

La primera parte del ciclo de conferencias ferroviarias termina mostrando los “dramas” de la depuración del personal durante la Guerra Civil y el franquismo

25 Mayo 2022

Lanza CIUDAD REAL



Francisco Polo Muriel protagonizó la conferencia de ayer

Ayer llegaba a su fin la primera ronda de conferencias de la Asociación Cultural Ferroviaria, que tendrá continuidad en el otoño de 2022, con la charla del director del Museo Ferroviario de Madrid, Francisco Polo Muriel, sobre la represión que sufrió el personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo. La presentación de esta última conferencia ha recaído en Escolástico González y Agustín Jiménez, a la que han asistido representantes de la asociación, el concejal de Cultura, Nacho Sánchez, María Ángeles Mur de la Corporación Municipal y un público muy interesado en la temática.

Eva María Masías ha tenido un recuerdo especial para el exalcalde Lorenzo Selas que, finalmente, no ha podido participar en este primer ciclo y recordaba su pasado familiar ligado al ferrocarril. Mostraba la alcaldesa su satisfacción “por haber podido asistir a este ciclo, que promueve la historia de nuestra ciudad, porque Ciudad Real no se puede entender sin el ferrocarril, y menos aún en los últimos 30 años”. Terminaba diciendo que el tren “ha sido el medio de transporte que trajo la revolución económica y social a España y a nuestra ciudad en particular”.

Comenzaba Francisco Polo explicando que frente a las conferencias anteriores, que se centraban en el aspecto patrimonial, la suya iba a poner el foco “en el contenido social, vinculado a la historia del colectivo ferroviario de lo general, a lo particular”. Una historia “que es un drama, no es jocosa, es una historia triste”, porque durante varias décadas se llevó a cabo la depuración del personal ferroviario en distintas fases, desde 1936 hasta 1975, con lo que implica en cuanto a historias y recuerdos olvidados en el tiempo, más allá de los nombres escritos en las frías fuentes documentales, que se encontraron depositadas en el almacén que ADIF tenía en Las Matas y que actualmente está en Salamanca. Un trabajo exhaustivo recopilando información de 75.000 expedientes personales, 90.000 fichas individuales, actas de los Consejos directivos para la depuración y correspondencia.

En 1930 las compañías ferroviarias españolas contaban con 121.945 trabajadores “un colectivo que participaba activamente en huelgas ferroviarias y con un nivel de accidentes elevado”. Existían en la época de inicio del conflicto bélico en 1936, la Compañía Norte, MZA (Madrid, Zaragoza, Alicante) que operaba en Ciudad Real, Oeste y Andaluces con 93.000 trabajadores, aproximadamente, que “representaban el 88 por ciento del total del empleo en el sector ferroviario español. Eran grandes compañías e impulsaban la economía española y también tenían influencia en la economía europea e internacional”.



Público asistente a la conferencia

Los comités de depuración tuvieron mayor impacto en las zonas donde la república se mantuvo hasta el final del conflicto, que incluía a la mayor parte de las actuales provincias de Castilla-La Mancha. Los comités de la zona republicana, en palabras de Francisco Polo, estaban dirigidos por sindicatos y tuvieron una acción “más laxa”, frente a la zona del ejército sublevado, que en agosto de 1936 establece la “Jefatura del servicio militar de ferrocarriles y realiza una depuración más estricta y ofensiva”.

Una segunda fase de depuración ocurrió entre 1939 y 1941 y culmina ese año con la constitución de RENFE. Es entonces cuando se pone en marcha la petición de

reingresos, que era obligatoria, y que llevaba implícito una declaración jurada sobre la conducta política y social o los antecedentes. La tercera fase depuradora duraría desde 1941 hasta 1975 y llegaría a su fin con el Real Decreto de la Ley del 30 de julio de 1976, sobre amnistía de carácter parcial; y con la Ley 46/1977, del 15 de octubre, de Amnistía (abarcando todos los actos de intencionalidad política, tipificados como delitos y faltas, llevados a cabo con anterioridad al 15 de diciembre de 1976, Ley de Reforma Política).

Los datos son demoledores, ya que se puede afirmar que en “1943 un total de 24.000 empleados de la cuatro compañías ferroviarias fueron sancionados, lo que supondría el 30 por ciento”. Nombres y apellidos que ocultan, no solamente penas, sino traslados forzosos, ferroviarios encausados y ejecutados, otros que marcharon al exilio y los que fueron fusilados, pero también hubo historias de esperanza y humanidad “como la de José Manuel, un electricista de Alcázar de San Juan, que siendo republicano acogió a un ingeniero afiliado al partido conservador”.

Terminaba el director del Museo Ferroviario manifestando su deseo para “rendir homenaje a estos ferroviarios, que defendieron la libertad con una placa conmemorativa en la estación, como existe en otros lugares”.