

Factor humano y depuración del personal en el Ferrocarril Zafra-Huelva (1936-1975)

Human Factors and Personnel Purges in the Zafra–Huelva Railway (1936–1975)

Fator humano e depuração do pessoal na Ferrovia Zafra–Huelva (1936–1975)

FRANCISCO POLO MURIEL

Museo del Ferrocarril de Madrid

Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Dirección de correo electrónico: fpolomuriel@ffe.es

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6506-1734>

Recibido/Received: 12/03/2025. Aceptado/Accepted: 17/06/2025.

Cómo citar/How to cite: Polo Muriel, Francisco, “Factor humano y depuración del personal en el Ferrocarril Zafra-Huelva (1936-1975)”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, TST*, 56 (2025): 53-99. DOI: <https://doi.org/10.24197/hw2faw16>.

Artículo de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access article under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

Resumen: Este artículo presenta un análisis en torno al impacto y las consecuencias de la Guerra Civil Española en los recursos humanos de la Compañía del Ferrocarril Zafra-Huelva. El estudio, que se extiende temporalmente hasta el final de la dictadura franquista, se ha llevado a cabo utilizando la documentación que sobre esta materia y en torno al procedimiento de depuración del personal ferroviario, iniciado por el ejército sublevado en los primeros meses de la contienda e institucionalizado a partir la Ley de Depuración de funcionarios de 10 de febrero de 1939, se conserva en el Centro Documental de la Memoria Histórica en Salamanca.

Palabras clave: Guerra Civil Española, Ferrocarril, Ferroviarios, Depuración de personal.

Abstract: This article presents an analysis of the impact and consequences of the Spanish Civil War on the human resources of the Zafra–Huelva Railway Company. The study, which extends chronologically to the end of the Francoist dictatorship, has been carried out using documentation relating to this subject and to the procedure for the purging of railway personnel, initiated by the rebel army in the early months of the conflict and institutionalized with the enactment of the Law on the Purge of Civil Servants of 10 February 1939, preserved at the Documentary Centre of Historical Memory in Salamanca.

Keywords: Spanish Civil War, Railway, Railway workers, Personnel purges.

Resumo: Este artigo apresenta uma análise do impacto e das consequências da Guerra Civil Espanhola sobre os recursos humanos da Companhia do Caminho de Ferro Zafra-Huelva. O estudo, que se estende cronologicamente até ao final da ditadura franquista, foi realizado com base na documentação relativa a esta matéria e ao procedimento de depuração do pessoal ferroviário, iniciado pelo exército sublevado nos primeiros meses do conflito e institucionalizado a partir da Lei de Depuração dos Funcionários de 10 de fevereiro de 1939, conservada no Centro Documental da Memória Histórica, em Salamanca.

Palavras-chave: Guerra Civil Espanhola, Caminho de Ferro, Ferroviários, Depuração de pessoal.

INTRODUCCIÓN

El golpe de Estado de julio de 1936 triunfaría en las provincias de Huelva y, parcialmente, en la de Badajoz cuando, ya avanzado el mes de septiembre de 1936, los militares sublevados consiguieron derrotar a la práctica totalidad de los focos de resistencia republicana que aún quedaban activos en ambas provincias. Así pues, gran parte del territorio y de las infraestructuras que unían entonces estas dos provincias, entre las que se encontraban la línea de la Compañía del Ferrocarril Zafra-Huelva, pasarían a estar bajo el control del autodenominado “ejército nacional”, quedando integradas dentro de lo que se conocerá como retaguardia franquista.

En ese contexto, la actividad económica, que se iría resintiendo en todo el conjunto del Estado por el inicio y la evolución del conflicto armado, seguiría, con mayor o menor pujanza, desarrollando su operativa en aquellos territorios más alejados de los frentes de guerra. En el ámbito de los transportes, el ferrocarril, por su consideración estratégica, tendría un papel clave durante todo el conflicto (Cayón y Muñoz 2008). Las grandes compañías ferroviarias concesionarias de la red de vía ancha (Norte, MZA, Andaluces y Oeste) quedarían divididas por los frentes de guerra abiertos por el ejército sublevado y sólo algunas compañías, aquellas que operaban líneas de corta extensión y se encontraban alejadas de los teatros de operaciones bélicas, pudieron continuar con su habitual explotación, aunque en condiciones diferentes a los años precedentes al estallido del conflicto.

Este sería el caso de la línea explotada por la Compañía del Ferrocarril Zafra-Huelva, la cual, con 180 kilómetros de extensión, empleaba a 755 trabajadores antes del estallido de la Guerra Civil (De la Torre 1935). Será en torno a esta compañía sobre la que realizaremos un

análisis coyuntural, que se centrará exclusivamente en el impacto y las consecuencias del conflicto armado en sus recursos humanos durante el período de guerra y en los años posteriores a la terminación del conflicto. Para ello, utilizaremos la documentación generada por dicha compañía ferroviaria, entre la que se encuentran los informes que, sobre el personal de la compañía ferroviaria, se fueron conformando desde el mes de noviembre de 1937 por los distintos servicios del ferrocarril y en torno al procedimiento de depuración del personal, desarrollado en este ferrocarril desde los primeros meses del conflicto y que se vería completamente institucionalizado a partir de la promulgación de la Ley de Depuración de Funcionarios y Empleados Públicos de 10 de febrero de 1939. Todo este cuerpo de información se conserva hoy en día en el Centro Documental de la Memoria Histórica en Salamanca¹ (CDMH en adelante).

1. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Cada vez sabemos más sobre la represión franquista. Los estudios locales y provinciales² conforman ya una larga lista en la que abundan tanto estudios generalistas como los que se ocupan de aspectos más concretos de dicho período represivo, entre los que se encuentran las investigaciones sobre los efectos de la Ley de Responsabilidades Políticas del 9 de febrero de 1939 y la de Depuración de Funcionarios y Empleados Públicos de 10 de febrero de 1939. Podemos afirmar que las investigaciones llevadas a cabo sobre esta materia alcanzan ya a buena parte de los cuerpos de la administración pública³ y se han detenido también en conocer los efectos de la misma en empresas concesionarias de servicios públicos como fueron las compañías ferroviarias. Así pues, dentro del ámbito propiamente ferroviario, ya contamos con estudios que han analizado los casos relativos a las principales compañías de ancho ibérico (Oeste, Andaluces, Norte y MZA), extendiéndose también al período RENFE desde su constitución en 1941 y hasta el final de la dictadura franquista (Muñoz 2008; Polo 2015; Polo 2019; Muñoz 2020). Igualmente, durante los últimos años han visto la luz trabajos que se han

¹ CDMH. Informes de empleados del Ferrocarril Zafra-Huelva, Caja 187.

² Para el ámbito territorial en el que se circunscribe esta comunicación recomendamos los trabajos de Espinosa (2009) para la provincia de Huelva y Chaves (2014) para la de Badajoz.

³ Entre ellos el dedicado a los funcionarios del Ministerio de Obras Públicas. Véase Díaz Retana, José María (2024).

centrado en el impacto de este procedimiento represivo en diferentes territorios, como los desarrollados en el País Vasco (Olaizola 2011), Cataluña (Santa Marina 2011; Gorini 2022; Duran 2023; Gorini y Caballé 2024), Extremadura (López 2019), Navarra (Oviedo 2021; Aldave et al, 2022; Aldave et al. 2023; Carrillo 2023a; Carrillo 2023b; Carrillo 2023c; Carrillo y Rodríguez 2024; Carrillo 2024) e isla de Mallorca (Fernández Pizà 2023), así como desde una perspectiva de género (Moreno et al. 2023). Sin embargo, todavía queda pendiente conocer el impacto de este procedimiento depurador en otras compañías ferroviarias. Dentro de ese grupo se encontraría el caso de la Compañía del Ferrocarril Zafra-Huelva, empresa de capital privado que se integraría en RENFE en 1941, tras la finalización del procedimiento de rescate anticipado por el Estado, el cual daría lugar al nacimiento de dicha empresa pública (Muñoz 1995).

Una primera versión de este trabajo se presentó en el marco del VII Congreso de Historia Ferroviaria, celebrado en Valencia entre el 18 y 20 de octubre de 2017, dentro de la sesión temática dedicada al Ferrocarril en la Segunda República y la Guerra Civil.

2. GUERRA CIVIL Y DEPURACIÓN DEL PERSONAL FERROVIARIO EN CONTEXTO

El golpe de Estado de julio de 1936 provocó una inmediata reacción por parte del Gobierno de la República, con el fin de conocer el impacto del mismo sobre el funcionariado y las instituciones públicas. Así pues, a través del decreto de 21 de julio de 1936, se dispuso *“la cesantía de todos los empleados que hubieran tenido participación en el movimiento subversivo o fueran notoriamente enemigos del régimen (...) ya se trate de funcionarios del Estado o de empleados de organismos o empresas administradoras de monopolios o servicios públicos”*. Esta disposición se vería reforzada por otro decreto posterior, fechado el 27 de septiembre de 1936, por el que se declararían suspendidos en sus derechos a todos los funcionarios y, a partir de ahí, se abriría el plazo de un mes para que todos los afectados que lo desearan pudieran solicitar su reingreso aportando los documentos que avalaran su petición.

La aplicación de estos decretos en el ámbito ferroviario correspondió a los comités de explotación, conformados por las dos centrales sindicales mayoritarias (UGT y CNT) y constituidos en territorio leal a la República para la gestión de las compañías intervenidas por el Gobierno. No obstante, los efectos de estas disposiciones republicanas fueron bastante limitados,

ya que la aplicación del procedimiento iniciado por la República fue bastante vaga, imprecisa y dilatada en el tiempo (Polo 2015; Polo 2019). Todas estas disposiciones se verían derogadas en los últimos meses de la Guerra Civil por el Gobierno de Negrín, que, en su afán de buscar la reconciliación entre ambos bandos enfrentados, firmaría otro Decreto, fechado el 23 de diciembre de 1938, por el que quedaban suspendidas las resoluciones aprobadas con fecha 21 de julio de 1936. De este modo, los funcionarios, trabajadores civiles, militares o particulares pudieron acogerse al sobreseimiento libre de los procesos judiciales, quedando canceladas todas las resoluciones de índole administrativa que habían finalizado en la separación del servicio, pudiendo, por tanto, reintegrarse a sus puestos de trabajo los funcionarios públicos que estuviesen en esa situación. No obstante, quedarían excluidos de tal beneficio aquellos casos en los que la separación hubiera tenido su origen en “delitos de traición, rebelión, alta traición, espionaje y evasión de capitales” (Polo 2015: 70-79). Pero este último decreto tendría nulo recorrido al sucumbir finalmente la República el 1 de abril de 1939.

Paralelamente a la acción de la República, los sublevados también pondrían en marcha procedimientos dirigidos a desarticular la acción opositora que podían ejercer los funcionarios públicos desafectos con el nuevo Gobierno constituido en la zona sublevada. Entre las primeras disposiciones en materia ferroviaria se encontró la militarización de la red ocupada por los sublevados, con su personal, instalaciones y equipos, quedando supeditado a las órdenes de la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, quien, a partir de ese momento, se encargaría de supervisar la explotación de la red ferroviaria hasta el final del conflicto y desempeñaría una férrea función de vigilancia sobre aquellos efectivos de personal que permanecieron en sus puestos de trabajo y no huyeron hacia las zonas controladas por el Gobierno de la República (Polo 2015: 79-92). En este contexto, 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 108⁴. Mediante este decreto, además de declarar fuera de la Ley todos los partidos y agrupaciones políticas que integraron el Frente Popular, así como todas las organizaciones que se hubieran opuesto al “*movimiento nacional*”, y de

⁴ *Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional de España*, 16 de septiembre de 1936, número 22.

incautarse de todos sus bienes, se indicaba que tanto los funcionarios como los empleados en dichas empresas que se hubieran opuesto al mencionado “movimiento” podían ser “*corregidos, suspendidos y destituidos de sus cargos*”.

El Decreto 108 sería ratificado por el Decreto-Ley del autodenominado Gobierno del Estado, de fecha 5 de diciembre de 1936. Mediante este nuevo decreto-ley se establecían, según reza en su encabezamiento, “*las reglas para la separación definitiva del servicio de toda clase de empleados*”⁵.

Una segunda fase se puso en marcha tras la ocupación de Cataluña por las tropas franquistas, al promulgarse sendas leyes que vendrían a institucionalizar definitivamente la represión, concretamente la de Responsabilidades Políticas de 9 de febrero de 1939 y la publicada tan sólo un día después, el 10 de febrero de 1939, relativa a la Depuración de Funcionarios y 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. La Ley establecía que debían ser los propios organismos los que desempeñaran ahora las funciones que anteriormente habían desarrollado las autoridades militares, aunque estos no dejarían de estar cumplidamente informados del desarrollo de los procedimientos (Polo 2015: 85).

La extensión de la Ley de 10 de febrero de 1939 al personal de las compañías ferroviarias se produciría a partir del Decreto de 27 de febrero del mismo año por el que se dispuso 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. Sería a partir de dicho decreto cuando las compañías ferroviarias tuvieron que asumir el proceso de depuración, creándose para ello tribunales específicos en cada empresa, los cuales no llegarían a funcionar hasta la publicación del Decreto de 1 de septiembre de 1939⁶.

⁵ *Boletín Oficial del Estado*, 9 de diciembre de 1936, número 51.

⁶ *Boletín Oficial del Estado*, 10 de septiembre de 1939.

A partir del año 1941, con la constitución de RENFE⁷, se transferiría a la nueva empresa pública toda la documentación generada por las comisiones, juntas y juzgados depuradores que se constituyeron en las antiguas compañías, ahora ya rescatadas e incorporadas en el nuevo ente ferroviario de carácter estatal. La Secretaría General Adjunta de RENFE ejercería como órgano delegado por el Consejo de Administración para abordar la Depuración del personal ferroviario dentro de la empresa y funcionaría como tal hasta el 8 de febrero de 1943, cuando, finalizados prácticamente todos los trabajos y por un acuerdo tomado en dicha fecha por el Comité de Gerencia del Consejo de Administración, se decidió que los expedientes que aún quedaran pendientes fueran tramitados por el Jefe de Servicio de Personal de la empresa pública ferroviaria.

3. UNAS NOTAS SOBRE EL FERROCARRIL ZAFRA-HUELVA HASTA EL INICIO DE LA GUERRA CIVIL

La construcción de una línea ferroviaria entre Zafra y Huelva por Minas de Riotinto bajo subvención del Estado se encontraba autorizada ya por la Ley de 2 de julio de 1870 dentro de la denominada Red del Mediodía. Con posterioridad, el Plan de Ferrocarriles de noviembre de 1877 había vuelto a contemplar esta misma línea, para la que la sociedad alemana Sundheim & Doetsch, animada por los recursos mineros existentes en la provincia de Huelva y por los beneficios que podía suponer su transporte, había solicitado y recibido provisionalmente la concesión, según la Real Orden de 4 de junio de 1878, presentando su proyecto al Gobierno en julio de 1879. Según explican Jurado Almonte y Perejil Delay, Sundheim encargó la redacción del referido proyecto a Miguel Muruve, Ingeniero Jefe de Caminos, quien modificó la disposición inicial del trazado, de forma que la línea se acercaba más a la frontera portuguesa y se alejaba de Riotinto, alargándose hasta los 149 kilómetros y afrontando un tránsito territorial especialmente abrupto (Jurado y Perejil 1997: 15). La concesión definitiva sería obtenida por el empresario alemán el 12 de agosto de 1881 y publicada en la Gaceta de Madrid el 20 de agosto de 1881 (Peña Guerrero 2023: 173-209).

⁷ Constituida a partir de la promulgación de la Ley Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941, publicada en el Boletín Oficial del Estado de 28 de enero de 1941.

Así pues, el empresario Wilhem Sundheim promovió la constitución de la Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva, que se constituyó oficialmente el 25 de enero de 1884. La nueva sociedad, de titularidad hispano-británica, quedó domiciliada en Madrid con un capital social de 28 millones de pesetas, siendo Sundheim su principal accionista (Cuéllar y Sánchez 2008: 168) y estando su primer consejo de administración presidido por el político Práxedes Mateo Sagasta, quien con anterioridad había ocupado en tres ocasiones la Presidencia del Consejo de Ministros. Formarían parte de dicho consejo Henry Doetsch y Wilhem Sundheim, promotores de este proyecto ferroviario. Sundheim, además, sería el encargado de ejecutar de las obras, de poner en marcha el ferrocarril y de explotar la línea durante el período de construcción (Peña Guerrero 2023: 191). El ferrocarril, que desde la ciudad pacense de Zafra discurriría por la serranía de Huelva hasta desembocar en la capital de la provincia onubense y conectar con su puerto marítimo, fue abierto al tráfico en dos fases. El primer tramo entre Huelva y Valdelamusa, de 67 kilómetros, comenzó a ser explotado el 23 de julio de 1886 y el segundo, entre Valdelamusa y Zafra, de 113 kilómetros, el 1 de enero de 1889 (Cuéllar y Sánchez 2008: 167).

Con anterioridad a la concesión para la construcción y explotación del Ferrocarril Zafra-Huelva, el empresario Wilhelm Sundheim había participado desde comienzos de la década de 1870 en la gestación de otros proyectos ferroviarios en la provincia. Ejerció como agente de la Rio Tinto Company en España y consiguió que en 1873 el gobierno le concediera también la concesión para la construcción de la línea entre Sevilla y Huelva, que vendería en 1878 a MZA (Peña Guerrero 2023: 153-172). De forma paralela a su inversión en la construcción de la línea entre Zafra y Huelva, adquiriría fincas rústicas en la capital onubense y su entorno, invertiría en la construcción de una red de abastecimiento de agua en la ciudad de Huelva, y promovería actividades consideradas más vanguardistas por aquel entonces, como fueron las acciones encaminadas a potenciar los baños flotantes en la ría de Huelva, que complementaría con la constitución en Londres de *The Huelva Hotel Company Limited*, sociedad fundada para la construcción del Hotel Colón, el cual quedaría finalizado en 1893 (Peña Guerrero 2023: 253-268).

La actividad de transporte de esta compañía ferroviaria se focalizó hacia el tráfico del mineral extraído de los cotos mineros ubicados en las proximidades de la línea. También transportó, aunque en menor medida, productos agrarios (cereales y corcho). Al discurrir la línea por la serranía

onubense y atravesar por poblaciones con baja densidad demográfica, el tráfico de pasajeros fue bastante residual, concentrándose básicamente en las poblaciones ubicadas en las cabeceras de la línea, entre Zafra y Fregenal de la Sierra, así como entre Gibrleón y Huelva capital⁸.

La evolución económica de la compañía fue bastante robusta hasta el inicio de la década de 1920. Fue a partir de ese momento cuando comenzaron a apreciarse los efectos económicos de la Primera Guerra Mundial, que se manifestaron en un encarecimiento de los costes de explotación y en una tendencia descendente en el transporte de las mercancías. Así pues, el balance entre ingresos y gastos comenzó a dar un saldo negativo, manteniéndose esa línea descendente durante toda la década de 1930⁹.

La Compañía Zafra-Huelva convivió durante todo su período activo en un entorno de competencia, al ser un actor más dentro de la explotación ferroviaria que se desarrollaba en el conjunto de la provincia, en donde se desplegó una de las redes ferroviarias más densas de Andalucía. Por ello, no es de extrañar que, a comienzos del siglo XX, MZA se interesara por adquirir la Compañía del Ferrocarril Zafra-Huelva e integrarla en su red, intento que finalmente fracasó al no llegarse a alcanzar ningún acuerdo¹⁰.

A la altura de 1935 todavía era palpable la presencia del capital extranjero en el consejo de administración de la compañía, en la dirección y en sus jefaturas de servicio. Contaba con una plantilla integrada por 755 empleados, que se distribuían entre una treintena de estaciones, apeaderos y apartaderos, siendo, como veremos más adelante a través de los informes que se conservan, las poblaciones de Huelva capital y las pacenses de Zafra, Fregenal de la Sierra y La Puebla de Sancho Pérez las que concentraron el mayor número de empleados. A falta de tener listados pormenorizados por estaciones de la plantilla de este ferrocarril, flaqueza documental de la que adolecen todas las compañías ferroviarias explotadas en España, la distribución por servicios del personal, según el *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías de Enrique de la Torre* de 1935, se muestra en el cuadro 1 del Apéndice que complementa a este artículo.

Durante los meses previos al golpe de Estado de julio de 1936, la conflictividad laboral se había convertido en una constante en la provincia de Huelva. Tuvo una importante repercusión la huelga general que paralizó

⁸ Cuéllar y Sánchez (2008, pp. 171-174).

⁹ Cuéllar y Sánchez (2008, pp. 171-174).

¹⁰ Cuéllar y Sánchez (2008, pp. 175-176).

buena parte de la actividad económica de la capital de la provincia entre los días 23 y 27 de junio. El paro, seguido por la práctica totalidad de su población activa, se convocó en solidaridad con los trabajadores de la Compañía de Río Tinto, que venían manteniendo una huelga que también había conseguido paralizar sus explotaciones mineras. A este conflicto se sumaron otros que afectaron al ramo de la construcción y al gremio salinero¹¹.

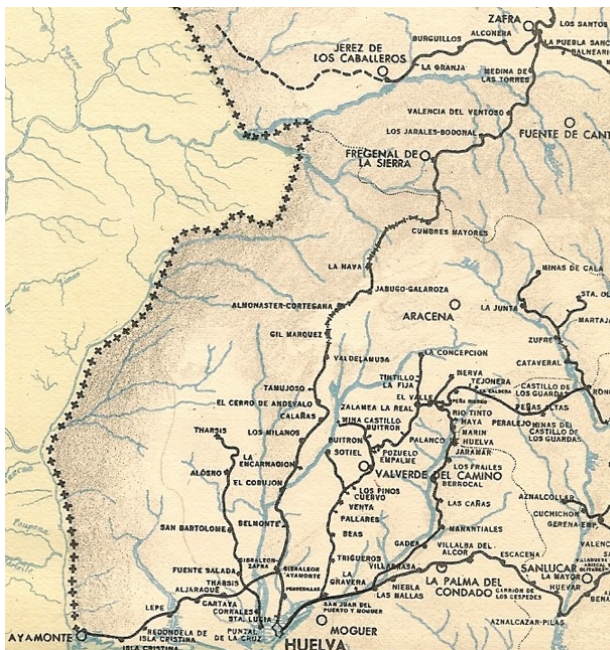
Tan solo un par de días después de que concluyera la huelga general se convocaría un paro laboral en la Compañía del Ferrocarril Zafra-Huelva. Esta nueva huelga se prolongó durante un mes y sólo se dio por finalizada cuando las columnas del ejército sublevado ocuparon completamente la capital de la provincia el 29 de julio de 1936¹². Según consta en el comunicado que emitió la dirección de la empresa el 4 de julio de 1936, este paro indefinido se convocó para reivindicar la readmisión de agentes despedidos por la compañía en diferentes momentos, como consecuencia de la no aceptación, por parte de una parte de los trabajadores del servicio de talleres, de diversos laudos decretados para poner fin a paros acaecidos en los años 1932 y 1935. Igualmente, se reivindicaba el restablecimiento de las plantillas del servicio de Vía y Obras, materia que se supeditó al estudio por parte del Jurado Mixto¹³. Las diferentes gestiones llevadas a cabo por el gobernador civil de la provincia resultaron infructuosas, trasladándose al Ministerio de Obras Públicas la responsabilidad de ejercer como árbitro para la resolución del conflicto¹⁴. A esta falta de acuerdo se sumaría el papel de rechazo que adoptaron los sindicatos mayoritarios (UGT y CNT) tras tener noticias de la sublevación, manifestado a través de la huelga general iniciada el 20 de julio de 1936 en numerosas ciudades y localidades de toda España, circunstancia que acentuó aún más la decisión para seguir manteniendo el paro en esta compañía ferroviaria.

¹¹ *Diario La Provincia*, 29 de junio de 1936, p. 1.

¹² *Diario La Provincia*, 29 de junio de 1936, pp. 6 y 7.

¹³ “La huelga en el Ferrocarril Zafra-Huelva”. *Diario La Provincia*, 4 de julio de 1936, p. 7.

¹⁴ Véanse las referencias a la huelga en la sección fija que el *Diario La Provincia* dedicaba a las declaraciones del Gobernador Civil de la provincia ante los medios de comunicación. En *Diario La Provincia*, del 29 de junio al 18 de julio de 1936.

Figura 1. Ferrocarril Zafra-Huelva

Fragmento del Mapa de los Ferrocarriles de España, elaborado en 1948 por la Jefatura Militar de Ferrocarriles en el que se muestra el trazado del Ferrocarril Zafra-Huelva y la red ferroviaria de la provincia onubense.

4. LAS CONSECUENCIAS DEL GOLPE DE ESTADO Y DE LA GUERRA CIVIL EN LOS RECURSOS HUMANOS DEL FERROCARRIL ZAFRA-HUELVA

La ocupación de la provincia de Huelva por las tropas sublevadas se consumaría en el plazo de dos meses a partir del 18 de julio de 1936. Las dos primeras poblaciones que sucumbieron fueron las de Encinasola e Hinojos, mientras que la capital y buena parte de la provincia serían tomadas por las columnas del ejercito sublevado el día 29 de julio, quedando focos de resistencia republicanos acantonados en la sierra onubense y en la cuenca minera de Riotinto, que, finalmente, acabarían rindiéndose el 19 de septiembre de 1936. Estos últimos reductos se ubicaban en las poblaciones de Hinojales, Cumbres de Enmedio, Cumbres Mayores y Cumbres de San Bartolomé (Espinosa 2005: 106-108).

Las poblaciones pacenses vinculadas al Ferrocarril Zafra-Huelva se ubican en las comarcas de Tentudía (Fuentes de León), Sierra Suroeste (Fregenal de la Sierra) y Zafra-Río Bodión (Puebla de Sancho Pérez, Zafra,

Medina de las Torres y Valencia del Ventoso). La ocupación de las mismas por las tropas sublevadas se consumaría entre la primera semana de agosto, con la caída de Zafra, Puebla de Sancho Pérez y Medina de las Torres, y el 18 de septiembre de 1936, con la caída de Fregenal de la Sierra. No obstante, el conjunto de la provincia de Badajoz no llegaría a ser completamente derrotado por las tropas franquistas, manteniéndose dentro del control de la República pequeñas poblaciones de la Campiña Sur pacense y de las comarcas de las Vegas Altas y La Siberia extremeña (Chaves 2014).

Así pues, a la altura de mediados de septiembre de 1936, con las poblaciones por las que discurre el Ferrocarril Zafra-Huelva completamente ocupadas por el ejército sublevado, se reanudaría la actividad de transporte en esta compañía ferroviaria, iniciando una nueva etapa de explotación, que estaría marcada por la coyuntura bélica.

En materia de recursos humanos las disposiciones establecidas por los militares franquistas obligaron a la empresa a cumplir con los trámites de la depuración del personal desafecto y a facilitar a la Jefatura Superior Militar de Ferrocarriles todos los antecedentes del personal que seguía en plantilla y no había abandonado el servicio con la finalidad de alcanzar las zonas todavía en poder de la República y hacer frente a los sublevados. Así pues, desde el 1 de agosto de 1936 la nueva autoridad militar comenzaría a ratificar en sus empleos a todos aquellos ferroviarios que se presentaron a sus puestos de trabajo dentro del plazo de tres días desde la publicación y aplicación en Huelva capital del Bando de Guerra, fechado el 29 de julio de 1936. Con pocas excepciones, la mayor parte de ellos cumplieron con ese requisito y fueron ratificados en su mayoría durante el mes de agosto de 1936¹⁵.

De igual manera, el control militar sobre los trabajadores se extendería a la totalidad de los movimientos de personal que se registrasen en la compañía ferroviaria. En este contexto, con fecha 25 de noviembre de 1937, el Comisario General de la Jefatura de Seguridad Interior, Orden Público e Inspección de Fronteras, con sede en Valladolid, se dirigía al Director del Ferrocarril de Zafra a Huelva con el fin de solicitarle que le remitieran mensualmente los movimientos de personal adscritos a dicho ferrocarril (altas y bajas), incluyendo los que se hubieran producido hasta

¹⁵ Así consta en los listados generados por el Servicio de Material y Tracción del Ferrocarril Zafra-Huelva entre noviembre de 1941 y febrero de 1942, que se conservan en el CDMH. Caja 267. Zona MZA. Líneas anexionadas.

la fecha de la petición desde el mes de julio de 1936. Dichas relaciones deberían ser remitidas a los funcionarios del Cuerpo de Investigación y Vigilancia con el fin de llevar a cabo algunos de los servicios encomendados a dicho organismo, entre los que se encontraban conocer los antecedentes políticos y sociales de los empleados de nuevo ingreso y mantener un fluido contacto con la Jefatura Superior Militar de Ferrocarriles, que era la encargada de dar su aprobación a las bajas y altas que se fueran produciendo en las compañías ferroviarias radicadas dentro del territorio controlado por los militares sublevados¹⁶. A raíz de la anterior comunicación, con fecha 15 de diciembre de 1937, el Administrador-Director del Ferrocarril Zafra-Huelva se dirigió a los Jefes de los principales servicios, Material y Tracción, Explotación y Vía y Obras a fin de que facilitaran las relaciones mensuales de altas y bajas producidas en cada uno de sus respectivos servicios, indicándoles que comunicaran los siguientes datos: nombre y apellidos, domicilio de los interesados, cargo en la compañía y, en los casos de baja, la causa que la motivó¹⁷.

Con todas estas instrucciones, la primera de las relaciones fue remitida al director, con fecha 16 de diciembre de 1937, por el Jefe de Servicio de Material y Tracción. La segunda, el 18 de diciembre de 1937 por el Jefe de Servicio de Explotación y la tercera, el 20 de diciembre por parte del Jefe del Servicio de Vía y Obras. Las relaciones e informes se seguirían enviando periódicamente hasta el 31 de julio de 1941. Estos informes serían dirigidos hasta el 15 de noviembre de 1940 al Administrador-Director del Ferrocarril Zafra-Huelva y desde el 6 de diciembre de 1940 y hasta el 31 de julio de 1941 al Consejero-Delegado de la compañía.

Todas estas comunicaciones se recogen en un voluminoso expediente, de cerca de 800 páginas, que se encuentra depositado en el CDMH en Salamanca¹⁸. El vaciado y análisis de esta documentación nos permite mostrar cómo se vio influenciado este ferrocarril por la coyuntura bélica en materia de recursos humanos. Además, ha contribuido a la identificación de los empleados que, durante todo el período de la Guerra y hasta el 31 de julio de 1941 (que es la fecha en la que se emitieron los últimos movimientos de personal), tuvieron algún tipo de incidencia de carácter laboral en la empresa ferroviaria, bien fuese por su incorporación

¹⁶ CDMH. Informes de empleados del Ferrocarril Zafra-Huelva, Caja 187.

¹⁷ CDMH. Informes de empleados del Ferrocarril Zafra-Huelva, Caja 187.

¹⁸ CDMH. Informes de empleados del Ferrocarril Zafra-Huelva, Caja 187.

como nuevo ingreso en la compañía, bien por su baja o readmisión en la misma.

La información que aporta el referido informe de altas, bajas y readmisiones es muy útil para conocer la dinámica llevada a cabo por la empresa en materia de contrataciones con el fin de mantener la explotación del ferrocarril durante la guerra civil y en los dos años siguientes a la terminación del conflicto. Así pues, además de la identificación personal de 468 empleados, de los cuales 450 eran hombres y sólo 18 eran mujeres, se han podido vaciar todos los datos personales y profesionales que contenían sus respectivas fichas de registro, a saber: lugar y fecha de nacimiento, nombre de los progenitores, estado civil, categoría laboral y servicio al que se encontraba adscrito, lugar de residencia, fecha de ingreso, baja y/o readmisión en la empresa y causa por las que estas incidencias se produjeron.

Con todas estas informaciones, se han podido cuantificar todos los movimientos de personal registrados durante el último lustro de vida activa de esta compañía anterior a su nacionalización, resultando un total de 669. Todos ellos han sido analizados con el fin de conocer tanto las causas que motivaron dichos movimientos como el perfil de los trabajadores que los protagonizaron. En los siguientes epígrafes se mostrarán aquellos aspectos que, para el conocimiento de los efectos de este período sobre el personal ferroviario del Ferrocarril Zafra-Huelva, resulten más significativos.

4.1 Una aproximación al conocimiento de la dinámica laboral y al impacto del golpe de estado en el ferrocarril Zafra-Huelva.

Como hemos indicado, a partir de los informes sobre los movimientos del personal empleado ha sido posible aproximarnos al conocimiento de la dinámica laboral llevada a cabo por la empresa con el fin de mantener la explotación del ferrocarril durante la guerra civil y en los dos años siguientes a la terminación del conflicto. Igualmente nos ha permitido calibrar los efectos sociales, profesionales y territoriales del golpe de Estado sobre la plantilla y obtener una primera aproximación en torno a las consecuencias del conflicto para la compañía ferroviaria durante todo su desarrollo.

Así pues, una vez clasificados los datos extraídos de los informes, si nos centramos en primer lugar en el número de bajas que se produjeron en la plantilla del ferrocarril a raíz de la ocupación de la provincia por las tropas golpistas y de la aplicación del Bando de Guerra, nos encontramos

que, entre los grupos de edad de la plantilla, la cohorte comprendida entre los 19 y 30 años sería la más afectada de todas, al concentrarse en ella el 40,76% del total de bajas registradas, siendo el Servicio de Explotación en donde recaerían la mayor parte de las mismas. De forma gradual, le seguirían en número el resto de cohortes de edad superior, siendo la más joven de todas ellas (la comprendida entre los 13 y los 18 años) la que sufriría una menor pérdida de empleo durante los años centrales del conflicto. La distribución por servicios y grupos de edad se muestra en el cuadro 2 del Apéndice.

Sobre las diferentes causas que motivaron las bajas que venimos apuntando nos encontraríamos, por una parte, las de carácter estructural, es decir aquellas que se hubieran producido independientemente del período temporal en el que nos encontráramos, así como otras de carácter propiamente coyuntural. Entre las primeras se agruparían las jubilaciones, los fallecimientos, las dimisiones, despidos, las provocadas por los accidentes laborales, las producidas por la incapacidad física del trabajador, por la llamada a filas o por faltas graves, como se consideraban, por ejemplo, las denuncias por sustracción de mercancía transportada por la propia compañía ferroviaria. En cambio, dentro de las causas coyunturales se situarían aquellas que presentan una relación mucho más estrecha con el estallido del conflicto. Entre estas últimas se encontrarían, por una parte, las bajas ordenadas desde los primeros meses por los militares golpistas, tras la ocupación efectiva del territorio de las provincias de Huelva y Badajoz atravesado por la línea ferroviaria; por otra, las ausencias del servicio, motivadas también como respuesta por parte de algunos trabajadores a la ocupación por parte de los militares sublevados. Dichas ausencias perseguían en muchos casos hacerles frente, desplazándose para ello hacia el territorio que se encontraba aún en manos de la República; y, por supuesto, las detenciones que se produjeron desde el primer momento entre los trabajadores considerados desafectos.

Teniendo en cuenta esta doble perspectiva, la causa de baja más repetida sería la de incorporación a filas, la cual no dejaría de tener, dentro de esta coyuntura bélica, una connotación diferente, si bien, al no disponer de otras fuentes, desconocemos el impacto que anualmente tendría esta contingencia en tiempo de paz. Así pues, del total de movimientos registrados, 94 de ellos lo fueron por su incorporación al ejército, bien como consecuencia del reemplazo regular por quintas, bien por el alistamiento voluntario o por causa de una movilización forzosa debido a la evolución del conflicto. Sea cual fuere la motivación, esta circunstancia

supuso el 29,94% de todos los motivos de baja registrados durante el período analizado. Por detrás de la movilización a filas se encontrarían, si procediéramos a sumarlas, las causas relacionadas directamente con el efecto del golpe de Estado sobre el conjunto de la plantilla. Nos referimos, por tanto, a las órdenes de baja por parte de la autoridad militar, al abandono del servicio y a la detención. La suma de las tres arrojaría un balance que supera al registrado por la incorporación a filas, alcanzando entre las tres el 32,49%. El resto de causas, las que hemos clasificado como estructurales, se situarían por detrás, si bien el desarrollo de la coyuntura bélica podría haber alterado el volumen de los movimientos de esta naturaleza registrados durante el período.

El cuadro 3 que se muestra en el Apéndice, además de recoger las incidencias que motivaron las bajas, informa acerca del impacto de las mismas sobre los grupos de edad. A través del mismo apreciamos cómo las incorporaciones a filas afectaron, sobre todo, a la cohorte comprendida entre los 19 y 30 años, encontrándose en los 23,7 años la media de edad de los que se vieron movilizados. En cambio, las causas directamente relacionadas con el estallido del conflicto armado afectarían más a los grupos de edad comprendidos entre los 31-40 y los 41-50, probablemente al ser estos los que contaban con un mayor nivel de compromiso sindical y político con los partidos y centrales de izquierda.

Las bajas más directamente relacionadas con el impacto de la guerra (por orden de la autoridad militar, por abandono del servicio y detención), se producirían desde el comienzo de la contienda, es decir a lo largo del segundo semestre de 1936 y durante todo el año de 1937, representando, respectivamente, el 76,19% y el 49,21% del total de las causas registradas en cada uno de dichos ejercicios, reflejándose así el impacto directo del estallido del conflicto armado sobre la plantilla. En ese mismo período temporal se situarían también las bajas relacionadas con la reorganización del servicio de Vía y Obras, principalmente como consecuencia de las supresiones de un buen número de guarderías de los pasos a nivel.

Las incorporaciones a filas, el motivo de baja que con más frecuencia se dio durante todo el conflicto, se producirían principalmente durante el año 1938, hecho que puede denotar un repunte en la movilización, provocado por la estabilización del frente, y que se vería dirigido a edades que se encontraban por encima o por debajo de la propia del reemplazo.

A destacar dentro del último de los períodos considerados, el que comenzaría tras la terminación del conflicto, en donde se registrarían las

bajas producidas para dejar el puesto a excombatientes¹⁹ que se incorporarían así a la compañía, como premio por su participación en el campo de batalla del lado de los militares sublevados.

Por último, en cuanto a los fallecimientos registrados, los informes facilitados por los respectivos servicios no precisan las causas que los motivaron, no pudiendo saber, por tanto, si llegaron a tener algún origen violento relacionado con el curso de la guerra. Los motivos y el número de bajas identificadas, así como el periodo temporal en el que se produjeron se muestran en el cuadro 4 del Apéndice.

Respecto a los ferroviarios detenidos, a través del cruce de los datos extraídos de los informes sobre movimientos de personal con los que aporta el estudio sobre la represión contra los trabajadores vinculados a la UGT en la provincia de Huelva²⁰, hemos podido conocer que nueve de los doce empleados que fueron detenidos entre el segundo semestre de 1936 y todo el año 1937 pertenecían a dicha central sindical. Estos nueve ferroviarios de la UGT, identificados como empleados del Ferrocarril Zafra-Huelva, vendrían a representar el 16,66% de los consejos de guerra en los que estuvieron inmersos ferroviarios ugetistas de la provincia de Huelva. Las identidades de los ferroviarios del Zafra-Huelva identificados como detenidos y sometidos a Consejo de Guerra se muestran en el cuadro 5 del Apéndice.

De los nueve Consejos de Guerra en los que se vieron inmersos los ferroviarios del Zafra-Huelva, en sólo tres de ellos se dictaron sentencias condenatorias, siendo una de ellas una pena de muerte, que fue aplicada seis meses después. En este sentido es preciso recordar que la provincia de Huelva sería con 6.019 ejecuciones la cuarta provincia de Andalucía con mayor número de muertes violentas, bien por sacas o por cumplimientos de la pena capital. Por delante de la provincia onubense se encontrarían, en orden numérico, las de Sevilla, Córdoba y Málaga²¹.

Como se señala en el cuadro 4 (véase Apéndice), los abandonos del servicio se produjeron básicamente en el primer semestre de 1936, sucediéndose la mayor parte de ellos en los primeros días tras la ocupación

¹⁹ En cumplimiento de la Ley de 25 de agosto de 1939, se reservaba el 80 por ciento de las vacantes en las categorías inferiores de las plantillas de los diferentes servicios de ministerios, diputaciones, municipios y corporaciones que realizasen, explotasen o fuesen concesionarias de servicios públicos. Boletín Oficial del Estado, 1 de septiembre de 1939.

²⁰ Sánchez Ruiz, Antonio (2012, pp. 57-58).

²¹ Espinosa Maestre, Francisco (sf).

total de la línea ferroviaria por el ejército golpista. A través de la documentación que se conserva en el CDMH hemos podido conocer el devenir que tuvieron algunos de los ferroviarios que decidieron no presentarse ante la autoridad militar golpista y marchar hacia territorio republicano. De los nueve expedientes personales que hemos podido identificar en el CDMH sabemos que residían en diferentes partes de la línea: tres vivían en Almonaster la Real,²² uno en El Cerro del Andévalo²³, uno en Puebla de Sancho Pérez²⁴, otro en Fregenal de la Sierra²⁵ y los tres restantes en Huelva capital²⁶.

Hasta el estallido del golpe de Estado estos nueve trabajadores habían prestado servicios en estaciones como factores, en los talleres de la compañía y en labores de mantenimiento en las instalaciones fijas. Casi todos ellos formaron parte de las columnas de milicianos que se constituyeron desde el 18 de julio para frenar el avance de las tropas golpistas. A medida que este avance era ya irreversible y al conocer el terror que se estaba imponiendo en las poblaciones que iban ocupando los golpistas, decidieron adentrarse en territorio republicano para salvar la vida y poder seguir trabajando en las líneas ferroviarias que se encontraban operativas y estaban siendo gestionadas por los comités de explotación. Además, todos estos ferroviarios se encontraban afiliados a organizaciones sindicales (UGT y CNT) o políticas (como el PSOE, Partido Comunista e Izquierda Republicana), ocupando algunos de ellos puestos de responsabilidad en estas organizaciones dentro de sus ámbitos locales. En su peregrinaje por territorio republicano casi todos ellos tuvieron como objetivo alcanzar Madrid y entrar en contacto con la oficina que el Ferrocarril Zafra-Huelva tenía en la capital de España y a cuyo cargo se encontraba el secretario del Consejo de Administración Henry Bushell. A este directivo se dirigieron para solicitarle que intermediara ante los comités de MZA para conseguir trabajo dentro de la red de esta compañía. Parece que la mayor parte de ellos lo consiguieron. Algunos se quedaron a trabajar en Madrid capital, otros fueron destinados a Aranjuez (Madrid) y Tarancón (Cuenca) (en donde trabajaron en la construcción del

²² ACR, calderero del Servicio de Material y Tracción; FSL, albañil del Servicio de Vía y Obras y RRR, guardagujas del Servicio de Explotación.

²³ JPC, mozo de estación del Servicio de Explotación.

²⁴ ADP, peón del Servicio de Material y Tracción.

²⁵ RRG, factor de 2ª del Servicio de Explotación.

²⁶ JCT, soldador eléctrico del Servicio de Material y Tracción; CLF y MSM, ambos factores de 1ª del Servicio de Explotación.

Ferrocarril de los Cuarenta Días). Incluso algunos llegaron a trabajar en las líneas de MZA en Murcia. Solo nos encontramos con un caso que no fue así y que para poder sobrevivir en Madrid tuvo que enrolarse en el 8º Batallón de Trabajadores de Etapa y Transportes, ya que, según expuso en su declaración jurada, le negaron el trabajo en MZA al no estar afiliado a ningún sindicato, circunstancia ésta que la emplearía como atenuante en su procedimiento de depuración, ya que sobre este trabajador pesaba la acusación de ser miembro del Partido Comunista.

Todos ellos sufrieron sanciones como resultado del procedimiento depurador por el que tuvieron que pasar para recuperar sus trabajos, una vez que regresaron a sus anteriores destinos. La mayor parte reingresaron con alguna sanción, si bien en algunos casos se especificaba que, aunque merecían la separación definitiva, se les readmitía porque por su formación eran muy necesarios para la explotación del ferrocarril. Todos estos reingresos llevaban supeditados la pérdida de la antigüedad en el puesto, siendo admitidos en régimen de trabajador eventual, ya que podían ser desplazados de sus empleos si la empresa tenía la necesidad de admitir a algún excombatiente. Sólo en uno de los casos estudiados sería separado del servicio al estar encartado en otro procedimiento y ser sometido a consejo de guerra por el que fue condenado a veinte años de cárcel²⁷.

Dentro de los grupos profesionales identificados en el informe observamos cómo, en materia de bajas en la compañía, serían las categorías más puramente ferroviarias las que recibieron el mayor impacto durante los años en los que se desarrolló la contienda. Entre las primeras se encontrarían las 17 guardesas identificadas, todas ellas verían perder su empleo como consecuencia de la supresión de los pasos a nivel que tenían asignados²⁸ o por ceses arbitrarios decretados por la compañía, argumentando decisiones empresariales²⁹ o relacionadas con las

²⁷ ACR, calderero del Servicio de Material y Tracción. CDMH. Expedientes personales del Ferrocarril Zafra-Huelva, caja 188.

²⁸ Los pasos suprimidos se situaban en el tramo comprendido entre las estaciones de Medina de las Torres (Badajoz) y Cumbres Mayores (Huelva). La mayor parte de estos pasos se encontraban dentro del término municipal de Fregenal de la Sierra y el resto en Valencia del Ventoso, Fuentes de León y Puebla de Sancho Pérez.

²⁹ Este fue el caso de MCCM, guardesa destinada en una casilla de vía de Cumbres Mayores (Huelva), con 57 años de edad, que perdió su empleo por la necesidad de asignar en el paso que guardaba a una pareja de empleados casados.

separaciones decretadas por la autoridad militar³⁰ o por el traslado de sus maridos³¹, demostrándose así la complementariedad de estos puestos que venían a ser ofertados por las empresas por razones de parentesco y por el bajo coste laboral que suponían para las arcas de las compañías ferroviarias³².

El segundo grupo profesional más afectado sería el correspondiente al personal de oficio en los talleres de mantenimiento de material rodante, uno de los más movilizadas política y sindicalmente, en donde los 21 trabajadores que causaron baja sólo fueron suplidas parcialmente con la incorporación de dos nuevos trabajadores y la readmisión de otros tres. El cuadro 6 (véase Apéndice) muestra también cómo otros empleos especializados sufrieron pérdidas de efectivos sin que se produjeran apenas sustituciones durante el período analizado, así se constata en los casos de los guarda-frenos, guardagujas, fogoneros, capataces, oficiales, factores, maquinistas, revisores, conductores, jefes y técnicos.

De esta tónica se apartarían los empleos ligados a las líneas telegráficas y de telefonía desempeñadas, respectivamente, por telegrafistas y celadores, los cuales, tras sufrir 17 bajas, serían reemplazados parcialmente con 7 nuevos ingresos y 5 readmisiones, mostrando así la necesidad de cubrir una función básica para un ferrocarril, más aún en un contexto bélico. No obstante, los alumnos meritorios y aprendices que se incorporaron a la compañía durante este período vendrían a cubrir, aunque solo de manera parcial, el déficit que se produjo entre las categorías que exigían un nivel mayor de especialización profesional. En cambio, los empleos que exigían una escasa preparación para su ejercicio (como los de mozo, ayudante o auxiliar y eventuales) serían los que más se prodigarón a lo largo del período analizado. El detalle de los movimientos de personal por categorías profesionales se muestra en el cuadro 6 del Apéndice.

Como ya hemos indicado, el número de bajas registradas serían suplidas parcialmente por nuevas incorporaciones a la compañía

³⁰ Este fue el caso de MBB, guardesa destinada en una casilla de vía de Valencia del Ventoso (Badajoz), con 24 años de edad, que perdió su empleo por hallarse su marido en paradero desconocido y haber sido cesado en la compañía.

³¹ Como fueron los casos de MCHM y MVF, ambas guardesas en Valencia del Ventoso y Puebla de Sancho Pérez, respectivamente, en la provincia de Badajoz, que tuvieron que cesar en sus empleos por el traslado de sus maridos y no existir plazas vacantes para ella en los nuevos destinos.

³² Polo (2011).

ferroviaria. Estos nuevos ingresos corresponderían, con sólo la excepción de dos mujeres³³, principalmente a varones y más de la mitad de los mismos con edades comprendidas entre los 19 y 30 años, si bien, según mostramos en el cuadro 7 (véase Apéndice), las cohortes comprendidas entre los 13-18 y los 31-40 contarían también con una presencia importante entre las nuevas incorporaciones a la compañía. Estos nuevos ingresos se registrarían en los principales servicios, siendo el de Explotación, el que acogería a más de la mitad de los mismos, seguido por el Servicio de Vía y Obras y el de Material y Tracción (véase el detalle completo en el cuadro 7 del Apéndice).

A pesar de no contar con toda la información en torno a las causas que motivaron estas contrataciones, sí podemos afirmar que la mayor parte de las mismas obedecieron a necesidades propias del servicio, destacando entre los nuevos ingresos la presencia de hijos de empleados³⁴ y de excombatientes, los cuales se incorporarían a la empresa a lo largo de todo el desarrollo del conflicto, pero, sobre todo, en el caso de los segundos, tras la terminación de la guerra.

Como ya hemos introducido al hablar del perfil de los trabajadores identificados (véase cuadro 6 del Apéndice), en el caso de los nuevos ingresos encontramos cómo estas nuevas incorporaciones se producirían todas ellas en categorías para las que se requería una escasa cualificación (mozos de estación, obreros eventuales, mozos suplementarios

³³ Una de ellas, de 18 años de edad, era la hija de JOL, secretario de la Dirección de la Compañía. Ingresó como Auxiliar de Secretaría en las oficinas centrales. Contaba con el título de Bachiller y según su ficha tenía conocimientos de francés e inglés. La segunda, de 35 años de edad, ingresaría con la categoría de limpiadora en la estación de Valdelamusa (Huelva).

³⁴ Las solicitudes de ingreso de aquellos hijos de empleados que habían pasado el período de guerra en territorio republicano se convertían prácticamente en un expediente de depuración. Tenían que suscribir la correspondiente declaración jurada y documentar la misma con todos los avales posibles, entre ellos el de su propio progenitor que debía dar fe de la conducta de su hijo durante el período de guerra, de su adhesión incondicional al “Glorioso Movimiento Nacional” y precisar el motivo por el cual se encontraba fuera de su residencia. Así se recoge en la documentación relativa al aspirante PPM, hijo del jefe de estación de Almonaster la Real, MPC. PPM tenía solicitado desde 1930 su ingreso como telegrafista en el Ferrocarril Zafra-Huelva. Cuando estalló la guerra preparaba oposiciones en Madrid para el ingreso en ferrocarriles. Fue movilizado por el ejército republicano y ejerció labores como mecanógrafo en oficinas militares. Al finalizar la contienda se afilió a Falange y presentó un aval firmado por falangistas de Madrid, que le sirvió para ingresar en la compañía ferroviaria. CDMH, Caja 188, expediente de PPM.

eventuales), así como en la modalidad de aprendices y alumnos meritorios que iniciarían así su período de formación profesional en la compañía. Las nuevas contrataciones se registrarían desde el segundo semestre de 1936 y llegarían a su máximo durante el ejercicio de 1938 al alcanzarse 107 nuevos ingresos. Desde julio de 1936 y hasta finales de 1938 se registraría una media mensual de 6,96 nuevas contrataciones, mientras que durante los dos años y medio siguientes, hasta el 31 de julio de 1941, el ritmo de nuevos ingresos se ralentizaría hasta alcanzar un 2,82 de media mensual (véase el detalle completo en el cuadro 8 del Apéndice).

Una manera de calibrar el impacto del número de bajas sobre el conjunto de la plantilla es a través de su comparación con el número de readmisiones identificadas en el informe que venimos analizando. Así pues, del conjunto de movimientos de personal que se produjeron durante todo el período, sólo se han identificado 79 readmisiones, siendo el Servicio de Explotación el que acogió la mayor parte de ellas, exactamente el 63,29%, mientras que el grupo de edad comprendido entre los 19 y 30 sería al que corresponderían también la mayor parte de los trabajadores que pudieron reincorporarse de nuevo al trabajo en la compañía ferroviaria, concretamente un 65,82% se encontraban dentro de dicha cohorte de edad. En consonancia con las bajas registradas, el resto de servicios considerados esenciales, Vía y Obras y Material y Tracción, absorberían la práctica totalidad de las readmisiones restantes y, de igual manera, se situarían, respecto a la edad, el resto de cohortes superiores a los 30 años (véase el detalle completo en el cuadro 9 del Apéndice).

Todas las motivaciones que respaldaron las readmisiones contaron con una relación directa con la contienda y con el desenlace del conflicto. Prácticamente la mitad de las readmisiones registradas, concretamente 35 de un total de 79, fueron ordenadas por el estamento militar franquista en cumplimiento de las órdenes decretadas para la separación de funcionarios y empleados de empresas concesionarias del Estado. Nos referimos al Decreto número 108 de la Junta de Defensa Nacional ³⁵ y a su ratificación por el Decreto-Ley del autodenominado Gobierno del Estado, de fecha 5 de diciembre de 1936, predecesores ambos de la Ley de Depuración de Funcionarios de 10 de febrero de 1939.

³⁵ Publicado en el *Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional de España*, de 16 de septiembre de 1936, número 22.

Según se muestra en el cuadro 10 del Apéndice, en el Ferrocarril Zafra-Huelva las readmisiones aprobadas por la autoridad militar responderían, por la fecha en la que se produjeron, con las promulgadas con anterioridad a la Ley de 10 de febrero de 1939, mientras que sólo 11 de ellas serían las que se vieron ratificadas a raíz de la referida norma depuradora publicada en 1939. En cambio, sería a partir de la terminación del conflicto cuando se producirían el mayor número de readmisiones, motivadas, principalmente y a falta de conocer la causa de todas ellas, por la conclusión del servicio militar o por el regreso del frente de guerra por parte de los empleados movilizados.

En consonancia con el número estaciones y de kilómetros de línea, la provincia de Huelva y, más concretamente, su capital provincial, en donde se concentraban la mayor parte de las dotaciones logísticas y de explotación de este ferrocarril (estación término, taller de material y tracción y depósito de máquinas), sería la que registraría el mayor número de movimientos de personal. En ambas provincias las bajas superarían a los nuevos ingresos, si bien la diferencia entre el número de bajas con respecto a las altas sería mayor en el conjunto de la provincia de Badajoz. Esta circunstancia, junto con el hecho de que el número de readmisiones no alcanzara a suplir el déficit de personal provocado por las bajas, haría que la provincia de Badajoz fuese la más damnificada de las dos, al perder 13 trabajadores en su balance final. La distribución de los movimientos de personal en las dos provincias se muestra en el cuadro 11 del Apéndice.

Como ya hemos indicado, de las 314 bajas registradas en el conjunto del ferrocarril, aproximadamente un tercio de las mismas se encontrarían relacionadas directamente con el estallido de la sublevación militar y el comienzo de la guerra. Así, como se detalla en el cuadro 12 del Apéndice, en el caso de la provincia de Huelva encontramos que el 31,22% de las bajas fueron achacables directamente a motivaciones políticas. En el caso de las bajas registradas en la provincia de Badajoz el porcentaje vinculado directamente con el conflicto armado se elevaría al 34,62% y al 29,03% en el caso de aquellas residencias no identificadas.

Teniendo en cuenta que durante el período de análisis contemplado se registraron 35 readmisiones por orden de la autoridad militar, el impacto del golpe de estado en el Ferrocarril Zafra-Huelva arrojaría un total de 65 separaciones del servicio.

Por último, si descendemos al detalle del balance de movimientos de personal en cada una de las estaciones y enclaves pertenecientes a esta compañía ferroviaria, las residencias más perjudicadas serían las pacenses

de Valencia del Ventoso y Fregenal de la Sierra, que perdieron 10 y 5 empleados respectivamente. Coincide que ambas fueron las últimas en ser ocupadas por el ejército franquista dentro del tramo ferroviario que discurre por la provincia de Badajoz. En la parte onubense sería Jabugo la más golpeada con una pérdida de cinco empleados.

4.2 El procedimiento depurador durante el período RENFE

Constituida la Red Nacional de Ferrocarriles a comienzos del año 1941, las compañías ferroviarias se verían obligadas a transferir a la nueva empresa pública toda la documentación generada a raíz del desarrollo del procedimiento depurador. La Secretaría General Adjunta de RENFE ejercería como órgano delegado por el Consejo de Administración de RENFE para abordar la Depuración del personal ferroviario dentro de la empresa y funcionaría como tal hasta el 8 de febrero de 1943.

En este contexto, a la Compañía del Ferrocarril Zafra-Huelva, incorporada como línea anexionada a la nueva empresa pública dentro de la red de explotación adjudicada a la antigua compañía de MZA, le sería requerida la referida documentación con fecha 29 de octubre de 1941. En el CDMH se conserva, entre la documentación referida a las líneas anexionadas, un escrito dirigido por el Ingeniero Jefe de Tracción de MZA al Jefe de Material y Tracción del Ferrocarril Zafra-Huelva, T. Naylor, por el que se le solicitaba la documentación sobre el procedimiento depurador en dicho servicio. La contestación formulada por Naylor nos permite conocer algún detalle sobre el procedimiento llevado a cabo en dicho ferrocarril. Así pues, informaba que *“por haber durado muy poco la dominación roja en ésta fueron muy pocos, también, los individuos sometidos a depuración”*. En cuanto al desarrollo del procedimiento precisaba que *“las depuraciones habían sido hechas por la autoridad militar, con los datos y antecedentes que facilitaba la dirección de este ferrocarril”*. Sobre la documentación existente en las oficinas del Servicio de Material y Tracción comunicaba que *“no tiene (tenía) más antecedentes que el de la resolución recaída en cada caso, resolución que transmitía la Dirección para que éste Servicio procediera en consecuencia, por cuyo motivo no es (era) posible remitirlos, por no poseer los expedientes correspondientes”*. Aprovechaba el escrito para comunicar el nombre de José Orellana López, por aquel entonces agregado a la Jefatura del Servicio de Intervención de RENFE con residencia en Madrid, quien había desempeñado con anterioridad el cargo de Secretario de Dirección del

Ferrocarril Zafra-Huelva y quien llevó *“estos asuntos de depuración del personal y, nadie más que él podía dar detalles y antecedentes”*. Con ello se constata que en el Ferrocarril Zafra-Huelva no se llegaría a constituir ningún departamento específico para abordar el procedimiento depurador, sino más bien sería abordado directamente desde la dirección de la compañía. Concluía su breve informe precisando que *“no tenían trabajando a ningún empleado sin depurar”*³⁶.

A mediados de diciembre de 1941 el Servicio de Material y Tracción remitiría sendas relaciones del personal adscrito al referido servicio con la situación en la que se encontraban sus 273 empleados en relación al procedimiento depurador. De los 273 empleados ninguno de ellos se encontraba pendiente de pasar el procedimiento depurador. Sólo dos de ellos habían recibido sanciones que no contemplaban la separación del servicio. Precisaba también que 54 nuevos empleados se habían incorporado tras el 18 de julio de 1936, un número prácticamente coincidente al que arrojan los informes de movimientos de personal durante el período anteriormente analizado.

El Servicio de Explotación también remitiría en febrero de 1942 un listado similar. En este documento presentaba igualmente la situación de los 260 empleados adscritos a dicho servicio. En este Servicio el número de empleados reingresados con sanción se elevaba a cinco y dos más se encontraban detenidos, lo que significaba que hasta que no alcanzaran la libertad y no fueran depurados no podrían volver a trabajar. En fecha no determinada los servicios de Intervención y Almacenes remitirían también sendos informes. El Servicio de Intervención contaría también con personal sancionado, concretamente tres de los 16 que componían el mismo. En el cuadro 13 del Apéndice se detallan todas las casuísticas que se contemplaban en los respectivos informes.

Para tener un conocimiento general de la situación del personal del Ferrocarril Zafra-Huelva en 1942 con respecto al procedimiento depurador, nos faltarían por conocer datos de los que no disponemos, concretamente los relativos al Servicio de Vía y Obras. Esa laguna nos impide comparar íntegramente este balance con los movimientos de personal registrados durante la Guerra Civil y los dos años siguientes a la conclusión de la misma.

No obstante, el cotejo de los listados emitidos por la Compañía del Zafra-Huelva en 1942 con los nombres que aparecen en los informes sobre

³⁶ CDMH. Zona MZA. Líneas anexionadas, Caja 267.

movimientos de personal que hemos venido analizando, nos permiten conocer que de los 65 trabajadores que fueron separados del servicio, bien por orden de la autoridad militar o porque abandonaran sus puestos o fueran detenidos, 25 de ellos solicitaron posteriormente el reingreso, siendo readmitidos sin sanción nueve de ellos, otros siete reingresaron con sanción, mientras que a los nueve restantes se les ratificó la sanción de separación definitiva. Con el conocimiento de esos datos y tomando como referencia los 755 empleados que tenía esta compañía ferroviaria en plantilla en 1935, el balance estimado de la depuración en el Ferrocarril Zafra-Huelva sería el que se recoge en el cuadro 14 que se muestra en el Apéndice.

Si comparamos los datos resultantes en el Ferrocarril Zafra-Huelva con los que arrojó el procedimiento depurador en las cuatro grandes compañías de vía ancha (Norte, MZA, Oeste y Andaluces), podríamos afirmar que, en valores relativos, el balance de trabajadores separados del servicio en el Ferrocarril Zafra-Huelva se situaría con un 6,49% por encima de los porcentajes obtenidos en las compañías MZA (en donde se alcanzó el 5,41%) y en Oeste de España (en donde el porcentaje se situó en el 4,41%), pero por debajo de los alcanzados en la Compañía del Norte (13,11%) y en la de los Ferrocarriles Andaluces (con un 11,27%). En cambio, si sumamos los porcentajes totales de sanciones, el resultado se quedaría en un 7,68%, muy por debajo de los registrados en las cuatro compañías anteriores, cuya media se situó en el 29,49% (Polo 2015: 256). Los motivos que, en nuestra opinión, justificarían esta importante diferencia en el Ferrocarril Zafra-Huelva se encontrarían en el hecho de haber quedado dentro de la retaguardia franquista, desde los primeros meses de la sublevación militar. Esa circunstancia provocaría una menor resistencia a esa nueva situación, muy parecida a la que experimentaron las provincias gallegas y castellano-leonesas que pertenecieron a la red ferroviaria de la Compañía del Oeste, las cuales también se vieron sometidas por el ejército sublevado durante el verano de 1936 (Polo 2019: 297). No obstante, en el caso del Ferrocarril Zafra-Huelva sí se aprecia un gran desequilibrio entre los porcentajes alcanzados por los que finalmente fueron separados del servicio (con el 6,49%) con respecto a los que reingresaron con sanción (con un porcentaje del 1,19%). En nuestra opinión, esta gran distancia vendría a manifestar el castigo ejemplarizante que los militares golpistas quisieron infligir a este colectivo profesional que, junto con al minero, sería de los más ideologizados y movilizados políticamente en ambas provincias.

Por último, hay que indicar que, de los 49 trabajadores sancionados con la separación definitiva, siete de ellos, residentes todos en la provincia de Huelva, solicitarían su reingreso a partir de la publicación de la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de julio de 1950 por la que se autorizó a RENFE a recibir y examinar las instancias de reingreso que presentaran los agentes que fueron separados por el proceso de depuración de la década de 1940. De las cinco solicitudes cursadas sólo prosperó una de ellas, al ser readmitido el trabajador para su inmediata jubilación³⁷. Las seis solicitudes restantes fueron rechazadas por el Ministerio de Obras Públicas. Dos de ellas por pertenecer a trabajadores acusados de ser masones³⁸, otra por corresponder a un trabajador acusado de robo y allanamiento de morada durante la guerra³⁹, otra por pertenecer a un trabajador que había participado en comités y organismos marxistas⁴⁰, desconociendo el motivo de desestimación de dos de ellos⁴¹. Cuando en 1957 finalizó este proceso de readmisiones serían 13 los ferroviarios de la provincia de Huelva que, habiendo solicitado el reingreso, no pudieron recuperar sus puestos de trabajo, perteneciendo seis de ellos al Ferrocarril Zafra-Huelva. Sólo con la muerte del dictador, al firmarse un 5 de diciembre de 1975 el Decreto número 3357, por el que se daban por revisadas de oficio y anuladas las sanciones impuestas a raíz de la Ley de Depuración de Funcionarios de 10 de febrero de 1939, se resolverían finalmente estos casos, pudiendo solicitar los trabajadores afectados sus respectivas pensiones ante el Servicio de Personal de RENFE.

CONCLUSIONES

Nuestro análisis sobre el Ferrocarril Zafra-Huelva nos ha permitido conocer cuáles fueron las contingencias laborales que se fueron presentando en una línea ferroviaria que pudo mantener sus tráficos durante todo el período bélico. Es cierto que la documentación que hemos utilizado sólo nos muestra información relativa a los movimientos de

³⁷ Fue el caso de MPA, guardabarreras con destino en El Repilado y Jabugo-Galaroza (Huelva).

³⁸ Fueron los casos de GNS y de FSG, oficial de oficina y fogonero, respectivamente, con destinos ambos en Huelva capital.

³⁹ Fue el caso de RGS, telegrafista en Huelva capital.

⁴⁰ Fue el caso de RRM, forjador del taller de Huelva.

⁴¹ Siendo los casos de JLMG y CSL, celador y oficial administrativo, respectivamente, con destinos ambos en Huelva capital.

personal, pero no dejan de ser indicadores que nos revelan las necesidades que fueron surgiendo a medida que el conflicto fue evolucionando. Así pues, de los cerca de medio millar de trabajadores identificados (468 para ser exactos), más de la mitad de ellos (concretamente 275, la mayoría con edades comprendidas entre los 13 y los 30 años), ingresarían en la compañía en el período comprendido entre 1936 y el 31 de julio de 1941. Estas nuevas incorporaciones, por regla general, vinieron a ocupar empleos auxiliares, de escasa cualificación profesional y en algunos casos con un carácter eventual, debido en parte a la temporalidad de los trabajos para los que fueron contratados y a los llamamientos a filas de buena parte de los nuevos ingresos. Destaca entre estas nuevas contrataciones las que vendrían a ocupar los excombatientes, en cumplimiento de la legislación franquista hacia este colectivo. En cambio, las categorías profesionales que exigían un nivel de formación y de conocimiento del modo ferroviario, a pesar de que se vieron parcialmente mermadas por las bajas registradas durante el período bélico, se verían suplidas a través de los procesos de movilidad vertical que existían en la mayoría de las empresas ferroviarias, trayectoria que se lograba a través de un proceso continuado de experiencia profesional que se iniciaba tras ingresar en la base de la empresa como aprendiz o alumno meritorio. Estas fórmulas parece que se mantuvieron durante los años en los que prolongó el conflicto, como hemos constatado en el caso del Ferrocarril Zafra-Huelva.

Dentro de las bajas detectadas, las vinculadas directamente con el conflicto armado (se incluyen aquí las generadas por el procedimiento depurador llevado a cabo por la autoridad militar, las producidas por los abandonos del servicio a partir del estallido del golpe de Estado y las registradas como consecuencia de las detenciones), representarían en torno a un tercio del total. La mayor parte de ellas afectaron a trabajadores que habían ingresado en décadas anteriores a la de 1930 y contaban ya con más de 30 años de edad, mientras que aquellas que estuvieron vinculadas con los llamamientos a filas (que representaron igualmente en torno a un tercio del total) estuvieron representados por trabajadores ingresados en su mayoría a partir de julio de 1936, con edades comprendidas entre los 19 y 30 años.

Sólo el veinticinco por ciento de los trabajadores que causaron baja durante los años de guerra volverían a ser readmitidos durante la misma o durante los dos años siguientes anteriores a la constitución de RENFE. La mayor parte de estas readmisiones obedecieron a órdenes de la autoridad militar, tras haber procedido a la revisión de los expedientes de aquellos

que, en primera instancia, fueron separados del servicio en la compañía ferroviaria.

Ya durante el período RENFE, cuando el Ferrocarril Zafra-Huelva ya se había incorporado a RENFE como línea ferroviaria asignada a la red de la antigua compañía de MZA, hemos podido constatar cómo en este ferrocarril no se constituiría ningún órgano específico para abordar el procedimiento depurador una vez terminada la Guerra Civil, al ser llevado a cabo directamente desde la misma dirección de la compañía. El balance que conocemos del mismo, si bien es estimado y parcial por la ausencia de datos relativos al Servicio de Vía y Obras, nos permite indicar que, aunque en cuanto al porcentaje total de sanciones el Ferrocarril Zafra-Huelva arrojaría un resultado muy similar al que se ha podido constatar en las provincias gallegas y castellano-leonesas explotadas por la Compañía del Oeste, en las que, al igual que en las de Huelva y en la de Badajoz, la ocupación militar por parte del ejército sublevado fue muy rápida, culminando durante el verano de 1936. En cambio, dentro ya del conjunto de la plantilla del Zafra-Huelva, al existir un mayor número de despedidos que de reingresados con sanción, se podría deducir que los militares golpistas quisieron dar a este colectivo profesional un castigo ejemplarizante para frenar así cualquier amago de insubordinación. Concluimos nuestro trabajo con el final del régimen franquista, constatando la pervivencia de la casuística de los separados en esta línea ferroviaria, la cual sólo se resolvería tras la muerte del dictador. Confiemos que la investigación futura nos arroje más análisis sobre estos procedimientos en el resto de ferrocarriles de la provincia, que nos sirvan para contrastar estas conclusiones y, sobre todo, para conocer las consecuencias de la Guerra Civil sobre el conjunto del colectivo ferroviario de la provincia onubense.

BIBLIOGRAFÍA

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

- Aldave Monreal, Esther; Oviedo Silva, Daniel; Rodríguez Villar, Izaskun; Velasco Zozaya, Lisabe; García Funes, Juan Carlos; Satrustegui Andrés, Imanol (2023). “Cautivo y depurado. La violencia política desplegada contra el personal ferroviario de Altsasu-Alsasua durante la Guerra Civil Española y el primer Franquismo”. Comunicación presentada al IX Congreso de Historia Ferroviaria, Mataró, 2023.
- Cayón García, Francisco y Muñoz Rubio, Miguel (2008). “La fractura ferroviaria de la guerra civil”, en Fuentes Quintana, Enrique y Comín Comín, Francisco (coords.), *Economía y economistas en la Guerra Civil*. Marcial Pons, Galaxia Gutenberg, Real Academia de las Ciencias Políticas y Morales. Vol. 1, Barcelona, pp. 601-652.
- Carrillo Pérez, Aitor (2023a). La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo: una primera aproximación a partir de la comparación entre Tudela y el valle de la Sakana (Navarra). Documentos de trabajo del Fondo Documental de la Memoria Histórica en Navarra, nº 14, pp. 1-83.
- Carrillo Pérez, Aitor (2023b). “Trenbideko langileriaren depurazioa Gerra Zibilean eta frankismoan: Tuteraren eta Sakanaren arteko konparaketa”. *Uztaro: giza eta gizarte-zientzien aldizkaria*, Nº. 125, 2023, págs. 37-55.
- Carrillo Pérez, Aitor (2023c). “Trenbideko langileen depurazioa Gerra Zibilean eta frankismoan: Tuteraren eta Sakanako haranaren (Nafarroa) konparaketaren bidezko lehen hurbilketa”. *Gerónimo de Uztariz*, Nº. 37, 2023, págs. 173-199.
- Carrillo Pérez, Aitor (2024). “Altsasuko trenbideko langileen depurazioa Gerra Zibilean eta frankismoan: Jesús Melladoren kasua”. Sancho el sabio: Revista de cultura e investigación vasca, Nº 47, 2024, págs. 58-85
- Carrillo Pérez, Aitor y Rodríguez Villar, Izaskun (2024). La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo: una comparación entre La Ribera Tudela y el valle de la Sakana (Navarra). Documentos de trabajo del Fondo Documental de la Memoria Histórica en Navarra, nº 18, pp. 1-252.

- Chaves Rodríguez, Candela (2014). Justicia Militar y Consejos de Guerra en la Guerra Civil y Franquismo en Badajoz: delitos, sentencias y condenas a desafectos. Tesis doctoral inédita. Universidad de Extremadura.
- Cuéllar Villar, Domingo y Sánchez Picón, Andrés (2008). *150 años de ferrocarril en Andalucía, un balance*. 2 vols. Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.
- Díaz Retana, José María (2024). *Depurados de Obras Públicas*, Madrid, Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Disponible en <https://publicaciones.transportes.gob.es/depurados-de-obras-publicas>.
- Durán i Suárez, Jordi (2023). *Carrilaires sota sospita. Conflicte social, repressió i depuració ferroviària a Móra la Nova*. Associació per a la Preservació del Patrimoni Ferroviari i Industrial (APPFI). Mora la Nova (Tarragona).
- Espinosa Maestre, Francisco (2005). *La Guerra Civil en Huelva*. Servicio de Publicaciones de la Diputación de Huelva.
- Espinosa Maestre, Francisco (sf). Informe sobre la represión franquista. Estado de la cuestión.
- Fernàndez Pizà, Maria Antònia (2023). La Companyia dels Ferrocarrils de Mallorca durant la Guerra Civil: la seva contribució a la defensa passiva de l'illa. Conselleria de Mobilitat i Habitatge.
- Gorini Santo, Carles (2022). “Confiscació, Guerra Civil i repressió al ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona”. En *Recerques*, 80 (2022), pp. 83-106
- Gorini Santo, Carles y Caballé i Colom, Eduard (2024). Ferrovianis en guerra. Revolució, guerra civil i repressió franquista als Ferrocarrils catalans de via estreta. Pagés editors. Lleida.

- Jurado Almonte, José M. y Perejil Delay, Antonio (1997). *Historia y actualidad del Ferrocarril Zafra-Huelva*. Asociación de Amigos del Ferrocarril de la Cuenca Minera de Riotinto, Nerva.
- López Díaz, Juan Carlos (2019). “Aproximación a la depuración de los trabajadores del ferrocarril: el caso de los empleados de la MZA en Mérida”. En *Revista de Estudios Extremeños*, 2019, Tomo LXXV, N.º III, pp. 1045-1077.
- Moreno Claverías, Belén; Muñoz Rubio, Miguel; Polo Muriel, Francisco (2023). “La represión de las trabajadoras ferroviarias durante la Guerra Civil y franquismo”. Comunicación presentada al IX Congreso de Historia Ferroviaria, Mataró, 2023.
- Muñoz Rubio, Miguel (1995). *RENFE (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*. Ediciones Luna, Madrid.
- Muñoz Rubio, Miguel (2008). “Los ferroviarios bajo “presunción de culpabilidad”. La depuración franquista en el ferrocarril español”, en Cuesta Bustillo, Josefina (coord.), *La depuración de funcionarios bajo la dictadura franquista (1936-1975)*. Fundación Francisco Largo Caballero, Madrid, pp. 200-215.
- Muñoz Rubio, Miguel (2020). «Ochocientos brazos». El movimiento obrero en el ferrocarril durante el franquismo, Madrid, Editorial Anexo.
- Olaizola Elordi, Juan José (2011). “Represión y reconversión en el ferrocarril del Urola”, en Muñoz Rubio, Miguel (ed.), *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 327-354.
- Oviedo Silva, Daniel (2021). “Vías muertas. Las depuraciones del personal ferroviario de Navarra en el primer Franquismo”. En Zubiaga Arana, Erik; Barruso Barés, Pedro; Mendiola Gonzalo, Fernando; Merino Tena, Agustina (Coords.) *La represión Franquista en Euskadi y Navarra*. Memoria antifranquista del Baix Llobregat, año 16, núm. 21, pp. 116-121.

- Peña Guerrero, María Antonia (2023). Wilhelm Sundheim, un empresario alemán en la España del siglo XIX. Editorial Marcial Pons.
- Pérez López, Juan Manuel (2007). “Ferrocarriles y minas: los sectores de inversión de los capitales extranjeros”. En Romero Macías, Emilio (dir.). *Los ferrocarriles en la provincia de Huelva. Un recorrido por el pasado*. Universidad de Huelva, pp. 159-175.
- Polo Muriel, Francisco (2008). “El factor humano en el Servicio de Vía y Obras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1936)”. En Cuéllar Villar, Domingo y Sánchez Picón, Andrés (dir.), *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Vol. 2, Junta de Andalucía, Sevilla, pp. 643-721.
- Polo Muriel, Francisco (2015). *La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo (1936-1975)*. Tesis doctoral disponible en el repositorio documental de la Universidad Autónoma de Madrid: <https://repositorio.uam.es/handle/10486/669730>
- Polo Muriel, Francisco (2019). *La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo (1936-1975)*. Colección de Historia Ferroviaria, nº 15. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Sánchez Ruiz, Antonio (2012). La UGT de Huelva. La represión a la Unión General de los Trabajadores de Huelva a través de los Consejos de Guerra (1936-1945). Editado por la Fundación para el Desarrollo de los Pueblos de Andalucía.
- Santa Marina Oliver, Luis (2011). “La depuración del personal en el Ferrocarril Metropolitano de Barcelona Transversal”, en Muñoz Rubio, Miguel (ed.), *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 355-378.
- Torre de la, Enrique (1935). *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías*. Madrid.

APÉNDICE

Cuadro 1. Distribución del personal del Ferrocarril Zafra-Huelva, año 1935.

Servicios	Número de empleados	%
Dirección y Servicios Generales	47	6,23
Vía y Obras	232	30,73
Material y Tracción	234	30,99
Explotación	242	32,05
Total	755	100

Fuente: Anuario de Ferrocarriles y Tranvías de Enrique de la Torre, 1935.

Cuadro 2. Distribución por servicios y grupos de edad de los trabajadores en situación de baja (julio, 1936-julio, 1941).

Servicios	13-18	19-30	31-40	41-50	51-65	>65	SD	Total
Almacenes	0	1	0	0	1	0	0	2
Comercial	0	0	0	0	1	0	0	1
Contabilidad	0	2	0	0	0	0	0	2
Contencioso	0	0	0	0	0	0	0	0
Intervención y Estadística	0	3	2	3	0	0	0	8
Material y Tracción	4	6	9	13	11	4	2	49
Explotación	17	86	43	18	4	0	2	170
Vía y Obras	0	29	21	16	13	0	0	79
Se desconoce	0	1	1	1	0	0	0	3
Total	21	128	76	51	30	4	4	314
%	6,69	40,76	24,20	16,24	9,55	1,27	1,27	100

Abreviatura: SD: se desconoce edad

Fuente: CDMH. Informes de empleados del Ferrocarril Zafra-Huelva, Caja 187. Elaboración propia.

Cuadro 3. Distribución de los trabajadores en situación de baja por motivo de la misma y grupos de edad (julio, 1936-julio, 1941).

Motivo Baja	13-18	19-30	31-40	41-50	51-65	>65	SD	Total	%
Incorporación a filas	13	78	3	-	-	-	-	94	29,94
Orden Autoridad Militar	4	11	18	10	3	-	2	48	15,29
Abandono del Servicio	1	11	11	15	2	-	-	40	12,74
Fallecimiento	-	-	2	10	9	1	-	22	7,01
Reorganización del servicio	-	1	6	6	5	-	-	18	5,73
Sustracción de mercancía	-	3	8	2	-	-	-	13	4,14
Detenido	-	3	5	2	2	-	-	12	3,82
Dimisión	1	5	5	1	-	-	-	12	3,82
Jubilación	-	-	-	-	9	3	-	12	3,82
Por ingreso de excombatiente	1	2	8	-	-	-	-	11	3,50
A petición del mismo	-	3	2	-	-	-	-	5	1,59
Inutilidad física/enfermedad	-	1	1	-	-	-	1	3	0,96
Por decisión de la compañía	-	1	2	1	-	-	-	4	1,27

Motivo Baja	13-18	19-30	31-40	41-50	51-65	>65	SD	Total	%
Accidente laboral	-	1	-	-	-	-	-	1	0,32
Se desconoce	1	8	5	4	-	-	1	19	6,05
Total	21	128	76	51	30	4	4	314	100

Abreviatura: SD: se desconoce edad

Fuente: CDMH. Informes de empleados del Ferrocarril Zafra-Huelva, Caja 187. Elaboración propia.

Cuadro 4. Distribución de los trabajadores identificados por motivo de baja y período temporal (julio, 1936-julio, 1941).

Motivo Baja	2º Sem. 1936	1937	1938	1º Trim. 1939	01 abr. 1939 a 31 jul. 1941	SD	Total	%
Incorporación a filas	4	12	66	2	7	3	94	29,94
Orden Autoridad Militar	12	20	9	3	2	2	48	15,29
Abandono del Servicio	33	2	2	1	1	1	40	12,74
Fallecimiento	-	5	2	4	9	2	22	7,01
Reorganizaci ón del servicio	5	13	-	-	-	-	18	5,73
Detenido	3	9	-	-	-	-	12	3,82
Sustracción de mercancía	-	1	7	-	5	-	13	4,14
Jubilación	-	-	6	-	6	-	12	3,82
Por ingreso de	-	-	-	-	11	-	11	3,50

Motivo Baja	2º Sem. 1936	1937	1938	1º Trim. 1939	01 abr. 1939 a 31 jul. 1941	SD	Total	%
excombatiente								
Dimisión	2	1	5	-	4	-	12	3,82
A petición del mismo	-	-	2	-	3	-	5	1,59
Inutilidad física/enfermedad	3	-	-	-	-	-	3	0,96
Por decisión de la compañía	1	-	1	-	2	-	4	1,27
Accidente laboral	-	-	-	-	1	-	1	0,32
Se desconoce	1	-	1	-	1	16	19	6,05
Total	64	63	101	10	52	24	314	100
Porcentajes	20,38	20,06	31,85	3,18	16,88	7,64	100	

SD: se desconoce fecha

Fuente: CDMH. Informes de empleados del Ferrocarril Zafra-Huelva, Caja 187. Elaboración propia.

Cuadro 5. Relación de los ferroviarios ugetistas del Ferrocarril Zafra-Huelva, residentes en la provincia de Huelva, detenidos y sometidos a Consejo de Guerra.

Residencia	Categoría laboral	Nombre	Apellidos
Huelva	Fogonero de 1ª	Antonio	Alarcón Chaparro
Huelva	Guardafrenos	Manuel	Alarcón Chaparro
Almonaster la Real	Calderero	Antonio	Cayetano Romero
Jabugo	Mozo de plantilla	Juan	Ceballos Sánchez
Los Milanos y Almonaster la Real	Telegrafista	Juan	Díaz Lobo
Almonaster la Real	Auxiliar en la brigada de Vía y Obras	Antonio	López Cordero
Cortegana	Telegrafista	Francisco	Martín Ruiz
Huelva	Auxiliar de oficinas del Servicio de Material y Tracción	Salvador	Mesa Escobar
Huelva	Calderero-Fogonero	Silvestre	Serrat Martínez

Fecha Consejo de Guerra	Motivo detención
12/11/37	Auxilio a la rebelión militar. Vocal del Sindicato Nacional Ferroviario de la UGT.
3/12/37	Rebelión militar.
10/6/39	Rebelión militar al finalizar la guerra.
18/10/39	Auxilio a la rebelión militar.
24/9/37	Rebelión militar.
11/3/37	Rebelión militar.
14/8/37	Rebelión militar.
8/8/39	Rebelión militar. Secretario del Sindicato Nacional Ferroviario de la UGT en el FC. Zafra-Huelva.
5/9/37	Rebelión militar. Tesorero del Sindicato Nacional Ferroviario de la UGT en el FC. Zafra-Huelva..

Fallo sentencia	Acusaciones
Fue declarado inocente.	Afiliación, ideas avanzadas y propaganda.
Fue declarado inocente.	Afiliación, ideas avanzadas y por hacer guardias con o sin armas.
Condenado a 30 años de cárcel, que le fue conmutada por otra de 12 años, saliendo en libertad condicional en 1942.	Afiliación, ideas avanzadas, propaganda, por hacer guardias con o sin armas, no colaboración, trato vejatorio, requisas, retención, registros, saqueo e incendio y pertenecer al ejército republicano.
Fue declarado inocente.	Afiliación y de ideas avanzadas.
Fue declarado inocente.	Afiliación y de ideas avanzadas. Militante del PSOE.
Condenado a muerte, siendo fusilado el 11/09/1937.	Afiliación, ideas avanzadas, propaganda, por hacer guardias con o sin armas, trato vejatorio, detención, registros,
Fue declarado inocente.	Afiliación y de ideas avanzadas.
Condenado a una pena de 20 años de cárcel, conmutada por una de 3, saliendo en libertad condicional en 1946.	Afiliación, ideas avanzadas, propaganda, hostilidad y pertenecer al ejército republicano.
Condenado a una pena de 6 años de cárcel, saliendo en libertad condicional en 1940.	Afiliación, ideas avanzadas, propaganda y hostilidad.

Fuentes: CDMH. Informes de empleados del Ferrocarril Zafra-Huelva, Caja 187. Elaboración propia y relaciones incluidas en la obra de Sánchez Ruiz, Antonio (2012). *La UGT de Huelva. La represión a la Unión General de los Trabajadores de Huelva a través de los Consejos de Guerra (1936-1945)*. Editado por la Fundación para el Desarrollo de los Pueblos de Andalucía.

Cuadro 6. Distribución de los trabajadores identificados por grupos profesionales y tipo de movimiento de personal (julio, 1936-julio, 1941).

Categorías/Grupos profesionales	A	B	R	Balance (A-B+R)
Guardabarreras	0	17	0	-17
Oficios especializados-Taller MT*	2	21	3	-16
Obreros y operarios	1	12	2	-9
Guardafrenos	0	6	0	-6
Telegrafistas y celadores de teléfono	7	17	5	-5
Fogoneros	0	4	0	-4
Capataces	0	4	0	-4
Oficiales	0	4	0	-4
Oficios especializados-VO**	0	4	0	-4
Factores	0	7	4	-3
Jefes y Técnicos	1	4	0	-3
Guardagujas	0	4	2	-2
Maquinistas	0	2	0	-2
Revisores y conductores	0	2	0	-2
Guardas	0	2	0	-2
Se desconoce	45	47	2	0
Limpiadores/as	1	1	0	0
Peones y pinches	7	3	1	5
Ayudantes y auxiliares	43	51	19	11
Eventuales y temporales	35	11	3	26
Mozos	77	80	35	33
Alumnos meritorios y aprendices	57	11	3	49
Total	276	314	79	41

Abreviaturas: A (Altas), B (Bajas), R (Readmisiones).
***MT:** Material y Tracción.
****VO:** Vía y Obras.
Fuente: CDMH. Informes de empleados del Ferrocarril Zafra-Huelva, Caja 187. Elaboración propia.

Cuadro 7. Distribución de los trabajadores en situación de alta por servicios y grupos de edad (julio, 1936-julio, 1941).

Servicios	13-18	19-30	31-40	41-50	51-65	>65	SD	Total	%
Almacenes	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
Comercial	0	0	0	0	1	0	0	1	0,36
Contabilidad	1	0	0	0	0	0	0	1	0,36
Contencioso	0	1	0	0	0	0	0	1	0,36
Intervención y Estadística	2	1	0	0	0	0	0	3	1,09
Material y Tracción	45	6	2	0	0	0	0	53	19,20
Explotación	24	89	35	3	0	0	1	152	55,07
Vía y Obras	1	42	19	0	0	0	0	62	22,46
Se desconoce	3	0	0	0	0	0	0	3	1,09
Total	76	139	56	3	1	0	1	276	100
%	27,54	50,36	20,29	1,09	0,36	0,00	0,36	100	

Abreviatura: SD: se desconoce edad
Fuente: CDMH. Informes de empleados del Ferrocarril Zafra-Huelva, Caja 187. Elaboración propia.

Cuadro 8. Distribución de los trabajadores en situación de alta por casuística de ingreso y período temporal (julio, 1936-julio, 1941)

Motivo Alta	2º Sem. 1936	1937	1938	1º Trim. 1939	01 abr. 1939 a 31 jul. 1941	SD	Total	%
Por ser necesario	24	27	40	1	7	-	99	35,87
Se desconoce	3	12	36	2	30	1	84	30,43
Hijo de empleado	8	10	16	-	19	1	54	19,57
Excombatiente	-	1	1	5	15	-	22	7,97
Cubrir vacante	-	-	11	-	-	-	11	3,99
Orden de la Autoridad Militar	-	3	3	-	-	-	6	2,17
Total	35	53	107	8	71	2	276	100

Abreviatura: SD: se desconoce fecha

Fuente: CDMH. *Informes de empleados del Ferrocarril Zafra-Huelva, Caja 187. Elaboración propia.*

Cuadro 9. Distribución de los trabajadores readmitidos por servicios y grupos de edad (julio, 1936-julio, 1941).

Servicios	13-18	19-30	31-40	41-50	51-65	>65	SD	Total	%
Almacenes	0	1	0	0	0	0	0	1	1,27
Comercial	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
Contabilidad	0	2	0	0	0	0	0	2	2,53
Contencioso	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
Intervención y Estadística	0	1	0	0	0	0	0	1	1,27
Material y Tracción	1	3	2	2	1	0	1	10	

Servicios	13-18	19-30	31-40	41-50	51-65	>65	SD	Total	%
									12,66
Explotación	1	33	9	6	0	0	1	50	63,29
Vía y Obras	0	11	3	0	0	0	0	14	17,72
Se desconoce	0	1	0	0	0	0	0	1	1,27
Total	2	52	14	8	1	0	2	79	100
%	2,53	65,82	17,72	10,13	1,27	0,00	2,53	100	

Abreviatura: SD: se desconoce edad

Fuente: CDMH. Informes de empleados del Ferrocarril Zafra-Huelva, Caja 187. Elaboración propia.

Cuadro 10. Distribución de los trabajadores readmitidos por casuística identificada y período temporal en el que se produjeron (julio, 1936-julio, 1941).

Motivo Readmisión	2º Sem. 1936	1937	1938	1º Trim. 1939	01 abr. 1939 a 31 jul. 1941	SD	Total	%
Orden de la autoridad militar	13	6	5	-	8	3	35	44,30
Se desconoce	-	1	3	-	18	-	22	27,85
Tras la terminación del Servicio Militar	-	-	2	-	15	-	17	21,52
Readmitido provisionalmente hasta resolución de la autoridad militar	-	-	-	-	3	-	3	3,80
Excombatiente	-	-	-	-	2	-	2	2,53
Total	13	7	10	0	46	3	79	100

Abreviatura: SD: se desconoce fecha

Fuente: CDMH. Informes de empleados del Ferrocarril Zafra-Huelva, Caja 187. Elaboración propia.

Cuadro 11. Distribución de los movimientos de personal en el Ferrocarril Zafra-Huelva por provincia de residencia del trabajador (julio, 1936-julio, 1941)

Provincia	A	%	B	%	R	%	Balance (A-B+R)
Huelva	194	70,29	205	65,29	60	75,95	49
Badajoz	49	17,75	78	24,84	16	20,25	-13
Se desconoce	33	11,96	31	9,87	3	3,80	5
Total	276	100	314	100	79	100	41

Abreviaturas: A (Altas), B (Bajas), R (Readmisiones).

Fuente: CDMH. Informes de empleados del Ferrocarril Zafra-Huelva, Caja 187. Elaboración propia.

Cuadro 12. Distribución de los trabajadores en situación de baja por provincia de residencia y su vinculación con circunstancias directamente relacionadas con el estallido del conflicto (julio, 1936-julio, 1941).

Provincia	Número de bajas	%	Orden Autoridad Militar / Abandono del Servicio / Detención	%
Huelva	205	65,29	64	31,22
Badajoz	78	24,84	27	34,62
Se desconoce	31	9,87	9	29,03
Total	314	100	100	31,84

Fuente: CDMH. Informes de empleados del Ferrocarril Zafra-Huelva, Caja 187. Elaboración propia.

Resultado de la depuración	Exp.	%	MT	%	Int.	%	Alm.	%	Total	%
Reingresados con sanción	5	1,92	2	0,73	3	15,79	0	0,00	10	1,80
Jubilado	2	0,77	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,36
Sin depurar	1	0,38	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,17
Total	260	100	273	100	19	100	5	100	557	100

Abreviaturas: Exp. (Explotación), MT (Material y Tracción), Int. (Intervención), Alm. (Almacenes).
Fuente: CDMH. Zona MZA. Líneas anexionadas, Caja 267.
Elaboración propia.

Cuadro 14. Balance estimado del procedimiento depurador en el Ferrocarril Zafra-Huelva

Resultado de la depuración	Exp.	%
Separaciones definitivas	49	6,49
Reingresado con sanción	9	1,19
Reingresado sin sanción	697	92,32
Total	755	100

Fuentes: CDMH. Informes de empleados del Ferrocarril Zafra-Huelva, Caja 187. Elaboración propia y CDMH. Zona MZA. Líneas anexionadas, Caja 267. Elaboración propia.