levantinas de Castellón, Valencia y Alicante. Un año más tarde, en diciembre de 1937, el territorio republicano había perdido definitivamente toda la cornisa cantábrica. En cambio, se mantenían en el ámbito gubernamental los mismos tramos que partían desde Madrid, las líneas que se localizaban en la franja oriental de Aragón, en Cataluña y en las provincias levantinas. Pero a la altura de diciembre de 1938, el cerco republicano se había seguido estrechando y el avance sublevado llegaría hasta Lérida y la comunicación entre Barcelona, Tarragona y Valencia se vería truncado por la pérdida del tramo entre Tortosa (Tarragona) y Nules (Castellón). Además, la explotación de las líneas del Central de Aragón por parte de las tropas de Franco llegaba ya hasta la estación de Barracas en la provincia de Castellón. A la caída de Barcelona en enero de 1939 le seguiría el del resto de Cataluña y, con ello, el avance sublevado se extendería por todo el Levante y por los últimos restos del territorio republicano, entre los que se encontraba Madrid, ocupada finalmente por las tropas de Franco el 28 de marzo de 1939.

**Cuadro 2. Distribución administrativa de la red de Norte durante la Guerra Civil.**

Períodos	Kilómetros explotados en territorio administrado por el Gobierno República	%	Kilómetros explotados en territorio ocupado por los sublevados	%	Total km
19-07-1936	2.159	57	1.655	43	3.814
31-12-1936	1.863	49	1.951	51	3.814
31-12-1937	1.445	38	2.369	62	3.814
31-12-1938	1.105	29	2.709	71	3.814
1-04-1939	0	0	3.814	100	3.814

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos contenidos en Compañía de los Caminos del Hierro del Norte de España (1939). *Memoria de los ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta el 4 de junio de 1939.*

#### **4. El proceso de Depuración Franquista en la red ferroviaria de Norte desde sus inicios en 1936 hasta su cierre provisional en 1943**

Antes de adentrarnos en los pormenores del proceso de depuración franquista es conveniente tener en cuenta algunos antecedentes que nos permitirán también comprender mejor las consecuencias de la aplicación de esta jurisdicción especial dentro del ámbito empresarial.

El colectivo ferroviario español sufrió un convulso primer tercio de siglo XX. El intento de alcanzar mejoras en las condiciones laborales y en las retribuciones, sumado a las dificultades financieras que arrastraban las compañías, circunstancias que se agravarían aún más a raíz del contexto económico de la Primera Guerra Mundial, propiciaron continuos desencuentros entre la patronal y los trabajadores que desembocaron en huelgas de alcance nacional dentro del sector ferroviario. Estos paros serían contestados por las compañías mediante despidos y sanciones hacia los trabajadores<sup>11</sup>. En este panorama de conflictividad social serán los empleados de Norte los que, por el alto grado de seguimiento de estos planteamientos dentro de su red, se vieron más afectados por las represalias que el resto

<sup>11</sup> Véase Plaza Plaza (2004) y Muñoz Rubio (2011).

de trabajadores de otras empresas ferroviarias. Así, tanto el seguimiento de la huelga de 1917 como el apoyo a los paros registrados en octubre de 1934, a raíz de la huelga general revolucionaria, sobre todo en el conjunto de las líneas de Norte en Asturias y en la cuenca minera palentina, fueron considerados por los juzgados depuradores de Norte como antecedentes a la hora de examinar y dictaminar los expedientes abiertos al personal. Todo ello nos ayudará a comprender por qué este proceso se cebó más con los trabajadores de esta compañía que con el resto de ferroviarios de otras empresas concesionarias<sup>12</sup>.

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<sup>13</sup>. Mediante este Decreto se declaraban fuera de la Ley todos los partidos y agrupaciones políticas que integraron el Frente Popular, así como todas las organizaciones que se hubieran opuesto al “movimiento nacional”. Se decretaba además la incautación de todos los bienes de dichas organizaciones y del patrimonio de aquellas personas físicas que también se hubieran opuesto al mismo. Otra de las particularidades de este Decreto 108 afectaba al ámbito del funcionariado y de las empresas concesionarias de servicios públicos. Se indicaba que tanto los funcionarios como los empleados de dichas empresas que se hubieran opuesto al mencionado “movimiento” podían ser “corregidos, suspendidos y destituidos de los cargos que desempeñen”<sup>14</sup>.

El Decreto 108 sería ratificado por el Decreto Ley del autodenominado Gobierno del Estado, de fecha 5 de diciembre de 1936, dado en Salamanca y firmado por el General Francisco Franco. Mediante este nuevo Decreto-Ley se establecían, según reza en su encabezamiento, “las reglas para la separación definitiva del servicio de toda clase de empleados”<sup>15</sup>. El nuevo Decreto-Ley ordenaba “...la separación definitiva del servicio de toda clase de empleados, que por su conducta anterior o posterior al Movimiento Nacional, se consideren contrarios a éste, cualquiera que sea la forma que ingresaren y la función que desempeñen...” Dicha orden afectaba tanto a funcionarios como a empleados de empresas concesionarias de servicios públicos, como eran las ferroviarias, o de monopolios<sup>16</sup>. Ambos decretos constituyen, por tanto, la institucionalización de las primeras actuaciones represivas impulsadas por los sublevados sobre el mundo laboral.

No obstante, no se cuentan con fuentes para cuantificar en qué medida afectaron los primeros decretos depuradores en la red de Norte, por ello nuestro trabajo de indagación sobre los efectos de los procesos de depuración en esta compañía deben de iniciarse a partir de la publicación de la Ley de Responsabilidades Políticas de 9 de febrero de 1939<sup>17</sup>, con la que se abriría una nueva etapa de la que sí se disponen fuentes primarias.

La Ley de Responsabilidades Políticas fue publicada tras la ocupación de Barcelona por el ejército sublevado y tuvo su continuidad en la del 10 de febrero de 1939, que dispuso el inicio de la depuración de los empleados públicos que se encontraran dentro de las zonas controladas por el ejército del General Franco. La norma venía a fijar las reglas para la depuración de los funcionarios públicos y su extensión al personal de la compañías ferroviarias se produciría a partir del Decreto de

<sup>12</sup> Sobre los reingresos de ferroviarios despedidos por su participación en huelgas anteriores a 1931 y sobre la huelga de 1934 véase Ministerio de Obras Públicas (1940). *Antecedentes y datos para el Estudio del Problema Ferroviario*. Tomo III, pp. 211-212 y Tomo IV, pp. 331-345.

<sup>13</sup> Presidencia de la Junta de Defensa Nacional. Decreto núm. 108 de fecha 13 de septiembre de 1936, publicado en el *Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional de España*, de 16 de septiembre de 1936, número 22.

<sup>14</sup> Sobre las consecuencias de este Decreto, véase Álvaro Dueñas (2006).

<sup>15</sup> Gobierno del Estado. Decreto-Ley Dictando reglas para la separación definitiva del servicio de toda clase de empleados, de fecha 5 de diciembre de 1936 publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 9 de diciembre de 1936, número 51.

<sup>16</sup> Sobre las consecuencias de este Decreto, véase Álvaro Dueñas (2006).

<sup>17</sup> Sobre las consecuencias de esta Ley, véase Álvaro Dueñas (2006).

27 de febrero del mismo año, por el que se disponía también la depuración de funcionarios de corporaciones y empresas concesionarias de servicios públicos, siéndoles de aplicación las mismas bases contempladas para la depuración de los empleados públicos.

A partir de este momento quedaron sin efecto las disposiciones y normas anteriormente publicadas sobre esta materia y se relevaba a la Jefatura Militar de Ferrocarriles de las funciones que había venido desempeñando desde que este proceso de depuración se iniciara en septiembre de 1936. El Decreto Ley establecía que debían ser los propios organismos (ministerios, ayuntamientos, diputaciones, etc.) los que desempeñaran ahora las funciones que anteriormente habían desarrollado las autoridades militares, aunque éstos no dejarían de estar cumplidamente informados del desarrollo de estos procesos.

En el caso de las empresas concesionarias de servicios públicos, como eran las ferroviarias, debían de ser éstas las que se encargaran de llevar a cabo el proceso de depuración, creándose para ello tribunales específicos en cada compañía. La constitución de dichos juzgados depuradores dentro de las empresas del sector se produciría a partir de la publicación del Decreto de 1 de septiembre de 1939<sup>18</sup>. Dicho decreto encargaba, por tanto, a los consejos directivos de las compañías la depuración del personal, siguiendo las mismas normas establecidas en la referida Ley del 10 de febrero de 1939. A partir de ahora, se abría una nueva etapa en la que el trabajador que no hubiese sido depurado por los militares durante la fase anterior, sobre todo aquellos que se habían encontrado en zonas no ocupadas por el ejército sublevado, debía ahora solicitar su reingreso.

Tras la publicación del Decreto de 1 de septiembre de 1939, concretamente el 13 de septiembre de ese mismo año, el director de Norte, Francisco Javier Marquina y Borra, propuso a su consejo directivo el nombramiento de Luis Boix Ferrer, Jefe de Personal de Norte, como delegado del mencionado órgano para llevar a cabo el proceso de depuración en la compañía<sup>19</sup>. Aprobada la propuesta y formalizado su nombramiento se iniciará una primera fase, que durará en torno a los tres meses, en los que se constituirá, organizará y reglamentará el negociado administrativo que llevaría a cabo todo el proceso.

Como en el resto de compañías, en Norte también se dictaron reglas que tuvieron un carácter complementario a las estipuladas por la Ley de Responsabilidades Políticas. Así, transcurrido escasamente un mes desde la designación de Luis Boix como Jefe de la Depuración en la compañía, concretamente el 10 de octubre de 1939, se dictaron las primeras instrucciones que regularon el proceso de forma interna<sup>20</sup> y para articular todo el trabajo se constituyó una oficina específica para esta materia adscrita directamente a la Jefatura e integrada por treinta agentes, cuya función consistía en organizar, distribuir los asuntos y documentos a desarrollar por cada uno de los 12 juzgados que se crearon, recoger las propuestas emitidas por los respectivos jueces y mantener un contacto muy estrecho con las instituciones que debían facilitar información precisa sobre cada encausado: ayuntamientos, Guardia Civil, juntas locales de Falange Española, Auditoría de Guerra del Ejército de Ocupación, Jefatura Militar de Ferrocarriles, etc. Esta Oficina se encontraba compuesta por seis agregados procedentes de órganos de dirección, técnicos y administrativos de la compañía. La cabeza visible de este gabinete de Jefatura estuvo ostentada por José Sacristán de San Gil, que en

---

<sup>18</sup> BOE del 10/09/1939. Mediante este Decreto los Consejos Directivos de las compañías ferroviarias recuperaron también las competencias para los nombramientos y ascensos de personal, de las que habían sido despojadas a partir de la publicación de la Orden de la Junta Técnica del Estado de 15 de octubre de 1937.

<sup>19</sup> AHF, E-93-5.

<sup>20</sup> *Organización y normas para la depuración del personal de la Compañía del Norte*. Madrid, 10 de octubre de 1939. AHF, E-92-2.



1935 ostentaba el cargo de Inspector Principal del Servicio de Personal y que dependía directamente de Luis Boix Ferrer<sup>21</sup>.

La Jefatura depuradora estuvo apoyada por dieciocho agentes de información, que prestaron también sus servicios a los juzgados que se constituyeron. Estos agentes de información se ocuparon, según las instrucciones dictadas para los juzgados de Norte, de “gestionar y ver de obtener con la precisión, exactitud y premura posible, de un modo personal y directo, todos los informes, datos, fichas y documentos que se consideren precisos, y llevar a cabo las averiguaciones que les sean encomendadas, tanto en centros oficiales, como con relación a particulares, con respecto a los expedientes de depuración, y en general cuantos trabajos o diligencias se les encomienden”<sup>22</sup>.

Otro grueso importante del personal adscrito a la Jefatura de la Depuración en Norte lo constituyeron los doce juzgados que se crearon para llevar a cabo todo el proceso dentro de la compañía. Cada uno de los juzgados adoptó un número para su diferenciación y estuvieron integrados por un juez instructor, por dos secretarios y por personal auxiliar. A cada juez instructor le correspondió “la Jefatura de su respectiva comisión depuradora, y como tal, la iniciativa, resolución y responsabilidad de los asuntos correspondientes a la misma, hasta formular la propuesta que le (correspondiese) con arreglo a su discreción y buen juicio, dentro de las normas establecidas al efecto y de la conveniente unidad de criterio entre todos los instructores”<sup>23</sup>.

Por su parte, las secretarías de cada juzgado se encargaron de “la incoación y tramitación de los expedientes en su aspecto administrativo, llevar los registros y los ficheros que se establezcan, formar los expedientes, archivarlos, preparar y extender las comunicaciones, citaciones, notificaciones, de trámite, solicitar y gestionar los datos, antecedentes e informes, cumplimentar los decretos del Juez, llevar la correspondencia y extender las minutas que se les (encomendara), recibir y extender las declaraciones en los casos que sean delegadas para ello”<sup>24</sup>.

En cuanto al personal auxiliar vinculado a cada juzgado, cada Secretaría podía designar el número de empleados que considerara necesario. Aunque por las composiciones que nos han llegado de cada uno de los juzgados, sólo existió un agente por juzgado para la realización de labores auxiliares<sup>25</sup>.

Todo el personal adscrito a los juzgados, excepto los propios jueces o instructores, estuvieron dispensados de sus trabajos habituales dentro de las divisiones o servicios de la compañía de donde procediese. De esta manera toda una maquinaria administrativa, compuesta por ochenta personas, se ponía al servicio de la depuración en Norte para tramitar los expedientes de 38.507 empleados<sup>26</sup>, distribuidos entre 278 categorías laborales diferentes, que agrupaban a su vez a otras tantas subcategorías, hasta un total de 520 puestos identificados. A continuación se recogen los datos principales de cada uno de los doce juzgados que se constituyeron en el seno de la Compañía del Norte.

<sup>21</sup> *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías*, 1935.

<sup>22</sup> *Organización y normas para...* AHF, E-92-2.

<sup>23</sup> *Organización y normas para...* AHF, E-92-2.

<sup>24</sup> *Organización y normas para...* AHF, E-92-2.

<sup>25</sup> Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. *Depuración de Agentes: Archivo de Antecedentes y Documentos de la Secretaría General*. CDMH, pendiente de signaturación.

<sup>26</sup> Esta cifra, como las restantes que iremos indicando para el resto de los juzgados, correspondía al número de agentes considerados como fijos en la compañía en julio de 1936. AHF, E-92-1.

**Cuadro 3: Datos básicos de los juzgados de depuración constituidos en Norte**

Juzgado Número	Plantilla fija en julio de 1936 sobre la que tenía competencia	Número de categorías laborales	Principales categorías profesionales sobre las que tuvieron competencia	Nombre del titular del Juzgado	Cargo en 1935 según consta en el Anuario de Ferrocarriles y Tranvías (AFET)
1	594	28	Titulados superiores (arquitectos, ingenieros, médicos y letrados), jefes y subjefes, inspectores y subinspectores, y otros puestos de responsabilidad	Ricardo Suárez Blanco	Ingeniero de la Primera Circunscripción de Vía y Obras en Madrid
2	2.448	32	Personal administrativo en casi todas sus clases, además de diferentes categorías de interventores, agentes del servicio comercial, empleados y empleados principales, así como del personal especializado en tareas de gabinetes de estudios o de administración	Alfredo Massa Lacarra	Letrado Principal Adjunto del Servicio de lo Contencioso
3	1.857	14	Factores autorizados, jefes de estación, de apartaderos y apeaderos, jefes de línea, de maquinistas, de reserva de máquinas y de talleres	Ángel Topete Fernández	Adscrito a la propia Dirección de la compañía ferroviaria
4	4.994	15	Factores, mozos de agujas, expendedoras y expendedores, sobrestantes, meritorios y vigilantes de varias clases	Félix Boix Sanz	Letrado del Servicio de lo Contencioso
5	4.696	4	Mozo de tren, capataz de vía, conductor y guardafrenos	Francisco García Vicente	Jefe de las agencias internacionales de Canfranc y Puigcerdá
6	5.041	11	Obrero de vía, subcapataces y lampareros entre otros.	Manuel Lanchares Cuevas	Inspector del Servicio Comercial
7	2.686	7	Personal subalterno o auxiliar dentro del ámbito administrativo, los servicios de guardería de todas las clases y las guardesas.	Eduardo de Miguel Jugo	Médico de Guardia
8	2.894	4	Maquinistas, fogoneros, motoristas.	José Clavería Babé	Ingeniero del Servicio de Estudios y Asuntos Generales

Juzgado Número	Plantilla fija en julio de 1936 sobre la que tenía competencia	Número de categorías laborales	Principales categorías profesionales sobre las que tuvieron competencia	Nombre del titular del Juzgado	Cargo en 1935 según consta en el Anuario de Ferrocarriles y Tranvías (AFET)
9	3.735	11	Montadores, caldereros, carpinteros y personal de Talleres	Ricardo Nogueira González	Subinspector del Servicio de Intervención en Oviedo
10	3.451	92	Todas ellas vinculadas al Servicio de Talleres	Vicente Pérez de Laborda	Ingeniero del Servicio de Material Móvil
11	4.720	12	Mozos, en desempeños no recogidos por los otros juzgados, peones y limpiadoras/es, entre otros.	Félix Sánchez Ortego	Agregado de Explotación
12	1.391	48	Guardabarreras, electricistas, encendedores, auxiliares y ayudantes, entre otros.	Ramón Theureau Villanueva	Subjefe de Almacenes en Valladolid
<b>Totales</b>	<b>38.507</b>	<b>278</b>			

Con el fin de servir de apoyo al resto de juzgados, pero sin adscripción a ninguno de los constituidos, se encontraba Jaime White Cañada, Subjefe de Personal<sup>27</sup>, quien también fue considerado como juez instructor.

El conjunto de los doce juzgados depuradores de Norte vinieron a tramitar finalmente un total de 25.438 expedientes, que representan el 66,06 por ciento de la plantilla de Norte en julio de 1936<sup>28</sup>. Sólo el primero de los doce juzgados, el que se encargó del personal directivo y técnico de la compañía, tramitó más expedientes de los inicialmente previstos, concretamente un 5,72% más. La cifra final de expedientes tramitados viene a significar que en torno a un tercio de la plantilla estuvo exenta del procedimiento depurador al encontrarse desde el comienzo de la Guerra en territorio controlado por los sublevados y estar por ello, en principio, libre de toda sospecha por parte de la empresa y de los jueces instructores encargados del proceso.

**Cuadro 4: Distribución de la plantilla fija de Norte en julio de 1936 entre los juzgados de depuración y clasificación de los expedientados por casuísticas**

Juzgado Número	Plantilla fija julio de 1936	Nº Cate. Prof.	SD	RCS	RSS	Total de trabajadores juzgados	Diferencia entre la plantilla y los trabajadores juzgados	Porcentaje trabajadores juzgados
1	594	28	52	95	481	628	-34	105,72
2	2.448	32	315	364	1.215	1.894	554	77,37
3	1.857	14	180	272	736	1.188	669	63,97
4	4.994	15	690	813	1.950	3.453	1.541	69,14
5	4.696	4	544	1.020	1.234	2.798	1.898	59,58
6	5.041	11	507	737	1.877	3.121	1.920	61,91

<sup>27</sup> Anuario de Ferrocarriles y Tranvías, 1935.

<sup>28</sup> AHF, E-92-2.

Juzgado Número	Plantilla fija julio de 1936	Nº Cate. Prof.	SD	RCS	RSS	Total de trabajadores juzgados	Diferencia entre la plantilla y los trabajadores juzgados	Porcentaje trabajadores juzgados
7	2.686	7	249	363	1.140	1.752	934	65,23
8	2.894	4	341	888	901	2.130	764	73,60
9	3.735	11	487	695	841	2.023	1.712	54,16
10	3.451	92	447	639	816	1.902	1.549	55,11
11	4.720	12	787	1.021	1.802	3.610	1.110	76,48
12	1.391	48	203	216	520	939	452	67,51
<b>Totales</b>	<b>38.507</b>	<b>278</b>	<b>4.803</b>	<b>7.123</b>	<b>13.513</b>	<b>25.439</b>	<b>13.069</b>	<b>66,06</b>

SD: expedientes con resultado de Separación Definitiva; RCS: expedientes con resultado de Reingreso con Sanción; RSS: expedientes con resultado de Reingreso sin Sanción.

Fuente: AHF, E-92-2 y elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte y de los listados de readmisión sin sanción emitidos por cada servicio de la compañía.

#### 4.1. La normativa para el desarrollo de la depuración en Norte

Las instrucciones que organizaron el entramado burocrático para la puesta en marcha del proceso de depuración en Norte, arbitraron también unas normas que vinieron a regularizar y a homogeneizar todo el proceso administrativo que debían desarrollar los juzgados, complementado así las disposiciones establecidas por la Ley de Responsabilidades Políticas de febrero de 1939.

El ingente trabajo que debían acometer los juzgados no podía menospreciar los procedimientos que ya se habían iniciado con anterioridad a la promulgación de la Ley de Responsabilidades (principalmente informes practicados por las brigadas policiales del régimen militar o por la propia empresa en su afán de colaboración con los militares golpistas). Sobre estas bases se consideró que debían de partir los procedimientos depuradores que se realizaran a los agentes. En muchos casos la información en posesión de los juzgados depuradores se consideraría como suficiente para proponer la readmisión sin sanción. Pero, en otros, los indicios de algún tipo de responsabilidad impulsaron la continuación del expediente con el fin de comprobar si los hechos de los que se acusaba al trabajador eran ciertos antes de iniciar una propuesta de sanción o de separación definitiva. Para ello se determinó que los juzgados podrían “recibir las declaraciones que estimaren pertinentes y recabar de los centros, dependencias y tribunales y especialmente de las Auditorías de Guerra del Ejército de Ocupación y Regiones Militares, Dirección General de Seguridad, Servicio de Información y Policía Militar, Delegación del Estado para la Recuperación de Documentos y Archivos, las fichas y antecedentes que consideren oportunos”. En este sentido es preciso destacar que la Sección de Ficheros de la Auditoría de Guerra del Ejército de Ocupación, que después sería gestionada por la Dirección General de Seguridad, constaba de más de un millón quinientas mil fichas en las que figuraban los datos de las personas que formaron parte del ejército republicano y de las milicias populares constituidas a raíz del inicio de la contienda, así como de todos los individuos condenados, pendientes de causa y declarados en rebeldía<sup>29</sup>.

La normativa también establecía que para la más rápida obtención de estos datos e informes “se utilizarían los servicios de los agentes especiales, designados para la gestión y busca de dichas

<sup>29</sup> AHF, E-92-1

informaciones” También se concretó que “quedarían a la discreción del Instructor, la petición de estos informes y su extensión, según lo estimara conveniente con arreglo a las circunstancias en cada caso”<sup>30</sup>. Para estos menesteres se constituyeron comisiones en los diferentes servicios. Está documentada la existencia de la comisión de Material y Tracción, encargada de elaborar sus respectivos informes, recogiendo las notas particulares que realizaban compañeros y superiores sobre los agentes investigados<sup>31</sup>.

Para agilizar el procedimiento se estableció que los juzgados debían dar preferencia a los casos más “claros y sencillos” en donde fuesen “patentes y resulten favorables los antecedentes y actuación del agente con respecto a al Compañía y al Glorioso Movimiento Nacional”<sup>32</sup>. Asimismo las normas sobre la organización del proceso en Norte indicaban que “los distintos juzgados (debían tener) entre sí estrecha relación para comunicarse aquellos datos de que tengan conocimiento, respecto de la actuación de los agentes, cuya depuración corresponda a otro, tanto en lo que pueda favorecerle, como en lo que represente una acusación”<sup>33</sup>.

Una vez estudiados los casos y elaboradas la propuestas de cada expediente se elevarían a la Dirección de la compañía, la cual podría ordenar, delegando para ello en su Jefe de Servicio de Personal, la práctica de nuevas diligencias. Si consideraba que los hechos se encontraban suficientemente aclarados, las propuestas serían “sometidas al Consejo Directivo, quien aprobaría la admisión del empleado o la tramitación de expediente formal para imposición de correctivo o separación del servicio”. Este último acuerdo se podría adoptar aun en el caso de que se hubiese propuesto la admisión<sup>34</sup>. Por último, el Consejo Directivo tenía que remitir la propuesta de resolución del expediente a la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera que era el organismo de la administración civil franquista que tenía la última potestad para sancionar o anular la decisión tomada en cada una de las empresas.

En cuanto a la tramitación del expediente, éste sería realizado “por el mismo Instructor que practicó la información, o por otro designado al efecto y en la forma que estimara adecuada al caso, sin que fuese obligatorio sujetarse a las normas establecidas en los reglamentos del personal”, pero se determinó como “preceptivo, siempre que el inculpado no se hallase en rebeldía, la audiencia de éste y la redacción del pliego de cargos del que se daría traslado al interesado, para que en un término prudencial, que no excedería de 15 días, pudiese contestarlo y presentar los documentos exculpatorios”<sup>35</sup>.

Sobre la calificación de la conducta de los expedientados, se apelaba a la discrecionalidad de los instructores, “atendiendo al conjunto de las circunstancias que concurrían en cada caso, y muy especialmente a los antecedentes del interesado, a la índole de sus funciones y a las conveniencias del buen servicio en la Compañía”<sup>36</sup>.

Las normas también dejaban claramente especificadas cuáles eran las causas que podían considerarse como suficientes para la imposición de sanciones. Así, todos los hechos que hubieren dado lugar a la imposición de penas por los Tribunales Militares; los actos voluntariamente cometidos en daño o perjuicio de los bienes o intereses de la Compañía y de los ferrocarriles en general; la aceptación de

<sup>30</sup> Artículos 1º y 3º de la *Organización y normas para....* AHF, E-92-2.

<sup>31</sup> Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. “*Reingresos y jubilaciones*”. CDMH, pendiente de signaturación.

<sup>32</sup> Artículos 2º de la *Organización y normas para....* AHF, E-92-2.

<sup>33</sup> *Organización y normas para....* AHF, E-92-2.

<sup>34</sup> Artículos 4º y 5º de la *Organización y normas para....* AHF, E-92-2.

<sup>35</sup> Artículo 6º de la *Organización y normas para....* AHF, E-92-2

<sup>36</sup> Artículo 7º de la *Organización y normas para....* AHF, E-92-2



ascensos o cargos fuera del movimiento natural de las escalas que hubieran supuesto una distinción o una ventaja de carácter lucrativo o representativo; el desempeño de cargos directivos, de confianza o de responsabilidad en nombre o por designación de las denominadas “Autoridades Rojas” o de los organismos o entidades que intervinieron o se incautaron de los ferrocarriles en zona republicana y obtenido por la ideología política del interesado; cualquier hecho que hubiera llevado implícito una actuación o intervención activa voluntaria o sin justificación admisible en contra del denominado “Glorioso Movimiento Nacional”; el haber participado, fomentado o tomado parte en la persecución contra Jefes, compañeros u otras personas o entidades por su ideología o significación; el haber publicado escritos, dibujos, etc., o tomado parte activa voluntariamente en actos desfavorables al “Movimiento Nacional” o en pro del Frente Popular; el haber figurado como cargo directivo o con funciones análogas en partidos y asociaciones vinculadas al Frente Popular o en organizaciones de signo marxista y todas aquellas acciones u omisiones que hubieran llevado implícita una significación y contraria al “Movimiento Nacional”<sup>37</sup>.

Además de las causas consideradas como sancionables, las normas también establecían una escala de sanciones que, como en el resto de compañías, podían ser propuestas al Consejo Directivo por parte de los instructores de los expedientes. Éstas oscilaban desde la más leve, la censura escrita, hasta la más grave, la separación del servicio, pasando por la de suspensión de empleo y sueldo, el traslado de lugar o de Servicio, el apercibimiento, la suspensión y la demora de ascensos por tiempo determinado y el descenso de categoría o sueldo<sup>38</sup>. Estas sanciones, según el Reglamento para corrección y separación del personal, llevaban implícitas otras penas accesorias, además de que, con la excepción de la sanción de separación definitiva, el resto podían aplicarse de forma simultánea, si bien las normas establecían una serie de compatibilidades e incompatibilidades entre las mismas<sup>39</sup>.

No obstante, se especificaba a los instructores que para la aplicación de las sanciones previstas, debían de tenerse en cuenta toda una serie de agravantes o de atenuantes. El conocimiento de alguna de estas circunstancias nos permite constatar el alto grado de ideologización política de la empresa ferroviaria y los intereses económicos de la misma. Así, se consideraba como causa muy grave la participación del agente en asesinatos, robos, atentados u otros delitos. Para el examen de este tipo de actuaciones se indagaba acerca del grado de voluntariedad con el que actuó el agente, sea cual fuere el hecho imputado. Además, se procuraba esclarecer si la actuación a juzgar fue llevada a cabo de forma espontánea y libre, impulsada por su ideología o si, en cambio, lo hizo por miedo, obligación, necesidad o coacción. Los antecedentes sindicales y políticos del empleado antes del golpe de estado de julio de 1936, su ideología y la participación de los mismos en las huelgas llevadas a cabo en la compañía fueron, como ya hemos anticipado al comienzo del texto, circunstancias muy tenidas en cuenta por los instructores de cada expediente. También se tenía en consideración el grado de cultura, la naturaleza del empleo, y la importancia del cargo del agente, ya que se entendía “que la responsabilidad de un obrero poco instruido, sería menor que la de un empleado; y la de un Jefe, mayor que la de un simple subordinado”. Los actos de indisciplina, los efectos de los daños materiales producidos durante la contienda o el perjuicio económico de los mismos para la compañía, así como la existencia o no de explicaciones o justificaciones admisibles fueron elementos que sirvieron como base argumental para la elaboración de los cada uno de los dictámenes<sup>40</sup>.

Una vez aprobada la resolución del expediente, los juzgados publicaban el edicto sancionador en los cuadros de avisos de la residencia de cada trabajador expedientado. Dicho documento debía de estar publicado durante quince días y después debía de ser cumplimentado por el jefe de la dependencia y

<sup>37</sup> Artículo 8º de la *Organización y normas para...* AHF, E-92-2

<sup>38</sup> Artículo 9º de la *Organización y normas para...* AHF, E-92-2

<sup>39</sup> Para una mayor concreción al respecto véase Artículo 9º de la *Organización y normas para...* AHF, E-92-2.

<sup>40</sup> Artículo 9º de la *Organización y normas para...* AHF, E-92-2.

remitido al juzgado depurador. Desconocemos si este procedimiento fue algo habitual o si se estableció a partir de la renuncia de algunos trabajadores a recibir las cartas con la notificación de la sanción<sup>41</sup>.

La normativa específica para la organización de la depuración laboral en Norte sería ampliada a través de notas aclaratorias que la Jefatura de la Depuración fue cursando durante todo el último trimestre de 1939<sup>42</sup>. Estas notas venían a resolver dudas que fueron surgiendo a partir de la puesta en marcha del proceso depurador, y a concretar la tramitación de los expedientes, una vez que éstos contaban ya con la propuesta de resolución emitida por cada juez instructor. Pero la indefinición de algunos aspectos retrasaría la labor de los juzgados depuradores. Así, todo lo relativo al procedimiento sancionador en Norte no comenzaría a funcionar de forma efectiva hasta la aprobación definitiva el 1 de diciembre de 1939 de una escala de sanciones. Hasta ese momento, siguiendo en principio lo preceptuado en el artículo 3º del Decreto de 1º de septiembre de 1939 se optó por seguir “normas análogas a las preceptuadas por la Ley de 10 de febrero de 1939 para la de los funcionarios civiles”<sup>43</sup>. Pero al considerar que era necesario el establecimiento de “una norma igual y una unidad de criterio entre los diversos jueces instructores en cuanto a las sanciones a proponer” y al entender que “las sanciones establecidas para casos normales del servicio en el Reglamento General para la corrección del personal de la compañía, eran inadecuadas e insuficientes, teniendo en cuenta la especial naturaleza y circunstancias de lo que ahora se trata de enjuiciar”<sup>44</sup> se estableció una nueva escala de sanciones.

A finales de noviembre de 1939, Javier Marquina, como director de Norte, justificó ante los miembros del Consejo Directivo que la ampliación de la escala original de sanciones, de siete hasta doce, estaba “inspirada en la idea de evitar que por no existir otra pena de importancia adecuada, fuese necesario acudir a la más grave de la destitución”<sup>45</sup>.

Entre las novedades de esta nueva escala de sanciones habría que destacar la inclusión de la jubilación forzosa, “para aquellos casos en los cuales, aún estando el agente en condiciones de proseguir su carrera activa, sin embargo se estima que por su actuación y antecedentes no conviene que siga en el servicio activo; consignándose que se acuerda como sanción, para diferenciarle de las demás jubilaciones normales, sin recurrir al estigma de la separación”. Otra de las nuevas sanciones sería la de la destitución o separación simple, sin pérdida de derechos pasivos. Por último, se estipuló la sanción de separación con pérdida de todos los derechos, incluida para aquellos casos conceptuados como graves, “en los cuales sus circunstancias constituyan base suficiente para defender más adelante la justicia de su imposición frente a posibles reclamaciones, desde un punto de vista estrictamente legalista”<sup>46</sup>. Así mismo se establecieron también sanciones accesorias complementarias y se contempló y decretó la simultaneidad y compatibilidad entre las sanciones<sup>47</sup>.

En definitiva, a finales de 1939 se ponía a punto toda una maquinaria burocrática de depuración que seguiría siendo pulida por los gestores de la compañía hasta la asunción del procedimiento por parte de RENFE. En este celo es de reseñar el interés que Marquina puso en el desarrollo del mismo y en la repercusión que las sanciones decretadas podían generar en una parte de la plantilla. Así, con fecha 4 de enero de 1940 comunicó a todos los miembros de la propuesta de carta circular que sería

<sup>41</sup> Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. *Depuración de Agentes: Archivo de Antecedentes y Documentos de la Secretaría General*. CDMH, pendiente de signaturación.

<sup>42</sup> Esta documentación adicional se encuentra depositada en AHF, E/92/1.

<sup>43</sup> AHF, E/92/1.

<sup>44</sup> AHF, E/92/1.

<sup>45</sup> AHF, E/92/1.

<sup>46</sup> AHF, E/92/1.

<sup>47</sup> AHF, E/92/1.

remitida a los agentes readmitidos con sanción con el objeto de que supieran a qué atenerse respecto a las normas de conducta que debían seguir para borrar su pasado. Aprobada la misiva, se remitió con fecha 10 de enero de 1940<sup>48</sup>.

Paralelamente al desarrollo de los trabajos en la compañía, a partir del 15 de julio de 1940 se constituyó el Negociado Auxiliar de Depuración de Personal de las Compañías de Ferrocarriles, afecto a la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, con el fin de agilizar la tramitación de expedientes en el Ministerio de Obras Públicas. Este Negociado sería disuelto justamente un año después de su creación, cuando ya había sido transferida al Consejo de Administración de Renfe<sup>49</sup> la facultad de nombrar y separar a sus funcionarios y agentes, en virtud del artículo 5º del Decreto de 11 de julio de 1941<sup>50</sup>. Meses más tarde y por acuerdo del Consejo de Administración de Renfe de fecha 9 de septiembre de 1941, se encargó a José Gil de Biedma, a la sazón Secretario General Adjunto del Consejo de Administración de RENFE, que estudiase, en conjunción con los jueces depuradores de las redes de Norte, MZA y Oeste-Andaluces, la fórmula más adecuada para concluir con la instrucción de aquellos expedientes pendientes aún de tramitación y de los que habían solicitado la revisión de las sanciones ya acordadas, tanto por las autoridades militares como por la Dirección General de Ferrocarriles, siguiendo para ello las normas establecidas por los respectivos consejos directivos de cada compañía.

Por acuerdo del Comité de Gerencia de Renfe, de 7 de octubre de 1941, se determinó que la depuración se resolvería a través de su propio Consejo de Administración, reforzando con el personal necesario la oficina ya existente en el Servicio de Personal de cada una de las tres zonas de explotación y delegando a Gil de Biedma para dirigir esta materia con carácter permanente hasta su conclusión<sup>51</sup>. En este nuevo marco organizativo para la continuación del proceso dentro de la empresa pública Renfe, Tiburcio Fernández Marcote, que en 1935 ostentaba el cargo de Subjefe de Oficina dentro de la Sección de Personal de la División de Material y Tracción de Norte<sup>52</sup> y que había formado parte desde su constitución de la Jefatura para la Depuración en dicha compañía, sería el designado para ocupar el puesto de juez depurador de la zona Norte<sup>53</sup>.

A comienzos del año 1943 la labor encomendada al Consejo de Administración de Renfe se dio prácticamente por finalizada. Entre el último trimestre de 1941 y el mes de enero de 1943 las oficinas para la depuración existentes en las tres zonas de explotación habían tramitado un total de 2.924 expedientes de depuración y 730 de revisión, provenientes principalmente de las zonas adscritas a la antigua red de MZA y a la de Oeste-Andaluces, ya que de la zona Norte sólo se recibieron 37 expedientes, siendo todos ellos de revisión. Todo indica por tanto, que la Jefatura para la Depuración en Norte, a través de sus doce juzgados, llegó a tramitar la totalidad de los expedientes antes de que se procediera a la asunción del proceso por parte de Renfe en el mes de septiembre de 1941.

El procedimiento depurador, cerrado de forma provisional durante el año 1943, pasaría a formar parte de las labores ordinarias del Servicio de Personal y de Asistencia Social de Renfe, ya que era frecuente la recepción de solicitudes por parte de trabajadores sancionados o de antiguos empleados que se dirigían a la empresa pública con el fin de revisar sus casos.

---

<sup>48</sup> La nota indicando al Consejo Directivo la intención de remitir la carta se encuentra en AHF, E/92/1. En cambio, el modelo de carta se encuentra en Almacén de Las Matas. *"Depuración de personal. Correspondencia general"* Caja 262 RENFE.

<sup>49</sup> Sobre el proceso de constitución de Renfe y su evolución como empresa pública hasta comienzos de 1990, véase Muñoz Rubio (1995).

<sup>50</sup> Publicado en el BOE de 26 de julio de 1941.

<sup>51</sup> *Nota sobre el régimen de depuración*. Madrid, 5 de febrero de 1943. AHF, E-92-1.

<sup>52</sup> *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías*, 1935.

<sup>53</sup> *Nota sobre el régimen de depuración*. Madrid, 5 de febrero de 1943. AHF, E-92-1.

La publicación en el año 1945 de la Reglamentación del Trabajo en Renfe<sup>54</sup> y la entrada en vigor de una nueva clasificación de categorías profesionales, dio pie a que el Servicio de Personal y de Asistencia Social confeccionara listados, por cada antigua compañía, sobre aquellos empleados que habían sido dados de baja a consecuencia del procedimiento depurador. La finalidad de dichos listados consistía en estudiar cómo podrían quedar encuadrados laboralmente dentro del nuevo esquema organizativo ante una eventual readmisión y contar con los datos más básicos sobre su antigüedad en las antiguas compañías ferroviarias, su edad y los motivos de su separación de la empresa. En el caso de Norte el listado nos aporta los siguientes datos sobre aquellos trabajadores que se encontraban en la situación de separación definitiva. De un total de 4.691 nombres que aparecen en la relación, de los que 4.575 eran hombres y 116 eran mujeres, más de la mitad, concretamente 2.626 (el 55,98%), presentaban alguna de las circunstancias que se citan a continuación y que cuantificamos en términos absolutos y relativos con respecto al total general de antiguos empleados que aparecen en el listado correspondiente.

**Cuadro 5. Principales circunstancias en las que se hallaban en 1945 los antiguos empleados Norte que habían recibido la sanción de Separación Definitiva del Servicio con pérdida de todos los derechos.**

Total General Norte	Condenados a penas de cárcel	Desaparecidos	Fallecidos	Huidos al extranjero	Dimisionarios
4.691	924	865	416	351	70
Porcentaje	19,70	18,44	8,87	7,48	1,49

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de Renfe. AHF, E-0156-002

Como se puede observar, eran prácticamente nulas las posibilidades para el reingreso de más de la mitad de los ferroviarios de Norte que habían sido separados definitivamente del servicio. Aparte del número de ferroviarios que habían fallecido, no es nada desdeñable que en torno al veinte por ciento de los ferroviarios de Norte separados definitivamente del Servicio lo fueran al recaer sobre ellos alguna pena de cárcel impuesta por los tribunales militares. A estos hay que sumar los que habían huido al extranjero, principalmente a Francia, los que tenían la condición de desaparecidos y aquellos otros que habían dimitido del puesto de trabajo. A pesar de estas circunstancias, la mayoría de estos antiguos trabajadores se encontraban en una franja de edad óptima para su reincorporación a la empresa pública Renfe, entre los 40 y los 49 años, según se comprueba a través del siguiente cuadro.

**Cuadro 6. Grupos de edad en los que se encontraban en 1945 los antiguos empleados Norte que habían sido sancionados con la Separación Definitiva del Servicio.**

Total General Norte	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	Se desconoce
4.691	1	420	1.903	1.480	431	42	414
Porcentaje	0,02	8,95	40,57	31,55	9,19	0,90	8,83

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de Renfe. AHF, E-0156-002.

<sup>54</sup> Orden de 29 de diciembre de 1944, publicada en el BOE el domingo 14 de enero de 1945: Fascículo único.

La mayoría de estos antiguos trabajadores contaban con más de diez años de antigüedad en la compañía, siendo durante la década de los años veinte en la ingresaron la mayoría de los empleados que finalmente acabaron con la máxima sanción a consecuencia del procedimiento depurador llevado a cabo en Norte, según se desprende del siguiente cuadro.

**Cuadro 7. Décadas en las que ingresaron los antiguos empleados Norte que habían recibido la sanción de Separación Definitiva del Servicio.**

Total General Norte	Finales de siglo XIX	1900-1909	1910-1919	1920-1929	1930-1939	Se Desconoce
4.691	17	141	1.058	2.375	596	504
Porcentaje	0,36	3,01	22,55	50,63	12,71	10,74

Fuente: Elaboración propia a partir de los listados confeccionados por el Servicio de Personal y Asistencia Social de Renfe. AHF, E-0156-002.

La publicación de la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950 propició finalmente la reapertura del procedimiento de readmisión. En el caso de Norte, se ha documentado que fueron 800 antiguos empleados de la compañía los que solicitaron su reingreso en Renfe. De las 800 solicitudes<sup>55</sup>, más de la mitad, concretamente 433, fueron desestimadas por la oficina encargada de la revisión de los expedientes, confirmándose nuevamente la baja. Otras 234 fueron aceptadas, alcanzando la readmisión en Renfe y las 133 solicitudes restantes lograron ser también readmitidos, pero para ser jubilados de forma inmediata por razones de edad. El estudio pormenorizado de esta última etapa del proceso depurador se escapa a los objetivos de esta comunicación. Por ello, culminaremos aquí el marco de exposición general.

#### **4.2. El balance cuantitativo de la Depuración en Norte hasta su cierre provisional en el año 1943.**

Una vez presentado el contexto normativo que reguló el proceso de depuración en Norte, nos centraremos ahora en el balance cuantitativo resultante de todo este procedimiento jurisdiccional. Se ha de recordar nuevamente que los datos que se presentan tienen aún carácter provisional y que, probablemente, pueden sufrir algún tipo de modificación a medida que sean contrastados con el resto de fuentes disponibles. Los datos proceden de las credenciales de separación y de readmisión con sanción que el Consejo Directivo de Norte emitió entre los años 1939 y 1942 y de las relaciones de trabajadores que pasaron también por el proceso, pero fueron readmitidos sin sanción. Mediante la explotación estadística de estos datos hemos podido cuantificar el número de trabajadores de Norte que se vieron afectados por el proceso, calibrar el alcance que este tuvo para los diferentes servicios en los que se encontraba organizada la compañía ferroviaria, así como su distribución territorial. Una vez procesados todos ellos hemos elaborado una serie de tablas y de gráficos que se muestran a continuación.

Pero antes de continuar con el pormenor de cada una de las casuísticas analizadas, creemos conveniente indicar cuál era la distribución provincial de la red ferroviaria de Norte antes del inicio del conflicto. Estos datos han sido utilizados a efectos de los cálculos realizados para obtener la ratio sobre personal depurado por kilómetro de vía explotado.

<sup>55</sup> Estos datos tienen todavía un carácter provisional y se basan en la información vaciada y contenida en la base de datos nominal de la depuración en las antiguas compañías y en Renfe. Esta base de datos constituye una herramienta generada a partir de la documentación consultada hasta la fecha para el presente proyecto de investigación.

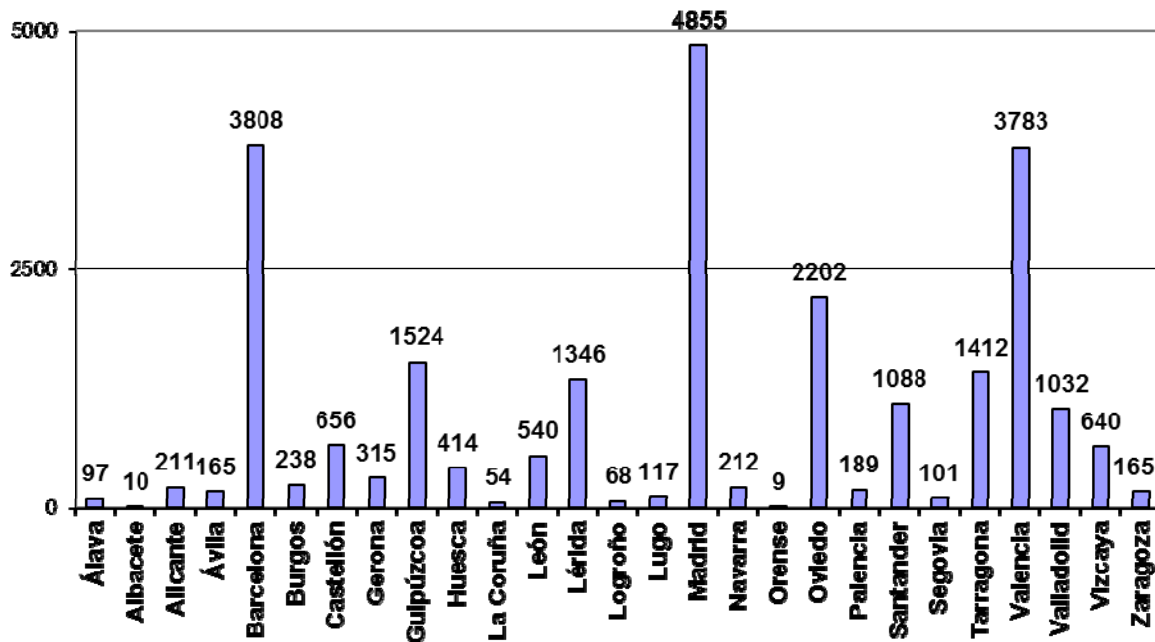


**Cuadro 8: Distribución provincial de los kilómetros de vía en la Compañía del Norte, según orden de extensión, en el año 1935.**

<b>Provincias</b>	<b>Km</b>	<b>%</b>
Huesca	331	8,68
Valencia	313	8,21
León	290	7,60
Palencia	234	6,14
Navarra	223	5,85
Barcelona	211	5,53
Oviedo	169	4,43
Lérida	167	4,38
Lugo	164	4,30
Burgos	155	4,06
Tarragona	152	3,99
Álava	138	3,62
Castellón	123	3,22
Madrid	120	3,15
Logroño	117	3,07
Valladolid	117	3,07
Santander	114	2,99
Ávila	109	2,86
Zaragoza	109	2,86
Guipúzcoa	100	2,62
Segovia	98	2,57
La Coruña	67	1,76
Gerona	64	1,68
Alicante	48	1,26
Orense	42	1,10
Vizcaya	26	0,68
Albacete	13	0,34
<b>Total Red Norte</b>	<b>3.814</b>	<b>100,00</b>

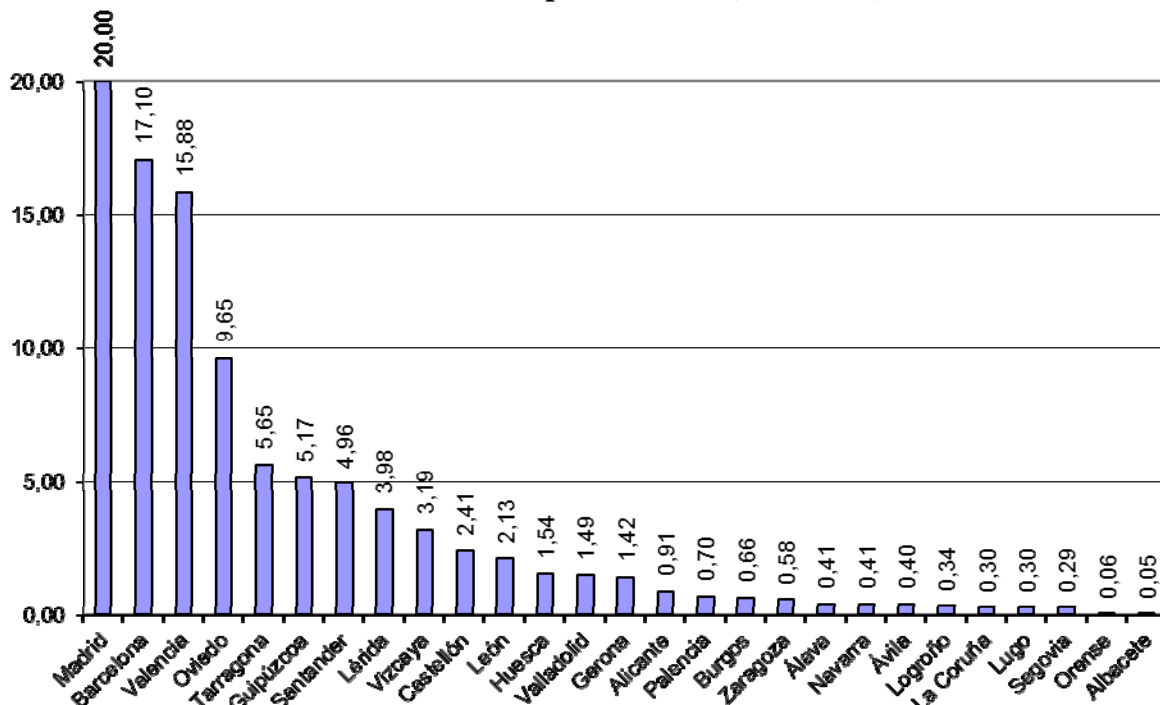
Fuente: Elaboración propia a partir de los perfiles longitudinales pertenecientes a la Compañía de los Caminos del Hierro del Norte de España.

**Gráfico 1: Distribución provincial del número total de expedientes de depuración procesados en Norte (1939-1943)**



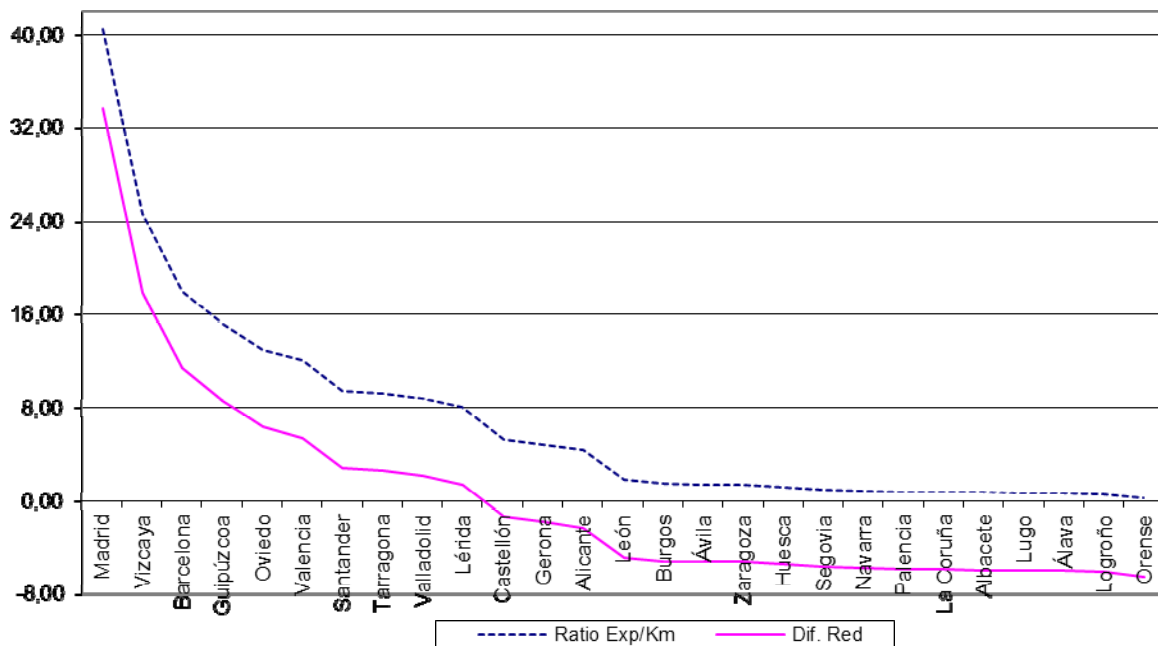
Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte y de los listados de readmisión sin sanción emitidos por cada servicio de la compañía.

**Gráfico 2: Distribución provincial del número de expedientes de depuración procesados en Norte en términos porcentuales (1939-1943)**



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte y de los listados de readmisión sin sanción emitidos por cada servicio de la compañía.

**Gráfico 3: Representación de la ratio expedientados/kilómetros provinciales y de la diferencia con respecto a la media en la red de la Compañía del Norte, cifrada en 6,62 expedientados por kilómetro de vía explotada (1939-1943)**



La primera apreciación que podemos realizar del conjunto de expedientes procesados, que como avanzábamos en el cuadro 4 ascendió a un total de 25.439 expedientes y que venían a representar el 66,06 por ciento de la plantilla de Norte en julio de 1936<sup>56</sup>, se refiere a la distribución provincial de los mismos. Aquellas provincias que superaron el millar de expedientados fueron, por orden numérico, las de Madrid, Barcelona, Valencia, Oviedo, Guipúzcoa, Tarragona, Lérida, Santander y Valladolid. Las tres primeras eran las principales ciudades del Estado y las que concentraban el mayor número de servicios de la compañía y, por ende, de trabajadores. En cambio, las seis restantes venían a coincidir con provincias en donde el nivel de movilización política y sindical era más alto si los comparamos con otras provincias por donde también discurría la red ferroviaria de Norte. Estos pueden ser los casos de la región asturiana y de la provincia vasca de Guipúzcoa. Las provincias catalanas de Tarragona y Lérida se encontrarían dentro del caso de aquellos territorios que resistieron más tiempo al avance de los sublevados, mientras que las de Santander y Valladolid entrarían dentro del grupo de provincias en donde el peso de servicios como el de Material y Tracción, concentraba a un buen número de trabajadores con un porcentaje de afiliación a sindicatos y partidos políticos bastante relevante. Debemos indicar que la compañía contaba con dos talleres centrales, uno en Valladolid y el otro en Barcelona-San Andrés. En el caso de Santander, el depósito de locomotoras de Cajo sería con 250 expedientados la segunda residencia más afectada de la provincia, rebasada tan sólo por la propia capital de Santander con 387.

Pero el orden mencionado se altera al considerar los kilómetros de vía provinciales explotados y al calcular la ratio resultante. Con este nuevo parámetro podemos apreciar como Madrid seguiría encabezando ese listado de provincias y cómo Vizcaya, con 26 kilómetros de vía en explotación y 640 expedientados, se incorpora como la segunda provincia con mayor impacto relativo de todo el conjunto de la red de Norte, por encima incluso de Barcelona que ocuparía el tercer lugar y de Valencia que pasaría al sexto. Viendo el conjunto global podemos afirmar que en términos relativos

<sup>56</sup> AHF, E-92-2.

la depuración tendría importantes consecuencias sobre el personal de Norte residente en las provincias de la cornisa cantábrica, en las principales ciudades del Estado, en las provincias catalanas y, por supuesto en Valladolid. En cambio, en el resto de las provincias castellanas, aragonesas y gallegas el impacto fue menor tanto en términos cuantitativos como relativos.

A continuación, en el siguiente cuadro, se presenta la distribución provincial y del número de trabajadores expedientados en Norte según las respectivas casuísticas. A través del mismo se puede observar cómo se mantienen para las diferentes tipologías los mismos rasgos apuntados para el conjunto general de trabajadores expedientados.

**Cuadro 9: Distribución provincial de los trabajadores expedientados en Norte por casuísticas (1939-1943).**

Provincias	SD	% Provincial	RCS	% Provincial	RSS	% Provincial	TOTAL
ÁLAVA	26	26,80	16	16,49	55	56,70	97
ALBACETE	1	10,00	2	20,00	7	70,00	10
ALICANTE	25	11,85	65	30,81	121	57,35	211
ASTURIAS	423	19,21	489	22,21	1.290	58,58	2.202
ÁVILA	53	32,12	58	35,15	54	32,73	165
BARCELONA	641	16,83	882	23,16	2.285	60,01	3.808
BURGOS	96	40,34	54	22,69	88	36,97	238
CANTABRIA	228	20,96	197	18,11	663	60,94	1.088
CASTELLÓN	98	14,94	236	35,98	322	49,09	656
A CORUÑA	5	9,26	9	16,67	40	74,07	54
FRANCIA <sup>1</sup>	3	60,00	2	40,00	0	0,00	5
GIRONA	57	18,10	68	21,59	190	60,32	315
GUIPÚZCOA	314	20,60	519	34,06	691	45,34	1.524
HUESCA	97	23,43	111	26,81	206	49,76	414
LEÓN	173	32,04	83	15,37	284	52,59	540
LLEIDA	280	20,80	534	39,67	532	39,52	1.346
LUGO	17	14,53	60	51,28	40	34,19	117
MADRID	941	19,38	1.242	25,58	2.672	55,04	4.855
NAVARRA	80	37,74	77	36,32	55	25,94	212
OURENSE	0	0,00	1	11,11	8	88,89	9
PALENCIA	62	32,80	33	17,46	94	49,74	189
LA RIOJA	10	14,71	12	17,65	46	67,65	68
SEGOVIA	32	31,68	30	29,70	39	38,61	101
SORIA <sup>2</sup>	1	33,33	0	0,00	2	66,67	3
TARRAGONA	223	15,79	434	30,74	755	53,47	1.412
VALENCIA	388	10,26	1.273	33,65	2.122	56,09	3.783
VALLADOLID	338	32,75	495	47,97	199	19,28	1.032
VIZCAYA	126	19,69	88	13,75	426	66,56	640
ZARAGOZA	53	32,12	34	20,61	78	47,27	165
SE DESCONOCE	12	6,67	19	10,56	149	82,78	180
<b>TOTALES</b>	<b>4.803</b>	<b>18,88</b>	<b>7.123</b>	<b>28,00</b>	<b>13.513</b>	<b>53,12</b>	<b>25.439</b>

- 1: Con residencia en Hendaya.
- 2: Con residencia en Torralba.

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

La mayoría de los trabajadores expedientados fueron de género masculino. El reparto de las casuísticas entre ambos sexos fue similar para todos los casos, como podemos observar en el siguiente cuadro, si bien dentro del grupo de empleados readmitidos sin sanción se constata cómo el porcentaje de trabajadoras se incrementará hasta quedar cercano al ocho por ciento del conjunto de dicha casuística. Esta distribución obedece, sin duda, al papel desempeñado por la mujer en el conjunto de la empresa ferroviaria, el cual se encontraba relegado al desempeño de puestos de inferior categoría y de escasa remuneración, como era el oficio de guardabarreras.

**Cuadro 10: Distribución de los trabajadores expedientados en Norte por casuísticas y por género (1939-1943).**

CASUÍSTICAS	TOTAL	VARONES	%	MUJERES	%
SEPARACIÓN DEFINITIVA	4.803	4.675	97,30	128	2,70
REINGRESO CON SANCIÓN	7.123	6.884	96,64	239	3,36
REINGRESO SIN SANCIÓN	13.513	12.457	92,18	1.056	7,82
<b>TOTALES</b>	<b>25.439</b>	<b>24.016</b>	<b>94,41</b>	<b>1.423</b>	<b>5,59</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

Podemos también apuntar el impacto que tuvieron las sanciones sobre el conjunto de ferroviarios readmitidos, cuantificándolas a través de sus tipologías generales. Teniendo en cuenta el hecho de que la mayoría de las sanciones eran compatibles y que un expedientado podía acumular más de una sanción de forma simultánea, una vez realizados los cálculos de sanciones impuestas al grupo de trabajadores reingresados con sanción resultaría que a cada uno de estos empleados de Norte le vendría a corresponder 1,81 sanciones. Según se observa en el siguiente cuadro, serían las inhabilitaciones y los traslados de residencia las sanciones que en mayor medida se impusieron.

**Cuadro 11: Principales sanciones impuestas a los trabajadores readmitidos con sanción en Norte (1939-1943).**

Sanciones tipo	Número de sanciones	% Reingresados con sanción
Censura escrita	2.091	15,47
Traslados de residencia	3.927	29,06
Traslados de servicio	157	1,16
Descensos de categoría	540	4,00
Inhabilitaciones	4.952	36,65
Postergaciones ascensos	1.262	9,34
<b>Total</b>	<b>12.929</b>	<b>1,81</b> <b>(Media de sanciones impuestas)</b>



Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

Ahora bien, la imposición de estas sanciones llegaría a ser rechazada por algunos de los trabajadores afectados. Esta situación generó tensiones en la Jefatura de la Depuración en Norte. Así en carta fechada el 6 de septiembre de 1940 remitida por el Jefe de Personal Delegado para la Depuración a los jueces instructores, se les llega a alertar de las medidas que habría que tomar sobre aquellos agentes que, readmitidos con algún tipo de sanción, se negaran a acatarlas, prefiriendo abandonar el destino. Estas negativas eran consideradas como actos de rebeldía y se instaba a los jueces a que respondieran “con una determinación radical, (aplicando) la separación definitiva del servicio con pérdida de todos los derechos, sin llevar a efecto previa diligencia alguna, y proceder a la reapertura de los expedientes de los afectados”<sup>57</sup>.

Además la dirección de Norte solicitaría al Capitán Jefe de la Compañía de la Guardia Civil de Investigaciones en empresas ferroviarias que investigaran a determinados trabajadores que no se habían reincorporado en sus nuevos destinos tras pasar los correspondientes procesos de depuración llevados a cabo por la propia compañía ferroviaria. Para ello se elaboraron cartas indicando los datos del trabajador, la residencia de trabajo impuesta como sanción y la que tenía antes de que se resolviera su expediente. Uno de los párrafos que contenían estos modelos de carta es ilustrativo del estado de excepción que se vivía dentro del país y en la propia compañía. Refiriéndose a los motivos del abandono de la residencia o de la negativa a presentarse a la misma, dice así: “ello demuestra, primero, que (el trabajador sancionado) no es capaz de incorporarse al Nuevo Estado borrando sus culpas y errores con el cumplimiento de la sanción, y, segundo, que le es fácil desenvolverse sin aquellos medios que formaban su patrimonio, convendría conocer cuáles son sus actividades, de qué recursos vive, qué relaciones sostiene y ejercer sobre él una activa vigilancia, pues ello interesa a la economía de la Empresa”<sup>58</sup>.

Si analizamos a qué servicios pertenecían los ferroviarios de Norte que fueron sancionados con la separación definitiva apreciaremos que los que se vieron afectados en mayor medida por el proceso depurador serían, en este orden, los de Movimiento, Material y Tracción y Vía y Obras. Estos tres servicios comprendían más del noventa por ciento de la plantilla de la compañía. En el siguiente cuadro se muestra un avance provisional de la distribución por servicios de los trabajadores de Norte sancionados con la separación definitiva entre los años 1939 y 1943.

---

<sup>57</sup> AHF, E/93/7.

<sup>58</sup> Compañía de los Caminos de Hierro del Norte. Juzgados Depuradores. Jefatura. *Informes enviados por esta Jefatura de Depuración a distintos organismos (Juzgados Militares, División Técnica, etc.)*. CDMH. Pendiente de signaturación.

**Cuadro 12: Distribución por servicios de los trabajadores de Norte sancionados con la Separación Definitiva (1939-1942).**

SERVICIO	Nº EMPLEADOS	%
EXPLOTACIÓN	2162	45,01
MATERIAL Y TRACCIÓN	1520	31,65
VÍA Y OBRAS	796	16,57
ELÉCTRICO	49	1,02
INTERVENCIÓN	111	2,31
CONTABILIDAD	19	0,40
COMERCIAL	23	0,48
SANITARIO	29	0,60
ECONOMATO	47	0,98
DIRECCIÓN	17	0,35
SIN ADSCRIPCIÓN LOCALIZADA	29	0,60
<b>TOTAL</b>	<b>4803</b>	<b>100</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

Finalmente, en el último cuadro, mostramos las diez categorías laborales que se vieron más afectadas por el proceso de depuración en Norte. De un total de 520 puestos identificados a partir de las credenciales y listados, los trabajadores incluidos dentro de estas 10 categorías representaban el 48,32 por ciento de los empleados de Norte que se vieron afectados por el proceso. Se puede observar que entre estas diez primeras categorías de la relación se encontraban seis que correspondían a puestos de escasa o nula especialización (obrero de vía, mozo suplementario, mozo de tren, peón, mozo de agujas y guardesa) y otros cuatro para los que sí se precisaba formación complementaria para su desempeño (factor, fogonero, maquinista y empleado principal). De alguna manera este resultado viene a corresponder con los preceptos de la normativa depuradora de Norte, en la que se indicaba que los jueces instructores debían tener en cuenta a la hora de proponer las sanciones “la índole de sus funciones y a las conveniencias del buen servicio en la Compañía”<sup>59</sup>. De hecho, la categoría de maquinista, una de las que precisaba mayor especialización, debido a que se trataba de un oficio cuyos conocimientos se adquirían dentro de la propia compañía y para la que no se acudía al mercado laboral externo, sería dentro de las diez categorías reseñadas una de las que menor porcentaje tuvo de sancionados con la separación definitiva.

**Cuadro 13: Número y distribución por casuísticas tipo de las diez primeras categorías laborales afectadas por el proceso de depuración en Norte (1939-1943)**

Categorías	SD	% categoría	RCS	% categoría	RSS	% categoría	Total	% Total general de categorías
Obrero	341	15,22	629	28,07	1.271	56,72	2.241	8,81
Mozo Suplementario	338	21,32	490	30,91	757	47,76	1.585	6,23
Mozo de Tren	389	24,98	597	38,34	571	36,67	1.557	6,12
Factor	303	23,62	271	21,12	709	55,26	1.283	5,04

<sup>59</sup> Artículo 7º de la *Organización y normas para...* AHF, E-92-2

Categorías	SD	% categoría	RCS	% categoría	RSS	% categoría	Total	% Total general de categorías
Fogonero	199	19,10	426	40,88	417	40,02	<b>1.042</b>	4,09
Maquinista	124	12,25	421	41,60	467	46,15	<b>1.012</b>	3,97
Peón	204	21,54	279	29,46	464	49,00	<b>947</b>	3,72
Empleado Principal	158	16,90	198	21,18	579	61,93	<b>935</b>	3,67
Mozo de Agujas	164	18,72	231	26,37	481	54,91	<b>876</b>	3,44
Guardesa	69	8,48	152	18,67	593	72,85	<b>814</b>	3,20

Fuente: Elaboración propia a partir de la explotación de las credenciales de sanciones en Norte.

## 5. Conclusiones

El proceso de depuración laboral llevado a cabo en la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España fue posiblemente uno de los de mayor envergadura llevados a cabo dentro del panorama empresarial español de posguerra. La división de la red ferroviaria de Norte durante buena parte del período de Guerra Civil impidió que el procedimiento se pusiera en marcha de forma efectiva hasta el final de la contienda. A lo largo de las páginas anteriores hemos presentado cómo se fue configurando el entramado depurador dentro del seno de la empresa, atendiendo siempre a las directrices del régimen militar. La dedicación en exclusiva de cerca de un centenar de personas para el desarrollo de este procedimiento jurisdiccional, dirigidos por Luis Boix Ferrer, permitió que con una planificación casi milimétrica y prácticamente dos años después de su inicio, éste estuviera prácticamente concluido, traspasando a la nueva empresa pública Renfe toda la documentación generada en perfecto estado de orden.

A través de la documentación que hemos podido consultar y vaciar para este proyecto hemos trazado un primer mapa de la depuración en la compañía del Norte. De este primer bosquejo se desprende que aparte de Madrid, Barcelona y Valencia, en donde se concentraban las principales cabeceras de los servicios de la compañía y buena parte de su plantilla, las provincias vascas, sobre todo Vizcaya y Guipúzcoa, además de Asturias, las provincia de Santander, Tarragona, Lérida y la ciudad de Valladolid serían en términos relativos y atendiendo a la extensión de su red ferroviaria, los territorios explotados por Norte en donde la depuración laboral del franquismo se cebó con mayor intensidad. Las causas que pueden explicar este fenómeno están todavía por investigar, aunque el grado de movilización política y sindical de los ferroviarios residentes en dichas provincias fuese posiblemente uno de sus motivos. No obstante, tenemos aún pendiente la consulta de los expedientes personales que pueden arrojar otros aspectos y vicisitudes que la simple, aunque necesaria, cuantificación no puede aportar.

## Bibliografía:

ÁLVARO DUEÑAS, Manuel (2006). “*Por ministerio de la Ley y voluntad del Caudillo*”. *La Jurisdicción especial de Responsabilidades Políticas (1939-1945)*. Centro de Estudio Políticos y Constitucionales. Madrid.

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

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

COMITÉ DE EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES (1936-1939), Colección de circulares. Disponibles en Biblioteca Ferroviaria. Museo del Ferrocarril de Madrid.

COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DEL HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1939). *Memoria de los ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta el 4 de junio de 1939*. Disponible en Biblioteca Ferroviaria. Museo del Ferrocarril de Madrid.

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

MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995): *RENFE (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*. Ediciones Luna, Madrid.

\_\_\_\_\_ (Ed.) (2011): *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid

PLAZA PLAZA, Antonio (2004) *El asociacionismo ferroviario en España (1870-1917)*. Universidad Autónoma de Madrid, tesis doctoral inédita.

POLO MURIEL, Francisco (2011): “La depuración franquista sobre el personal de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España”, pp. 299-326. En MUÑOZ RUBIO, Miguel (Ed.) (2011): *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Colección de Historia Ferroviaria. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

TORRE de la, Enrique (1935). *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías*. Madrid.

## Abreviaturas empleadas para las fuentes primarias

AHF: Archivo Histórico Ferroviario. Museo del Ferrocarril de Madrid.

CDMH: Centro de Documentación de la Memoria Histórica. Salamanca.