

VÍAS MUERTAS. LAS DEPURACIONES DEL PERSONAL FERROVIARIO DE NAVARRA EN EL PRIMER FRANQUISMO



Daniel Oviedo Silva

Fondo Documental de la Memoria Histórica en Navarra
(Universidad Pública de Navarra -
Nafarroako Unibertsitate Publikoa)

Rutas bélicas

El 18 de julio de 1936, Fermín Miguel era guardafreno de ferrocarril en Alsasua. El golpe de Estado fue el inicio de un largo periplo para este riojano entrado en la cuarentena. Probablemente fueron su militancia en el Sindicato Nacional Ferroviario y la sospecha, muy extendida, de que los rebeldes preparaban represalias de entidad, lo que le motivó a poner rumbo a Gipuzkoa en las jornadas que siguieron a la sublevación. No fue el único. La provincia vecina sería solo la primera parada de un largo viaje, con el conflicto y la violencia siempre como telón de fondo. Con la caída de Irún, cruzó el Bidasoa y Francia fue su largo puente a una Cataluña leal. Apenas unos días después, se encontraba ya en Tarragona y allí ejerció su oficio desde septiembre de 1936 hasta la caída de la región en enero de 1939. Como solían repetir los rebeldes, la ciudad “ya era España” y el pasado y la conducta de Fermín debían ser depurados convenientemente.¹

Pudo, en un principio, regresar a Alsasua con la orden de presentar-

se ante el Comandante Militar. Tras prestar declaración, pasó unos días en la cárcel de Pamplona y un par de meses en el campo de concentración de San Pedro de Cardeña, del que salió a finales de abril de 1939. Finalmente, fue procesado y condenado a dos años de prisión menor por un delito de rebelión en marzo de 1940. Sin embargo, las cuentas pendientes de Fermín con el Nuevo Estado no acababan ahí. Mientras se dirimía su suerte en el orden penal militar, su futuro profesional quedó en manos del Juzgado Depurador número 5 de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. A pesar de que había sido separado de la empresa por abandonar su puesto, el 30 de abril de 1939, Fermín, recién salido del campo de concentración, se presentó en su antigua residencia con la intención de ser readmitido. En diciembre de 1939, y siguiendo

las disposiciones del Nuevo Estado, se decidió incoarle un expediente por su afiliación sindical y simpatías políticas previas al conflicto, así como por su huida posterior al golpe de Estado.

Finalmente, en marzo de 1940 se decidió su reingreso, aunque se le impusieron diversas sanciones. Sufrió una postergación de ocho décimas en el escalafón de su clase, así como una inhabilitación por cinco años para tomar parte en exámenes, concursos, oposiciones y otras pruebas. Se le impuso también un traslado forzoso de residencia. Al tiempo, perdió sus derechos pasivos desde el 18 de julio de 1936 hasta la reanudación de su servicio y se confirmó su suspensión de empleo y sueldo desde su presentación hasta su reincorporación efectiva. La resolución sorprendió a Fermín en la Prisión Provincial de Pamplona, donde continuó

1 Proceso judicial militar seguido contra Fermín Miguel Gamarra, expediente de depuración y expediente procesal respectivamente en Archivo Militar de Pamplona; Archivo de la Comandancia Militar de Navarra, Leg. 31, orden 1877. (18 de agosto de 1939). FDMHN (UPNA). Fondo Ricardo Urrizola; Centro Documental de la Memoria Histórica, AFD, C. 325, Exp. 1172; FDMHN (UPNA) Fondo Emilio Majuelo Gil, Archivo de la Prisión Provincial de Pamplona. 1939. Caja única, 148.

hasta que, en agosto de 1940, se le concedió la libertad condicional. La compañía fijó su residencia en Monforte y allí retomó sus labores en octubre de 1940. Falleció, todavía ferroviario y de regreso en su destino de Alsasua, en 1947.

Como Fermín, decenas de miles de personas sufrieron distintos tipos de represalias en el ámbito laboral. El estudio de estas prácticas ha cobrado protagonismo desde que, hace un par de décadas, los investigadores saludasen la existencia de un “salto cualitativo” en los estudios de la violencia política.² Estos, cada vez más, se han ocupado de formas de *represión económica*, dentro de las que se ha prestado atención a cuestiones como los trabajos forzados,³ las represalias en el orden socio-laboral⁴ o diferentes procesos de desposesión y apropiación.⁵ Este trabajo ofrece una primera aproximación a la depuración de ferroviarios en Navarra -empleados por la Compañía Nacional de los Caminos del Hierro del Norte- durante la guerra y la posguerra civil. Para ello, se apoya en los meritorios estudios existentes sobre la cuestión y en diversos casos hallados en los expedientes seguidos por los juzgados depuradores. En primer lugar, se resumen los distintos tipos de represión que sufrió este colectivo. A continuación, se incide en varias de las situaciones y sanciones que experimentó con mayor asiduidad en función de las normativas promulgadas a tal efecto.

Violencias en red

La historia de Fermín es buena prueba de que los empleados y las empleadas del sector ferroviario, sin embargo, no solo sufrieron represalias en el ámbito laboral.⁶ Seguir la trayectoria de muchos empleados de las compañías ferroviarias supone iniciar un viaje accidentado por cada paraje de la geografía punitiva de la guerra civil y el Franquismo. El sector tuvo una implantación significativa en algunos núcleos de población, a menudo acompañado de altos índices de sindicación. Como sucedió

con otros colectivos profesionales y regiones donde las disputas de preguerra fueron destacadas, su participación en la actividad y conflictividad sociopolítica de los años previos a la guerra hacía presagiar persecuciones y escarmientos de entidad una vez lanzado el golpe de Estado.

De acuerdo con los datos reunidos por el Fondo Documental de la Memoria Histórica en Navarra, si se exceptúan las depuraciones, un total de 58 ferroviarios que eran vecinos de Navarra o sufrieron represalias en la provincia o fueron asesinados.⁷ Buena parte de los asesinados no cuentan con diligencias de depuración a su nombre entre los expedientes encontrados. La incidencia y las características de estas depuraciones profesionales, por lo tanto, cobran sentido en el marco general de la violencia política que golpeó a la sociedad navarra y al colectivo profesional. Entre los asesinados sin procesos depurativos se encontraba Juan Bautista, vecino de Pamplona y factor de la Estación del Ferrocarril del Norte que acabó sus días a finales de agosto de 1936 en Cizur Mayor.⁸ Otros, sin embargo, fueron depurados incluso después de muertos.

Esteban González, mozo de agujas en Lodosa que había continuado en su puesto en los primeros compases de la guerra, fue separado definitivamente de su empleo con pérdida de todos los derechos el 2 de septiembre de 1941. Y ello a pesar de que todos los indicios reunidos en las diligencias apuntaban a que había sido eliminado en 1936.⁹ En otros casos, la ausencia y eventual muerte de los empleados no fue consecuencia de asesinatos. En 1936, Rufino Vicuña residía en el pequeño concejo de Lizarragabengoa. Tras poner tierra de por medio en los primeros compases de la sublevación, espiró su último aliento en el frente de Vizcaya en 1937.¹⁰

Los estudios disponibles demuestran, además, que un mínimo de 150 ferroviarios que estaban avecindados en Navarra o sufrieron represalias en la provincia o padecieron algún tipo de encierro. Más de tres cuartos de los mismos pasaron por la Prisión Provincial o por el penal de San Cristóbal. Ezkaba fue la fría e insalubre residencia -para algunos la última- de no pocos ferroviarios.¹¹ Al menos nueve fallecieron en aquella prisión por distintos tipos de enfermedades

- 2 J. RODRIGO: “La bibliografía sobre la represión franquista. Hacia el salto cualitativo” en *Spagna Contemporanea*, 19, 2001, 151-170.
- 3 Por ejemplo, J. C. GARCÍA FUNES (en prensa): *Desafectos. Batallones de trabajo forzado en el franquismo*, Granada, Comares, 2021; F. MENDIOLA y E. BEAUMONT: *Esclavos del franquismo en el Pirineo: la carretera Igal-Vidángoz-Roncal (1939-1941)*, Tafalla, Txalaparta, 2006.
- 4 Por ejemplo, J. CUESTA (dir.): *La depuración de funcionarios bajo la dictadura franquista (1936-1975)*, Madrid, Fundación Francisco Largo Caballero, 2009.
- 5 Por ejemplo, E. LANGARITA: *El revés atroz de la medalla. Complicidades, apoyos sociales y construcción de la dictadura franquista en el Aragón de la posguerra (1939-1945)*. Tesis Doctoral. Universidad de Zaragoza, 2016.
- 6 Para un resumen de las penas sufridas por ferroviarios de la compañía del Norte y de otros tipos de represión que sufrieron algunos de los separados, véase F. POLO MURIEL: *La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*, Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Madrid, 2015, p. 200-201.
- 7 Véase, por ejemplo, el caso de Paulino Pérez. Este obrero ferroviario, que ejercía su profesión en localidades como Castejón y Buñuel, fue detenido el 30 de julio de 1936 y asesinado en Cintruénigo.
- 8 AGN. J. Prim. Inst. e Instruc. nº 1 de Pamplona/Iruña; Expediente para inscripción de defunción en Registro Civil de Pamplona/Iruña; Caja 5326; 50/1952.
- 9 CDMH, AFD, C0484_EXPC0439
- 10 CDMH, AFD, C578, EXP10902
- 11 F. SIERRA e I. ALFORJA: *Fuerte de San Cristóbal, 1938: La gran fuga de las cárceles franquistas*, Pamplona, Pamiela, 2006.

cardiacas, respiratorias o digestivas. Rufino Pérez, que había participado en la fuga de 1938 y sobrevivido a la misma, falleció en 1941 a causa de una meningitis tuberculosa. También después de la guerra, y debido a afecciones cardiacas que resultaron fatales, perdieron la vida Víctor de la Fuente y Amadeo Díaz, vecinos de Alsasua. Baudilio Fernández, por su parte, fue asesinado en la fuga.¹² Otros, como el propio Fermín, habían ido a poblar el universo concentracionario del franquismo. Tomás Fernández, obrero eventual de vías y obras, escapó a zona leal tras el golpe de Estado y fue capturado al ser ocupado Santander. Fue internado en los campos de concentración de Santoña y de Miranda antes de recalzar en diversos batallones de trabajadores para realizar labores de fortificación.¹³

Aunque los ferroviarios afincados en Navarra sufrieron represalias, el hecho de que existiese un penal masificado en la provincia y un número comparativamente elevado de prisioneros encuadrados en batallones de trabajo forzado,¹⁴ favoreció que se tratase también de una represión importada. Así, si se obvian las depuraciones profesionales, únicamente hay constancia de que en torno al 25% de los ferroviarios afectados por otros tipos de represión en Navarra fuesen vecinos de la provincia en el momento del golpe de estado. En ocasiones los itinerarios de quienes compartían profesión en distintos rincones del estado acabaron cruzándose en espacios de cautiverio navarros. En el año 1942, por ejemplo, Vicente Arias y Antonio Bronceño, vecinos de Madrid y de Puertollano respectivamente, coincidieron en un Batallón Disciplinario de Soldados Trabajadores en Lesaka.¹⁵

La norma y la purga

Con todo, las depuraciones laborales auspiciadas por el Estado tuvieron una trascendencia indiscutible en numerosos colectivos profesionales. La Junta de Defensa Nacional sentó con el Decreto 108, del 13 de

septiembre de 1936, las bases de estas purgas durante la guerra. Según el mismo, tanto los funcionarios como los empleados de las empresas subvencionadas o concesionarias de servicios públicos podían ser “corregidos, suspendidos y destituidos” por sus actividades “antipatrióticas o contrarias al movimiento nacional”. Esas sanciones las acordaban los jefes de los centros y las destituciones debían ser propuestas a la autoridad, la empresa o la Corporación a la que correspondiese el nombramiento. El texto fue ratificado por normas posteriores y, en el caso de los ferroviarios, supuso que los empleados fuesen sometidos a investigaciones dirigidas por la Jefatura Militar de Ferrocarriles. A partir de octubre de 1937, este organismo, además, se encargaba directamente de la selección e incorporación de nuevo personal.¹⁶

Por su parte, la depuración de empleados de empresas concesionarias en la posguerra se apoyó, inicialmente, en dos textos: La ley de 10 de febrero de 1939 y el decreto del 27 del mismo mes. La ley del 10 de febrero dictó normas para la reincorporación, sanción o separación de funcionarios públicos. El texto establecía que todos los funcionarios debían prestar declaraciones relativas a su situación profesional, a su comportamiento político y sindical y a su actuación durante la guerra. Partiendo de las mismas, los organismos competentes recabarían informes, los investigarían y resolverían si era pertinente su reincorporación o sanción. Si no procediese la readmisión automática, se incoaría un

expediente que podía resultar en el traslado forzoso, la postergación, la inhabilitación o la separación definitiva del servicio de los indagados. Entre las causas que merecían sanción se enumeraban haber sido penado por los tribunales militares o de Responsabilidades Políticas, la aceptación de ascensos no naturales, la pasividad en los casos en que se pudiese haber colaborado con el “Movimiento Nacional” o cualquier acción u omisión que se estimase contraria al mismo.¹⁷

A finales del mismo mes se amplió la norma a empleados de entidades dependientes, subvencionadas o avaladas por el estado, entre las que se encontraban las ferroviarias. El grueso del personal debía ser depurado por las juntas directivas y por una representación del Estado designada por los ministerios correspondientes. A las causas suficientes para sanción enumeradas por la ley anterior, se añadía cualquier perjuicio provocado por el empleado a la entidad. A pesar de que a las compañías les correspondía dirigir las depuraciones, la Jefatura Militar de Ferrocarriles continuó reservándose un peso significativo en el proceso. En marzo de 1939, además, se dieron instrucciones para la movilización o militarización de personal ferroviario de acuerdo con criterios políticos. La investigación de las actividades de los empleados en este marco podía concluir incluso con su detención. Además, las ausencias que se producían cuando los empleados eran aprehendidos podían suponer bajas temporales o definitivas.¹⁸

Finalmente, en septiembre de

12 AGN. J. Prim. Inst. e Instruc. nº 1 de Pamplona/Iruña; Expediente para inscripción de defunción en Caja 5271; Exp. 259/1946; Altaffaylla (2008: 742).

13 CDMH, AFD, C0525, Exp. F0230.

14 J. C. GARCÍA FUNES (en prensa): *Desafectos...*

15 Véase <https://memoria-oroimena.unavarra.es/ficha/21375> y <https://memoria-oroimena.unavarra.es/ficha/21771>. Consultado el 19/02/2021.

16 *Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional*, 16/09/1936. Un repaso a la normativa para las depuraciones en F. POLO MURIEL. *La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*, Getafe, Fundación de los Ferrocarriles, 2019, pp. 72-84.

17 *BOE*, 14/02/1939.

18 *BOE*, 28/02/1939.

1939 se encargó a los Consejos Directivos de las compañías la depuración de las mismas y se dispuso la creación de juzgados depuradores en su seno. Todos sus empleados debieron someterse a diligencias informativas preliminares y, a los sospechosos, se les incoaron expedientes en los que muchos fueron sancionados. En la Compañía del Norte, el decreto de septiembre de 1939 supuso la aprobación de instrucciones complementarias para una depuración que abordaron 12 juzgados, instalados en Madrid y en contacto con las autoridades y con distintos aparatos de información. Sus indagaciones partieron de las realizadas por los militares con anterioridad y, solo cuando se estimaba que era preciso añadir más datos, se amplió la pesquisa. Los instructores podían formular cargos y contaban con amplio margen de maniobra y discrecionalidad. La aprobación definitiva de las resoluciones correspondía a la superioridad y a la Dirección General de Ferrocarriles. En diciembre de ese mismo año, se aprobó una escala de sanciones que contenía algunas no contempladas en la legislación previa.¹⁹

Investigar, expedientar, sancionar

De acuerdo con el trabajo de Polo Muriel, la depuración en la compañía del Norte registró diferencias notables en función de las regiones -especialmente si estas habían sido o no ocupadas durante la guerra- y de la cronología. Como se ha apuntado, durante el conflicto las autoridades militares se encargaron de estas operaciones. En este periodo no se han rastreado bajas definitivas y sí un porcentaje reducido y muy cambiante según las provincias -en torno al 6%- de suspensiones temporales de empleo y sueldo. Es preciso puntualizar, sin embargo, que algunos ferroviarios fueron asesinados y causaron baja por este motivo, pero no figuran en las citadas diligencias de depuración. En Navarra, en manos sublevadas desde los primeros compases del conflicto, el 85% de los expedientes identificados por el

autor se completaron en esta fase bélica. En esta demarcación quedaron un total de 1064 de los 1252 empleados de la red en la provincia. Según el mismo autor, en esta fase, fueron readmitidos sin sanción 1049 y con sanción tan solo 15.¹⁹

En el marco de estas depuraciones de primera hora, fueron varios los ferroviarios a los que se les impuso como sanción únicamente la pérdida del tiempo de trabajo que habían estado ausentes por haber sido detenidos. Rafael Galán, factor con residencia en Buñuel, que estuvo detenido entre octubre de 1937 y marzo de 1938 en Tarazona, fue dado de baja en la compañía un mes después de ser apresado. Una vez liberado, se reincorporó de forma provisional, en calidad de movilizado. Solicitó su reingreso, con el beneplácito de sus superiores, y el Servicio Militar de Ferrocarriles accedió a devolverle su empleo. A su vez, resolvió que “dados sus antecedentes y actuación se le impondrá como castigo el tiempo que ha estado sin trabajar”.²⁰ Sin embargo, el Servicio Militar impuso también suspensiones de empleo y sueldo de mayor duración por aquellas fechas. Andrés Delgado, obrero destinado en Ribaforada, estuvo detenido también en Tarazona en las mismas fechas que Rafael. En su caso, la jefatura del Servicio Militar resolvió que se le aplicarían nueve meses de suspensión de empleo y sueldo desde la fecha de su detención el 21 de octubre de 1937.²¹

Ya en el marco de la depuración que siguió a la normativa de septiembre de 1939, encauzada por los juzgados de empresa, los casos registrados en Navarra apenas suman 188, frente a los 1064 instruidos previamente por la autoridad militar. De esos 188 empleados, el 44% fueron separados definitivamente, mientras

que el 33% fueron readmitidos con sanción y el 23% sin sanción. En este periodo, los porcentajes de sancionados más elevados corresponden a provincias que permanecieron en manos republicanas por más tiempo y experimentaron un mayor protagonismo de este tipo de práctica represiva en la posguerra. También dentro de Navarra se aprecian diferencias considerables. En Alsasua, donde muchos empleados escaparon y no fueron expedientados hasta la posguerra, de los 178 empleados, 85 reingresaron sin sanción durante la guerra y solo tres fueron sancionados en ese momento. Del resto, sin embargo, únicamente 57 se reincorporaron sin sanción tras la guerra, mientras que 36 sufrieron algún tipo de sanción y 48 fueron separados definitivamente. En el caso de Castejón, sin embargo, el 90% de los 262 empleados volvieron a ejercer su profesión durante la propia guerra sin sanción alguna.²²

La peor parte se la llevaron quienes fueron separados definitivamente de su medio de vida. Jesús Mellado, maquinista con residencia en Alsasua, fue otro de los que cruzaron a zona republicana al iniciarse la guerra.²³ Fue capturado tras la caída de Santander y condenado a la pena de seis años y un día de prisión menor. Esta condena y los informes sobre su activismo sindical bastaron para que se le privase de su trabajo. Otros, fueron separados a pesar de que ni siquiera habían solicitado su reincorporación. Juan Iriarte había sido un destacado socialista en Alsasua, donde llegó a ser elegido concejal en 1933. Al comenzar la guerra, Juan era un veterano del activismo sindical en el sector ferroviario. Ya en 1917 había sido expulsado de la compañía “por revolucionario” y no había recuperado su puesto hasta la

19 F. POLO MURIEL. *La depuración del personal...*, pp. 206-222.

20 F. POLO MURIEL. *La depuración del personal...*, pp. 198-201.

21 CDMH, AFD, C. 551, Exp. 961.

22 CDMH_AFD, C. 549, Exp. 547.

23 F. POLO MURIEL. *La depuración del personal...*, pp. 222-242; F. POLO MURIEL: *La depuración...* Tesis Doctoral, pp. 415-416

24 CDMH, AFD, C. 508, Exp. 2166.

R

Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España

REINOSO.
(Primer Apellido)

NOGUEIRA
(Segundo Apellido)

EDUARDO.
(Nombre)

Cargo **FACTOR ENCARGADO.**

Residencia oficial **CASTEJÓN DEL PUENTE.**

Situación actual **MOVILIZADO.**

Sin movilizar

READMITIDO

MOVILIZADO el 15 de Mayo/1939.

DETENIDO

EN LIBERTAD

Domicilio actual Población **Sardaña la,** Calle Piso **N.º**

Diligencias de Depuración

NUMERO **R-71-842**

Pasa al Juzgado núm. **3** en **16** de **octubre** de **1939**

Portada de las diligencias de depuración. CDMH, AFD, C0131, Exp. 842

proclamación de la República. Como Jesús, huyó y fue aprehendido en el marco de la caída del frente Norte. También a él se le condenó a seis años de prisión en Consejo de Guerra y el Tribunal Regional de Responsabilidades Políticas de Navarra le impuso una multa de 5.000 pesetas. Tras salir de prisión en libertad condicional y regresar a Alsasua en 1941, los informes advertían aún que era “peligrosísimo, incorregible y acérrimo entusiasta del marxismo”. Ese mismo año se propuso su separación definitiva de la compañía y la pérdida de todos sus derechos.²⁵

Otros, en fin, fueron readmitidos previa imposición de sanción. Fue el caso de Juan Urizar, mozo suplementario que también escapó a Gipuzkoa. En su caso, la toma de Bilbao marcó su captura y su ingre-

so en un Batallón de Trabajadores, donde permaneció 23 meses. Pasó, asimismo, un par de meses interno en la Prisión Provincial de Pamplona. Cuando hizo su presentación para reclamar su antiguo puesto en noviembre de 1939, los informes no perdieron la oportunidad de señalar que había sido miembro del PSOE y de la UGT. Como sucedió con muchos ferroviarios, tampoco era la primera vez que su activismo le llevaba a sufrir represalias en el ámbito laboral.

Ya en 1917 había sido separado de la compañía con motivo de la huelga. Finalmente, en agosto de 1940 se le impuso, entre otras sanciones, un traslado forzoso de residencia y se le inhabilitó durante cinco años para obtener cambios de destino, promocionar o desempeñar cargos de responsabilidad. Desterrado en la práctica, debió dejar su casa y poner rumbo a Barcelona.²⁶ También se dieron algunas situaciones intermedias. Varios trabajadores acabaron

25 FUNDACIÓN PABLO IGLESIAS: “Iriarte Lecea, Juan Curz”. Fecha de consulta: 27/01/2021. Recuperado de https://fpabloiglesias.es/entrada-db/42524_iriarte-lecea-juan-curz/; A. GARCÍA SANZ MARCOTEGUI y A. M. GONZÁLEZ GIL: *Diccionario biográfico, Diccionario biográfico del socialismo histórico navarro (III)*, Universidad Pública de Navarra, Pamplona, 2015, pp. 159 a 161; AGN, TRP Sentencias, Lb. 1, 46.

26 CDMH, AFD, C. 363, Exp. 2686; <https://memoria-oroimena.unavarra.es/ficha/17379>

COMPANÍA
DE LOS
CAMINOS DE HIERRO
DEL
NORTE DE ESPAÑA

DECLARACION JURADA DEL INTERESADO

Nombre y apellidos: *Lulión Obenosa Ferrer*
 Edad: *Quincuenta años*
 Fecha de ingreso en la Compañía: *El 15 de Diciembre de 1928*
 Cuerpo o servicio a que pertenezca: *Galles de Via y Obras*

Si prestó adhesión al Movimiento Nacional y en qué fecha lo efectuó.

No lo hizo porque estaba en zona roja

Cuestionario para las depuraciones de posguerra. CDMH, AFD, C. 167, Exp. 2869

recuperando su empleo sin lamentar mayores contratiempos pero la tramitación de su reingreso se dilató en el tiempo por formularse contra ellos cargos que derivaron en la incoación de expedientes.²⁷

¿Última parada?

Cuando en 1941 se constituyó RENFE, la mayor parte de los empleados, sancionados o no, habían atravesado el angosto tamiz de las depuraciones franquistas. Sus historias y su porvenir quedaron atrapados en cuestionarios manuscritos, semblanzas policiales y diligencias judiciales que destilaban el aroma de la sospecha. Todos sintieron cómo la mirada de las autoridades y de sus superiores se posaba sobre sus pasados y trazaba su futuro. Con todo, también tras la creación de la compañía se continuaron resolviendo procesos y todavía en los años 50 se dirimieron solicitudes de readmisión presentadas al amparo de nueva legislación.²⁸

Como le sucedió al resto de la po-

blación, la violencia política alcanzó a los ferroviarios por distintas vías. Las depuraciones profesionales complementaron un acervo diverso de prácticas violentas que se abatieron sobre los represaliados castigando comportamientos y posicionamientos considerados reprobables y purgando el cuerpo social. Las depuraciones laborales compartían buena parte de las características de otras manifestaciones de la represión franquista. Operaron en el marco de normativas implementadas por las autoridades franquistas pero el papel de las empresas y de su personal resultó decisivo. El resultado de estos procesos se apoyó en la información proporcionada por los aparatos policiales y las autoridades civiles, con las que se fijaron historias vitales sobre las que emitir juicios. A su vez, también los responsables laborales se vieron en la obligación de valorar el comportamiento de

los afectados, en su caso sopesando también las necesidades de los servicios y las experiencias de años de labor compartida.

En Navarra -y a pesar de que muchos sufrieron otras represalias o fueron eliminados- buena parte del personal que permaneció en zona rebelde fue depurado positivamente durante la guerra. Acabado el conflicto, sin embargo, la totalidad de las plantillas se vio sometida a un segundo cribado en diligencias orientadas por las propias empresas. Aunque muchos retomaron sus actividades sin mayores contratiempos, en aquel periodo se multiplicaron los casos en que los empleados eran separados definitivamente de su oficio o lo recuperaban tras sufrir distintos tipos de sanciones. Las plantillas, en todo caso, quedaron marcadas irremediabilmente por una guerra y una represión que alcanzaron todos los aspectos de la vida social navarra.

27 Véase, por ejemplo, CDMH, AFD, C557, EXP00621.

28 F. POLO MURIEL. *La depuración del personal...*, pp. 277-377.