

LOS TRENES DE LOS ESCLAVOS DEL FRANQUISMO

Alsasua, Ribaforada, Castejón, Salvatierra, Vitoria-Gasteiz, Sukarrieta o Bermeo son actualmente nombres de estaciones de la red ferroviaria vasca. Los trenes llegan con frecuencia y nos ofrecen servicio y movilidad. Lo que no podemos olvidar es que muchas de estas infraestructuras fueron realizadas por trabajadores forzados durante la Guerra Civil que comenzó 1936 y el franquismo: eran presos y trabajadores o cautivos y esclavos

El uso de la mano de obra esclava fue habitual durante el franquismo, ¿no?

Si. Los primeros batallones de trabajadores fueron formados por prisioneros de guerra capturados en el frente. El lema utilizado era "*deben reconstruir lo que destruyeron*". Después, a punto de terminar el conflicto civil, formaron parte del sistema penitenciario de la Nueva España de Franco a través del llamado "Patronato para la Redención de Penas por el Trabajo". El preso tenía la posibilidad de acortar su pena, ya que por cada día trabajado le reducían dos de su condena.

¿Cuál fue el objetivo de este sistema de trabajo?

Detrás del Patronato había razones ideológicas y económicas: por un lado, este sistema servía para aligerar el gigantesco número de presos políticos de la posguerra -además de machacar y humillar al enemigo-; y por otro, el Estado ahorraba mucho dinero y los contratistas privados obtenían grandes beneficios económicos. Este patronato franquista se mantuvo en vigor hasta 1995.

¿A qué se dedicaban estos presos?

Aunque en ocasiones realizaron trabajos privados, lo habitual era utilizar a presos para realizar grandes infraestructuras públicas: carreteras, embalses, aeropuertos e incluso vías ferroviarias.

De eso hablaremos hoy

Sí, pero lo que debemos tener en cuenta es que los trabajos forzados en los ferrocarriles no han sido investigados lo suficiente hasta ahora, sobre todo debido a las dificultades de acceso a la documentación – o, mejor dicho, a las trabas que han puesto las instituciones para ello- y a que los gobiernos de muy diversa ideología y color no han promovido o apoyado, al menos hasta ahora, proyectos integrales de investigación. En los últimos años, esta falta de interés se ha querido poner en vías de solución y a partir de 2021 el operador ferroviario público español RENFE ha colgado en la web la información sobre la represión que sufrieron los trabajadores ferroviarios, la base de datos de nombres de esclavos entre los trabajadores y el documental *Los hijos del Hierro* que trata sobre el tema.

¿Por qué los trabajadores de los ferrocarriles estuvieron desde el principio en el punto de mira del franquismo?

Para el franquismo fueron muchas las profesiones especialmente sospechosas. Es conocida la violenta represión contra los maestros y maestras, o contra los porteros, y el personal ferroviario también fue clasificado en esa categoría de sospechosos. El 88% de los trabajadores que trabajaban en las compañías ferroviarias durante la Segunda República sufrió posteriormente algún tipo de represión. Las penas más leves podían ser multas, privación de trabajo o despido, pero más allá también había detenciones, torturas, encarcelamientos, penas de muerte... Un ejemplo de esta represión es el caso de Gumiel de Izán. En esta localidad burgalesa se excavó en 2011 una fosa que cubría 59 restos de cuerpos humanos. Todos eran trabajadores de los ferrocarriles fusilados en 1936.

Anteriormente ya había antecedentes de uso de esclavos en este tipo de construcciones...

En el siglo XIX se construyó el primer ferrocarril en el Estado español, y para ello se utilizaron esclavos. En la mayoría de los libros aparece como primera línea ferroviaria española la que aún hoy transcurre entre Barcelona y Mataró, que se puso en marcha en 1848, pero la verdad es que en 1837 se inauguró el primer ferrocarril del Estado, entre La Habana y Bejucal, cuando Cuba aún dependía de la Corona española. En aquella colonia la esclavitud fue legal hasta 1886 y, siguiendo la ley de la economía capitalista, dieron comienzo a la conocida costumbre de emplear mano de obra esclava en las obras ferroviarias.

¿A qué tipo de obras se dedicaban los nuevos esclavos del franquismo?

La reconstrucción de las líneas de ferrocarril destruidas fue una de las principales tareas durante la guerra y los primeros años de la dictadura: reparar o reconstruir puentes, reforzar túneles, situar los raíles en su sitio, asegurar taludes... El nuevo régimen debía recuperar estas infraestructuras esenciales por razones económicas y estratégico-militares. En esa tarea se emplearon alrededor de 9.000 presos, la mayoría de ellos capturados durante la guerra.

Las redes ferroviarias del País Vasco no sufrieron grandes daños durante la Guerra de 1936, por lo que en nuestro entorno los investigadores no han encontrado muchas referencias a este tipo de obras de reconstrucción.

Pero tenemos conocimiento de un grave accidente que tiene que ver con los presos vascos y el tren, ¿no?

Si. Entre agosto de 1938 y agosto de 1940, varias localidades de Extremadura y Andalucía se dedicaron a la reparación de vías ferroviarias, entre las que destacan la reconstrucción de la estación de tren de la localidad sevillana de Alanis de la Sierra y la creación de una vía de seguridad. Pero, ¿por qué aquella estación estaba destrozada? Pues por un accidente ocurrido el 19 de noviembre de 1937. Aquel día, un tren descarriló y murieron 72 personas que viajaban en los vagones: 57 de ellos eran presos republicanos vascos que estaban siendo trasladados a Andalucía para realizar trabajos forzados. Aún no se han esclarecido del todo las causas de este accidente y tampoco se han encontrado los restos de las víctimas que supuestamente están enterradas en una fosa en Alanis de la Sierra.

Las obras en Euskal Herria comenzaron más tarde, entonces

Una vez reparada la mayor parte de lo destruido, sobre todo a partir de 1940 se encomendó a las empresas y a los trabajadores esclavos una nueva misión: construir una segunda vía junto a las que ya estaban en funcionamiento. Estos desdoblamientos ferroviarios se realizaron con el objetivo de agilizar los trayectos con mucho tráfico, de forma que el tránsito de los trenes fuera más fácil y rápido. Para ello utilizaron a presos políticos que se encontraban en prisiones lejos de su domicilio. A estos cautivos se unió poco después otro gran grupo de jóvenes, los varones nacidos entre 1915 y 1920.

A estas generaciones les tocó hacer el servicio militar durante la Segunda República, pero las autoridades franquistas no tuvieron en cuenta ese servicio militar y les hicieron volver a cumplir el servicio en su totalidad. Muchos de ellos, con la etiqueta de *desafecto* (no partidario del Régimen), fueron integrados en

los batallones de trabajadores. En nuestro entorno fueron dos los tramos de vías que fueron doblados por los esclavos: Castejón-Cortes-Zuera y Altsasu-Agurain-Vitoria.

Empezamos con el primer tramo

En la línea del sur de Navarra, en el desdoblamiento del tramo entre Castejón y Cortes, se emplearon entre 1.500 y 3.600 trabajadores, dependiendo de la época. Las obras tuvieron una duración de dos años, de 1938 a 1940 y funcionaron dos batallones de trabajadores: el 13 y el 149. Eran trabajos que requerían mucha movilidad y eso ha dificultado la investigación, ya que las huellas documentales son escasas. La presencia de trabajadores está documentada en varias localidades de la zona, entre ellas Castejón, Ribaforada y Cortes; pero a partir de ahí no ha sido fácil para los investigadores encontrar más datos. Al parecer, la sede principal de los oficiales y de las autoridades estaba en Castejón, y los trabajadores se iban moviendo para dormir más cerca de donde el trabajo les exigía.

¿Y la otra línea?

Las obras de desdoblamiento de la línea desde Alsasua hasta Vitoria-Gasteiz comenzaron en 1938 y las realizaron los batallones 149 y 151, con unos 1.150 trabajadores – en 1943 y 1944 el batallón de Soldados Trabajadores 95. Las obras en la zona no se limitaron a las vías del tren, sino que también obligaron a varios operarios a sacar y preparar la piedra en la cantera de Orube, de Alsasua, para utilizarla en los trabajos de la vía.

Durante las labores de identificación de los trabajadores que habían acondicionado el tramo entre Sakana y Salvatierra, los investigadores recibieron una inesperada ayuda del archivo municipal de Alsasua ya que obtuvieron los resultados de las tallas y revisiones médicas realizadas por el entonces médico municipal. Gracias a ello han conseguido saber quiénes eran los 83 integrantes del batallón 151, y de nuevo la sorpresa: entre ellos sólo había un trabajador vasco, Joaquín Rebollón Cirion, nacido en 1919 en Artzentales (Bizkaia).

¿Hubo también obras de este tipo en Bizkaia?

Sí. Los prisioneros esclavos de los ferrocarriles también abrieron nuevas líneas que no existían antes o prolongaron las ya existentes. Primero había que preparar el terreno, ensanchar las trincheras, excavar montañas para hacer túneles, construir puentes para atravesar ríos, habilitar estaciones y andenes... En Bizkaia tenemos ejemplos de obras como la prolongación de la línea de Amorebieta-Sukarrieta, a

través de Mundaka, con el objetivo de llegar hasta Bermeo. En comparación con los casos anteriores, esta obra se realizó muy tarde, entre 1953 y 1956, y fue subcontratada por la empresa Banús Hermanos. En la construcción del tramo ferroviario de vía estrecha está documentada la participación de al menos 60 presos, pero no está identificado ningún trabajador fozado.

Fue el propio dictador Franco quien inauguró el tramo ferroviario entre Sukarrieta y Bermeo en agosto de 1956, aunque según algunas fuentes aún no estaba terminado. Ya sin nada que hacer, el batallón obrero de presos que se había dedicado a esta obra fue dividido en dos grupos: uno destinado al destacamento de Mirasierra, en Madrid, y el otro a La Unión, en Murcia.

Como has dicho, la falta de documentación es un problema...

La falta de documentación o los obstáculos que existen para su consulta hacen que a menudo se utilicen como fuentes los testimonios de personas presas. Entre los cautivos que trabajaron como esclavos en las infraestructuras ferroviarias, podemos destacar la autobiografía de Isaac Arenal.

Arenal trabajó en numerosas localidades, entre ellas en las obras de Alsasua, y en su libro *95 Batallón de Soldados Trabajadores* cuenta sus vivencias con toda naturalidad.

El libro será duro...

Se trata de una publicación fácil de encontrar en internet. En ella habla del duro trabajo diario, de los largos recorridos con el material pesado a cuestas, del frío húmedo que le entraba hasta dentro, del hambre que no podía satisfacer con la mala y escasa comida, de los accidentes laborales sufridos por sus compañeros, de los piojos, de la falta de higiene, de la dura disciplina, de los castigos, de las palizas, de las humillaciones. Las jornadas se realizaban de lunes a sábado, de 8:00 a 18:00 o 19:00 horas, según la luz natural que proporcionaba la estación. Los domingos había misa y a veces les daban charlas para la formación moral. Los presos que recibían visitas de familiares en días festivos eran una excepción.

El día a día era inhumano...

Además, siendo la maquinaria escasa e ineficiente para trabajar, para suplir esta carencia era necesario un enorme esfuerzo físico de los cautivos. La empresa les facilitaba ropa uniformada, que era obligatorio vestir para facilitar la identificación de los presos. Debido a su gran movilidad, utilizaban barracones como dormitorios provisionales, lugares húmedos que no reunían las condiciones mínimas, muy fríos en invierno y demasiado calurosos en verano. Aunque vivían en estas condiciones

inhumanas, algunos obreros continuaban trabajando voluntariamente, una vez liberados, a cambio de un mínimo salario, pero en las mismas condiciones que los demás, ya que, a pesar de haber cumplido la pena de prisión, estos trabajadores tenían aún vigente la condena de destierro.

¿Cuál fue el desarrollo en el tiempo de este tipo de trabajo?

Con el paso de los años el trabajo forzado en los ferrocarriles fue disminuyendo hasta desaparecer en 1957. Han pasado varias décadas, pero lo que esos miles de presos construyeron en situación de esclavitud aún está en uso. Gracias a estas infraestructuras algunos se enriquecieron, nosotros nos movemos y otros muchos perdieron la vida.

Muchas gracias

A vosotros