

// TODO: Revisar qué hace the_post_thumbnail_credits



Cándido Chavarrias, el segundo sentado por la izquierda, fue fusilado en 1939 hacia el final de la contienda en Alcázar de San Juan. FAMILIA CHAVARRIAS

España, 1941. El país está devastado, la represión falangista en su apogeo y en enero de ese año se han nacionalizado los activos de las cuatro grandes compañías ferroviarias (Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, más conocida como "Norte"; Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante, "MZA"; Compañía de los Ferrocarriles del Oeste; y Compañía de los Ferrocarriles Andaluces) para dar paso a la nueva Renfe, cuya existencia perdura. Y un dato: casi el 90% de los trabajadores de esas compañías antes de la Guerra Civil ha sufrido algún tipo de proceso depurador por parte de la Dictadura que ha llegado para quedarse 40 años.

Hubo muchos fusilados: tantos, que ni siquiera existe hoy una cifra aproximada. Otros fueron despedidos de por vida y, cuando ya en Democracia se les permitió el reingreso a principios de los años ochenta, a la mayoría les tocaba jubilarse. O habían muerto. A miles se les impidió ascender en el escalafón, otros tantos sufrieron sanciones de diversa índole. Después vinieron los años de infiltración en el Sindicato Vertical, la creación de Comisiones Obreras, las detenciones y porrazos, la muerte del caudillo. Y todos los afectados en el lapso que va de 1936 a 1977 cayeron muchos años en el olvido hasta que José Luis Rodríguez Zapatero, primero, aprobó la Ley de Memoria Histórica (2005) y dio pie a los investigadores a revelar el pasado.



El 90% de los ferroviarios antes de 1936 sufrió algún tipo de depuración

Pero la rehabilitación oficial de los ferroviarios ha tenido lugar [hace solo tres días por iniciativa de Fomento](#). El ministro José Luis Ábalos acudió el pasado jueves 22 de noviembre a Atocha a reunirse y abrazarse con familiares de represaliados y a inaugurar allí un monumento junto con los presidentes de Renfe y Adif y líderes sindicales de CCOO y UGT. “Pocos actos me producen tanta satisfacción. No inauguro nada, pero esto es muy moralizante”, se confesó Ábalos.



José Gil Villaplana, ejecutado en Córdoba al inicio de la contienda.

Estamos ante un campo de investigación yermo, apenas explorado por dos historiadores, Miguel Muñoz y Francisco Polo. Y eso que el fondo documental ha estado prácticamente intacto desde la muerte de Franco. “El único problema que impedía un estudio sobre la depuración ferroviaria radicaba en las restricciones que existían en Renfe”, escribe Polo en su obra *La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo*. Al llegar Zapatero al Gobierno coinciden dos cosas: la Memoria Histórica y la separación de Renfe y Adif, y es sobre la segunda donde recae el archivo documental. En 2005 las cúpulas de Adif y Renfe encargan un estudio a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

“

La iniciativa para rehabilitar a los depurados llega de la mano de Ábalos

A partir de 2005, las revelaciones a menudo se acompañan con los trabajos de la Asociación para la Recuperación de la Memoria Histórica, soportados por forenses de la talla de Francisco Etxeberria. Así, en julio de 2011 se descubre la denominada *Fosa de los Ferroviarios* en el pueblo vinícola de Gumiel de Izán (Burgos), con 59 trabajadores del ferrocarril fusilados junto al franciscano *rojo*, [el célebre Padre Revilla](#), uno de los pocos eclesiásticos liquidados por los sublevados. “Hemos identificado 750 cuerpos por la zona de y exhumado casi 500”, señala José Ignacio Casado, de la asociación.

“La represión en la comarca de Aranda de Duero va de julio a octubre de 1936, al ser zona sublevada”, añade Casado. Se empeñó a fondo en tan inhumana tarea el General (Fidel) Dávila, cuyo nombre ha sido retirado del callejero de Madrid por Manuela Carmena [a pesar de la carta irónica de protesta](#) que dirigió el nieto del militar golpista a la alcaldesa.

“

Casi 60 ferroviarios fueron hallados en una fosa en Burgos junto al Padre Revilla

Antes de la guerra hay que remontarse al elevado grado de combatividad y afiliación sindical del gremio ferroviario, “uno de los grupos más movilizados políticamente”, escribe el historiador Francisco Polo. La famosa Huelga General de 1917 arrancó con una huelga sectorial en la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España que desembocó en la proclamación del Estado de Excepción en Valencia, y después en un paro general en todo el país. Fue brutalmente reprimida hace 101 años, pero plantó la semilla de la conflictividad en los trenes.



Presos republicanos trabajando en el Penal de Bustarviejo, donde se hacinaron muchos ferroviarios.

Las depuraciones en la Guerra Civil empiezan nada más estallar el conflicto, en julio de 1936. El tendido de la compañía del Oeste cae prácticamente íntegro en manos nacionales, promulgándose las *Instrucciones sobre Vigilancia e Investigación del personal ferroviario*, que pedían cualquier detalle sobre los empleados que los identificara con la defensa de la República. La depuración se convierte en intensa en la ciudad de Valladolid. Una de las ciudades que primero controlan los golpistas es Córdoba, donde asesinan entre julio de 1936 y enero de 1939 a más de 2.000 republicanos, entre ellos unos dos centenares de ferroviarios como José Gil Villaplana.

“

Al abuelo de José Luis Esparcia, ex directivo de Renfe, lo asesinan en Córdoba junto a otros 200

Su nieto, José Luis Esparcia Gil, ocupó cargos directivos en Renfe, militó en partidos de izquierda y en CCOO y se ha jubilado recientemente perdiendo dinero de la empresa ferroviaria. Ahora se dedica a la poesía. “Mi abuelo fue concejal electo en la lista del PSOE en las elecciones de febrero de 1936”, relata Esparcia. “A mi abuela, una viuda con cinco hijos y con las puertas cerradas por ser esposa de quien fue, nadie la dice nada cuando asesinan a su marido; la compañía emite un parte de baja en la compañía por haber *fallecido*“. La hija del fusilado, Ana María Gil, estuvo presente en el acto de Ábalos a sus 91 años.

Mientras la represión va menguando en la zona nacional, a medida que Franco recupera terreno de la parte republicana otras provincias inician su calvario. Es el caso de Vizcaya, Guipúzcoa, Asturias, Cantabria, Tarragona o Lleida, provincias que la Segunda República va perdiendo sucesivamente a partir de mediados de 1937.

“

La viuda de Cándido Chavarrias llevó café a su marido a la cárcel el 27 de abril de 1940. Pero ya no estaba

Cándido Chavarrias era visitador ferroviario (encargado de mantenimiento) en Alcázar de San Juan y secretario de la Casa del Pueblo. No participa en las huelgas de octubre de 1934 al hallarse de baja, pero igualmente se le aplica un expediente de empleo y sueldo. Al estallar la guerra toma partido por la República. A finales de 1938, cuando todo se desmoronaba, es trasladado a Hellín (Albacete), y de ahí salta a Alicante en primavera de 1939. Todo el mundo huía. “No logró coger uno de los últimos barcos rumbo al exilio”, cuenta su nieta Ana Blanco.

“Lo encerraron en el campo de concentración de Albaterra (Alicante) y después volvió a la cárcel a Alcázar de San Juan. Mi madre le llevaba la comida, pero pasaba tanta hambre que se comía hasta la hierba. Fue fusilado el 27 de abril de 1940. Cuando mi abuela fue a llevarle el café por la mañana le dijeron que ya no estaba allí. Nos han contado que no le taparon los ojos, quiso mirar a los que le fusilaban”. Su hermano Aurelio sobrevive al mismo penal.

“

La figura del represor Luis Boix Ferrer ha sido muy poco estudiada

Con el ocaso de la guerra, llega la segunda oleada represora. En febrero de 1939 se promulgan las leyes de Responsabilidades Políticas y la de Depuración de Funcionarios. Antes de crear la Renfe, cada bando controló el tendido ferroviario a su alcance anulándose la gestión privada de las cuatro compañías: por eso ambas leyes afectan a los ferroviarios. Y surge un personaje muy poco estudiado que cobra gran relevancia en el papel represor del régimen: el coronel Luis Boix Ferrer, procedente de la Compañía del Norte. “Era un falangista acérrimo cuyo hijo murió en la División Azul”, recuerda un directivo.



Miembros de la Asociación de Presos Represaliados

Acabada la guerra, se crea la Renfe. Fuera de los fusilamientos, se establecen en la empresa pública “doce tipos de sanciones” que se conocen “gracias a una nota mecanografiada hallada en el Archivo Histórico Ferroviario”, indica Miguel Muñoz en su tesis *Los ferroviarios bajo presunción de culpabilidad*. Los castigos van desde la “censura escrita” (el más benigno) hasta la “separación con pérdida de todos los derechos”. Los traslados estuvieron a la orden del día.

“

Las sanciones fueron clasistas y apuntaban sobre todo a oficios no cualificados

Hubo un marcado componente de clase en las sanciones. En la Compañía del Norte, por ejemplo, ocho de cada diez sanciones las padecen trece de las más de 100 categorías laborales del ferrocarril, las cuales, exceptuando a factores y maquinistas, eran oficios no cualificados: mozo, obrero, ayudante, montador, peón, empleado, fogonero, guardesa, guardagujas, carpintero, guarda... A partir de 1950 el régimen aprueba el Plan General de Reconstrucción y Reformas Urgentes que, en la práctica, supone un análisis de

“la problemática de los depurados en la red ferroviaria”, proponiendo “pautas para el reingreso”. En otras palabras, el tren estaba tan mal que la nueva Renfe necesitaba a los despedidos o apartados.

Una carta del Gobierno Civil de Valladolid recuperada por el historiador Muñoz da cuenta de la penosa situación en los talleres. “El oficio de calderero, muy ingrato y duro, requiere gran especialización y significa (sic) la sordera absoluta en breve plazo (...) en estos días he conocido a un hijo de albañil de talleres que, con un ingreso de 18 pesetas, mujer y cuatro hijos, ha solicitado ingreso de uno de ellos en un sanatorio (...) el personal de tracción realiza un trabajo agotador”. El gobernador asume las reivindicaciones de los obreros sobre el aumento de sueldo. “Cuando su excelencia el Generalísimo conozca la situación la remediará seguramente”, concluye la misiva.

“

Una carta a Franco del gobernador de Valladolid relata las penosas condiciones laborales

Las primeras readmisiones van de 1950 a 1957, aunque aproximadamente 5.000 ferroviarios no consiguen regresar a su puesto. Por entonces, la infiltración en el Sindicato Vertical ya ha tenido efecto y las Comisiones Obreras germinan en las minas asturianas al calor del PCE. Aparecen nuevos nombres: Domingo Bartolomé, Vicente Muñoz Frías (padre de Miguel Muñoz), Narciso Julián, Benito Barrero... Se producen *caídas*, que era lo mismo que pasar dos o tres meses en la cárcel por posesión de un carné de afiliado o de propaganda subversiva. Los ferroviarios son “contumaces”, como recordó el ministro Ábalos esta semana.

“Hemos vivido más la lucha por el reingreso y la amnistía que el riesgo a ser represaliados nosotros como se hacía después de la guerra”, evoca Francisco Naranjo, ferroviario de CCOO. A la muerte de Franco se convoca el Pleno General del Representante Ferroviario, pero todos los sindicatos eran ilegales aún, por lo que los delegados se presentan de manera independiente aunque vinculados a sindicatos de clase. No da tiempo a lucir representación sindical: en enero de 1976, Renfe y otras empresas son militarizadas y los dirigentes desaparecen varios meses hasta que las cosas se calman. En abril de 1977 todos son ilegalizados, junto al PCE.

“

A partir de 1960 nacen las Comisiones Obreras y la conflictividad vuelve a Renfe

Según Naranjo, “las mujeres de los ferroviarios quizá eran las que más sufrían”. “A nosotros nos metían en la cárcel y estábamos con camaradas en la celda y nos dábamos calor. Ellas se quedaban solas a cargo de la familia, en silencio”. En su discurso, Ábalos quiso homenajear a las ferroviarias, “que fueron objeto de una represión específica por su género ya que sus salarios fueron menores, se establecieron disposiciones para poder ingresar en la empresa o desempeñar determinados oficios. También fueron obligadas a coger una excedencia forzosa cuando contraían matrimonio”.

Con la llegada del PSOE la memoria permanece sepultada. Pero se inician las primeras reparaciones. “Cuando llegué al departamento de personal de Renfe en 1982 estaban reingresando en la empresa con efectos del 18 de julio de 1936 algunos despedidos, gracias a la Ley de Amnistía. No se reincorporaban realmente, pasaban a jubilación”, narra un trabajador veterano de Renfe. A muchas viudas se les expidió el *kilométrico*, la tarjeta que permite subir al tren gratis o descontando buena parte del precio original del billete.

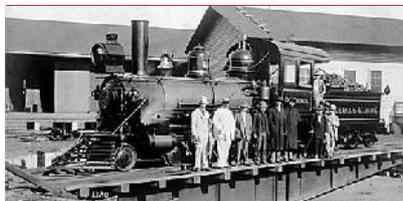
“

En 1980 regresaban ferroviarios despedidos en 1936. Se jubilaban directamente

En los próximos años se arrojará más luz sobre este episodio negro del ferrocarril en España, que cayó en el olvido durante todo el siglo XX. La memoria de los casi 83.000 ferroviarios represaliados solo acaba de echar a rodar.

Publicado en: [ADIF](#), [FRANCISCO FRANCO](#), [JOSÉ LUIS ÁBALOS](#), [MINISTERIO DE FOMENTO](#), [RENFE](#)

TE PUEDE INTERESAR



El tren que mató a 6.000 personas sin descarrilar



Alex Acero: "Mucha gente quiere ligar con Siri"



España se da veinte años para acabar con su último pozo de petróleo



30 vestidos de Nochevieja que deberías comprar YA (porque se van a agotar)

[PATROCINADO POR WWW.INSTYLE.ES](#)



No esperes más para empezar tu historia en un Škoda Octavia.

[PATROCINADO POR ŠKODA](#)



Factores internacionales que afectan a su cartera de inversión. Lea este informe...

[PATROCINADO POR FISHER INVESTMENTS ESPAÑA](#)



Nueva Berlina Citroën C4 Cactus desde 12.990€. Solicita tu oferta

[PATROCINADO POR CITROËN](#)



Todas las parejas de Johnny Depp

[PATROCINADO POR ENFEMENINO](#)

