

# La ingeniería de caminos durante la Guerra Civil española. Destrucción y reconstrucción de puentes.

Autor/a: Vanesa M García-Lozano

---

Tesis doctoral / 2015

Director/a: Leonardo Fernández Troyano

Tutor/a: Belén González Fonteboa

Departamento de Métodos Matemáticos y de Representación.

**VOLUMEN 2 DE 4**



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

### **3. LA ORGANIZACIÓN DE LAS OBRAS PÚBLICAS DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA.**

Las obras públicas constituyen un área de especial importancia por el desarrollo al que contribuyen en una nación, y por eso se convierten en herramientas empleadas en el ámbito político para contribuir a un beneficio social. En un contexto de guerra civil adquieren especial significación, no ya sólo por su importancia intrínseca sino estratégica.

La ejecución de las obras públicas durante la guerra civil española debe plantearse desde una doble perspectiva. Por un lado hay que diferenciar la organización civil que promueve y participa de la construcción de las obras públicas, de la militar que actúa sobre las mismas de un modo y con un objetivo diferente, que es el de mantenerlas en servicio para su utilización en función de las necesidades de la guerra.

Ambos contendientes definieron estructuras organizativas diferenciadas para hacer frente al conflicto. Mientras que los republicanos mantuvieron la independencia entre las instituciones civiles y el Ejército, los sublevados establecieron una férrea estructura jerárquica de dominio militar. Las obras públicas se planteaban desde perspectivas diferentes que sin duda repercutieron en el desenlace final del conflicto.

Dentro del campo de las obras públicas, los ferrocarriles presentan la particularidad de tener una organización diferenciada del resto. Hasta el inicio del conflicto, la mayor parte de la red estaba en manos de Compañías privadas, que se mantenían gracias a los auxilios del Estado. Esto lo diferencia del resto de las infraestructuras, que al ser de propiedad estatal, permitían que se dispusiese de ellas en función de las necesidades. Pero la red ferroviaria pertenecía a empresas de capital privado, por lo que había que definir una organización particular. Los republicanos y los sublevados lo interpretaron y ejecutaron de diferente forma, lo que implicó una participación de este medio en el conflicto bien diferenciada para cada uno de ellos.

En cuanto a las obras, existían planes anteriores al conflicto que ya estaban en ejecución o ejecutados. A estas obras había que añadir las necesarias para la reconstrucción y reparación de todo tipo de infraestructuras por causas bélicas. La importancia y

prioridad entre unas y otras definió políticas de obras públicas diferenciadas en cada bando. Los sublevados sometieron todas las políticas a las decisiones de la autoridad militar, por lo que obras prioritarias siempre eran aquellas que satisfacían las necesidades estratégicas y militares. Los republicanos, en cambio, actuaron de manera descoordinada entre el Gobierno y el Ejército, lo que daba lugar a la diversificación de recursos que se empleaban en actuaciones independientes del conflicto bélico.

En este capítulo se detalla la organización de las obras públicas para cada uno de los bandos en conflicto en una estructura de subapartados idéntica. En primer lugar se presenta la estructura de organización jerárquica en esta materia que establecieron para hacer frente a las necesidades del conflicto. Por la particularidad que ofrecen los ferrocarriles, ésta se detalla en el segundo epígrafe. Y por último se analiza la política de obras públicas que desarrollaron cada uno de los contendientes.

## 3.1 BANDO REPUBLICANO

### 3.1.1 ORGANIZACIÓN DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

El 18 de julio de 1936, en la estructura del último Gobierno nombrado en tiempos de paz, estaba integrado el Ministerio de Obras Públicas. Con la llegada el frente popular, el 20 de febrero de 1936<sup>1</sup> se había producido la separación en dos del anterior Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones<sup>2</sup> formándose el Ministerio de Obras Públicas por un lado, y por otro el Ministerio de Comunicaciones y Marina Mercante.

La organización del Ministerio de Obras Públicas denominado así desde 1931<sup>3</sup>, salvo con la refundición de 1935 ya mencionada, se mantuvo prácticamente inalterada en el bando republicano durante la guerra civil. El único cambio significativo se produjo tras la fusión en uno solo, del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas, “*al que se adscriben los servicios de los de Obras Públicas y Comunicaciones y Marina Mercante*” por Decreto de 17 de mayo de 1937 (publicado el día 18 siguiente)<sup>4</sup>. Como veremos, esta reorganización no modifica la estructura y el funcionamiento de las obras públicas. Duraría algo menos de un año ya que el 5 de abril de 1938 se produce su

---

<sup>1</sup> Decreto por el que se produce la separación del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones en dos, formándose el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Comunicaciones y Marina Mercante, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 51, 20 de febrero de 1936.

<sup>2</sup> Estos Ministerios habían sido refundidos en uno sólo por Decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros el 19 de septiembre de 1935 (publicado en el Diario Oficial de la República al día siguiente). Decreto por el que se refunden en uno sólo los Ministerios de Obras Públicas y Comunicaciones, que se denominará Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 263, 20 de septiembre de 1935.

<sup>3</sup> En 1931, tras el advenimiento de la II República, una de las primeras medidas que se tomaron fue la de organizar la Administración. Por ello, y en lo que al Ministerio de Fomento respectaba, se desafectaron las Direcciones de Agricultura, Industria y Comercio y la Dirección general de Minas, Montes y Ganadería, que pasaron a depender del recién creado Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio. Así, pertenecía al Ministerio de Fomento únicamente la Dirección General de Obras Públicas, y por eso se modificó su denominación, pasando a ser desde entonces y durante todo el periodo que abarca la II República, el Ministerio de Obras Públicas. Decreto por el que se produce la organización administrativa de los servicios afectos a los Ministerios de Economía y Ministerio de Fomento. Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 351, 17 de diciembre de 1931.

<sup>4</sup> Decreto por el que se admite la dimisión de Julio Just Gimeno como Ministro de Obras Públicas, Gaceta de la República número 139, 18 de mayo de 1937.

separación en dos por Decreto: por un lado el Ministerio de Obras Públicas y por otro, el Ministerio de Comunicaciones y Transportes<sup>5</sup>. De manera definitiva, se constituía el Ministerio de Obras Públicas, que mantendría esta denominación hasta el final de la guerra.

En el momento en el que se produjo el golpe de Estado, el Ministerio de Obras Públicas contaba con una estructura y organización igual a la establecida en su Decreto de organización de 4 de enero de 1932<sup>6</sup>, que tras la victoria del Frente Popular en febrero de 1936 era la siguiente<sup>7</sup>:

---

<sup>5</sup> Decreto por el que se produce el desdoblamiento del Ministerio de Obras Públicas, Comunicaciones y Transportes, Gaceta de la República número 90, 6 de abril de 1938.

<sup>6</sup> En este decreto se justifica la organización del nuevo ministerio ya que “...al dar nombre las Obras Públicas a un Ministerio, expresivo del interés que el Gobierno atribuye a la ordenación administrativa de estos servicios, se impone la necesidad de organizarlos con sujeción a sus peculiares modalidades, constituyendo en Dirección los que por su volumen y por su cuantía presupuestaria requieran órganos de tan alta jerarquía; o bien como servicios especiales, cual el de Puertos, que demanda una acción central de conjunto para impulsar con unidad de criterio su desenvolvimiento.

*Los servicios ferroviarios, cuya importancia, en el orden económico y financiero, no es necesario encarecer, constituyen desde hace seis años una Dirección.*

*Caminos y Carreteras alcanzan hoy intensísimo desarrollo no soñado siquiera cuando eran las únicas vías de comunicación terrestre. Su vida, en el orden administrativo, está representada por un número de expedientes en el Ministerio que pasa de 5.700 en el año último y por consignaciones en el Presupuesto que exceden de 200 millones de pesetas.*

*Deben, pues, estos servicios constituir por sí una Dirección general, y, al crearse ésta, y con objeto de que de ella dependa cuanto a carreteras se refiere, procede desaparecer en su actual organización el Circuito Nacional de Firms Especiales, suprimiéndose su Patronato y Comité ejecutivo y quedando la organización técnica y económica del Circuito directamente a las órdenes del Director general de Caminos.*

*Con ser de tan glorioso abolengo nuestra legislación de Aguas, que culmina en las leyes de 1866 y 1879, no puedo prever la importancia de los aprovechamientos hidroeléctricos; de ahí la necesidad de normas más amplias para abrir el cauce jurídico-legal al hecho nuevo. La captación, cada día más audaz, de todas las energías hidráulicas susceptibles de aprovechamiento, hace que sean buscadas codiciosamente y que se considere como empresa del más alto patriotismo su nacionalización. Pasan de 37 millones de pesetas los que para esas obras se consignan en el Presupuesto vigente, y no es aventurado suponer que, cuando la necesaria nivelación del Presupuesto lo consiente, esa cifra sea considerada meramente inicial. Para cooperar al desarrollo de la riqueza pública que tales obras determinarán, necesitase*

- Tres Direcciones Generales:
  - ✓DG de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera.
  - ✓DG de Carreteras y Caminos Vecinales: a esta DG estaban adscritos desde 1932 todos los servicios técnicos y económicos del Circuito Nacional de Firms Especiales<sup>8</sup>.
  - ✓DG de Obras Hidráulicas y Puertos<sup>9</sup>.
- Servicio Central de Puertos y Señales Marítimas: se organizaba por medio de las Juntas y Comisiones de Obras que cada puerto tenía.
- Subsecretaría: a ella estaban afectas las siguientes secciones:
  - ✓Sección Central.
  - ✓Sección de Contabilidad.
  - ✓Sección de Expropiaciones.
  - ✓Personal Técnico administrativo y auxiliar.
  - ✓Personal Facultativo con sus cuerpos auxiliares.
  - ✓Habilitación.

---

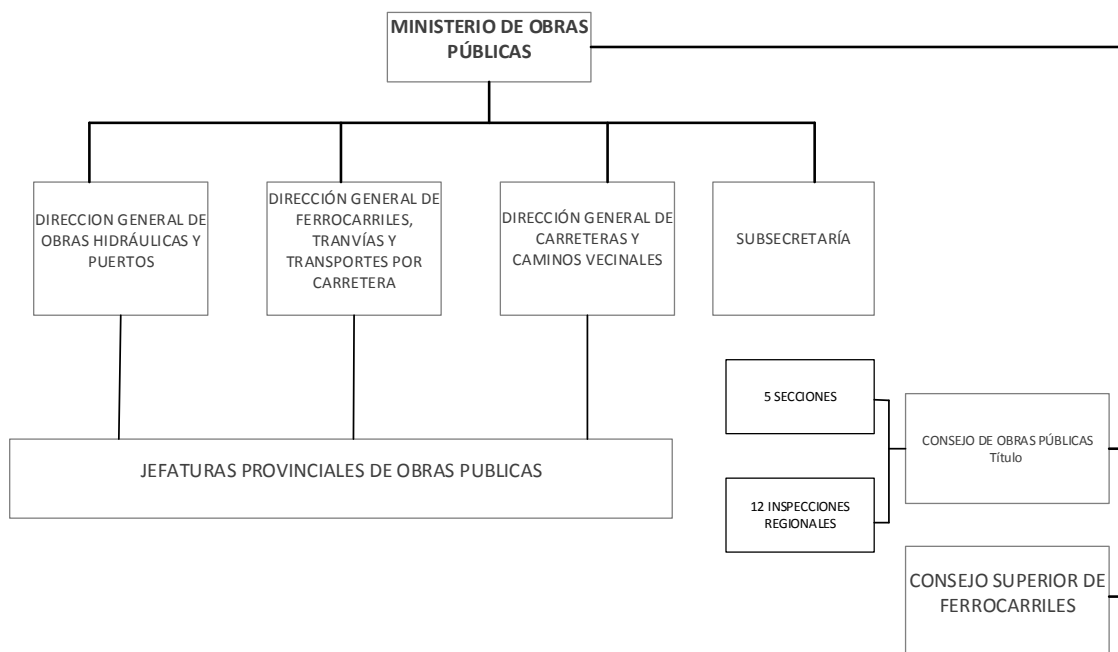
*asimismo un órgano específico, una Dirección, en suma, atenta sólo a tales servicios y ajena por completo a los demás.*

*Los de Puertos también requieren ser agrupados de modo especial dentro del Ministerio de Obras públicas. Ciertamente que la importancia de las consignaciones en el Presupuesto se igualan y aun exceden a las de los servicios hidráulicos; pero, a causa de la relativa autonomía de las Juntas de Obras de Puertos, la Administración ejerce actualmente más bien funciones inspectoras e interventoras que de gestión directa. Por ello no se erigen ahora esos servicios en Dirección general y conservan su peculiar estructura, dependiendo directamente del Ministro” (sic) Decreto por el que se establece la estructura del Ministerio de Obras Públicas, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 5, 5 de enero de 1932.*

<sup>7</sup> Decreto estableciendo la organización del Ministerio de Obras Públicas, con tres direcciones generales, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 60, 29 de febrero de 1936.

<sup>8</sup> Se disolvía de este modo el Patronato y el Comité Ejecutivo del Circuito Nacional de Firms Especiales, basándose en que al crearse una Dirección General de Carreteras “y con objeto de que de ella dependa cuanto a carreteras se refiere, procede desaparezca en su actual organización el Circuito Nacional de Firms Especiales, suprimiéndose su patronato y Comité ejecutivo y quedando la organización técnica y económica del Circuito directamente a las órdenes del Director general de Caminos”. Decreto por el que se establece la estructura del Ministerio de Obras Públicas, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 5, 5 de enero de 1932.

<sup>9</sup> Decreto estableciendo la organización del Ministerio de Obras Públicas, con tres direcciones generales, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 60, 29 de febrero de 1936



Organigrama del Ministerio de Obras Públicas en julio de 1936.

A parte de estos órganos presentes en la estructura ministerial, hay que incluir otros como el Consejo de Obras Públicas. Este órgano de tipo consultivo, se restableció por Decreto de 1936<sup>10</sup> en sustitución de la Junta Superior Consultiva<sup>11</sup>. Las funciones que

<sup>10</sup> En el Decreto de restablecimiento, la estructura y organización se justificaron y presentaron del siguiente modo: “Para proporcionar flexibilidad y rapidez al ejercicio de la función consultiva, el Consejo de Obras públicas debe estar dividido en Secciones que, lejos de concurrir con sus informes al organismo de pleno, con una lenta derivación en sus tramitaciones, actúen independientemente y a requerimiento inmediato de las distintas Direcciones generales.

Parecía así natural que el Consejo no constase más que de tres Secciones correspondientes a las tres Direcciones generales que en la actualidad existen; pero se estima conveniente establecer por separado las Secciones de Obras Hidráulicas y de Puertos que corresponden a una misma Dirección, porque la diversa naturaleza de los asuntos que a ambas Secciones corresponde-aparte de su cantidad-desbordaría en muchos casos la competencia de una de ellas.

Hay, por otra parte, cuestiones de personal y otras de carácter general que requieren la formación de una Sección especial para su debido examen. Resulta por estos motivos la necesidad de crear cinco Secciones.

Decreto por el que se crea el Consejo de Obras Públicas y se disuelve la Junta Superior Consultiva, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 119, 28 de abril de 1936.

<sup>11</sup> La Junta Superior Consultiva siguió funcionando a partir de esta fecha y hasta la creación y formación del Consejo de Obras Públicas. Orden del Ministerio de Obras Públicas por la que se da continuidad al funcionamiento de la Junta Superior Consultiva de Obras Públicas hasta la creación del Consejo de Obras Públicas, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 120, 29 de abril de 1936.

ejercía se pueden agrupar en dos grandes áreas: por un lado, como órgano consultivo, se encargaba de informar y dictaminar sobre planes, proyectos, estudios y propuestas relativas a las obras públicas; por otro lado, ejercía la función inspectora de las obras y proyectos en las demarcaciones. Se organizaba del siguiente modo:

- Cinco secciones: actuaban como órganos consultivos de cada una de las Direcciones Generales del Ministerio e independientes de las mismas.
  - De carreteras y caminos vecinales.
  - De ferrocarriles y transportes por carretera.
  - De obras hidráulicas.
  - De puertos.
  - De personal y asuntos generales.

La principal competencia de las Secciones del Consejo de Obras Públicas, con excepción de la de personal y asuntos generales<sup>12</sup>, era la de informar directamente a las Direcciones respectivas y a petición de las mismas sobre diversos asuntos relacionados con las obras, los proyectos o los contratos de obra pública, entre otros<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> La Sección de Personal y Asuntos generales se encargaría de informar directamente al Ministerio de Obras Públicas de los expedientes de carácter personal y en otros asuntos que les fueran solicitados por el Ministro o por el Subsecretario. Decreto por el que se crea el Consejo de Obras Públicas y se disuelve la Junta Superior Consultiva, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 119, 28 de abril de 1936.

<sup>13</sup> El Decreto por el que se crea el Consejo de Obras Públicas y se disuelve la Junta Superior Consultiva, (Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 119, 28 de abril de 1936) establecía específicamente como asuntos a tratar por las secciones los siguientes:

- a) Proyectos de obras nuevas.
- b) Reformados de proyectos que impliquen presupuesto adicional, cuando los proyectos primitivos hubiesen sido objeto de informe de la Sección.
- c) Incidencias del contrato de obras que exija decisión de la competencia de la Dirección general.
- d) Rescisiones de los contratos de Obras públicas.
- e) Liquidaciones de obras en las que hubiera sido informado por la Sección el proyecto correspondiente, y aun en todo caso, cuando se tramite con disconformidad del contratista.
- f) Concesiones de dominio público y enajenación del dominio del Estado para la construcción de obras públicas, siempre que el expediente no haya de ser informado por el Consejo de Estado.



- Doce Inspecciones Regionales: que agrupaban varias provincias limítrofes<sup>14</sup> y que *“tendrán por principal misión el cuidado del cumplimiento por parte del personal de Obras públicas que ejercen función en las demarcaciones respectivas de las disposiciones legales y de las órdenes superiores a que se ajuste la ejecución de las obras y de los servicios de todas clases que le están encomendados, para lo que estarán obligados los Ingenieros Inspectores a girar, como mínimo, una visita semestral a todas las obras y servicios de su demarcación”*(sic)<sup>15</sup>. De este modo, la función consultiva sería ejercida en exclusividad por los miembros que conformaban las Secciones.

Por encima de estas Secciones, estaba el Consejo *“como unidad orgánica, que será el elemento asesor del Ministerio de Obras Públicas, con competencia para entender en todos los asuntos que al rebasar la órbita jurisdiccional de una Dirección sean materia*

---

g) Tarifas de explotación de servicios públicos, arbitrios e impuestos por aprovechamiento de aquellos, con la limitación del párrafo anterior.

h) Caducidad y modificación de concesiones.

i) Todos aquellos asuntos que sin estar comprendidos en los párrafos anteriores merezcan por su importancia el parecer de la Sección, a juicio de la Dirección general.

<sup>14</sup> Las doce Inspecciones regionales de Obras Públicas creadas, según el Decreto de 25 de abril de 1936 por el que se crea el Consejo de Obras Públicas y se disuelve la Junta Superior Consultiva (Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 119, 28 de abril de 1936) fueron las siguientes:

1ª Madrid, Segovia, Ávila, Guadalajara, Ciudad Real, Toledo y Cuenca.

2ª León, Zamora y Salamanca.

3ª Cáceres, Badajoz, Huelva, Sevilla, Córdoba, Cádiz y Ceuta.

4ª Granada, Málaga, Almería, Jaén y Melilla.

5ª Albacete, Murcia, Alicante, Valencia y Castellón de la Plana.

6ª Palencia, Valladolid, Burgos y Soria.

7ª Huesca, Zaragoza, Teruel y Cataluña.

8ª Santander, Vizcaya, Guipúzcoa, Navarra y Logroño.

9ª La Coruña, Lugo, Orense, Pontevedra y Oviedo.

10ª Baleares.

11ª Islas Canarias.

12ª Servicios especiales (Gabinete de Accesos y Extrarradio, Circuito de Firms Especiales, Jefatura de Pasos a nivel y Enlaces ferroviarios).

<sup>15</sup> Decreto por el que se crea el Consejo de Obras Públicas y se disuelve la Junta Superior Consultiva, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 119, 28 de abril de 1936.

*reservada a la resolución del Subsecretario o del Ministro*<sup>16</sup>, que tenía como principal función la de informar estrictamente en aquellas cuestiones no alcanzadas por la jurisdicción de las Secciones. Además debía informar sobre los planes generales de obras públicas y sobre la revisión de los mismos, así como sobre todos aquellos asuntos para los que requiriera su opinión el Ministro de Obras públicas<sup>17</sup>.

Otro de los órganos que existían dentro del Ministerio de Obras Públicas era el Consejo Superior de Ferrocarriles. En su origen había sido creado para estudiar y preparar una ordenación ferroviaria sistemática por las especiales circunstancias del ferrocarril en ese momento. Estaba integrado por representantes de la Administración Pública, de las Empresas ferroviarias y de los usuarios. Inicialmente contaba con funciones ejecutivas y consultivas. En el año 1936 se produce una reorganización del mismo, en lo que afectaba fundamentalmente a sus miembros representados<sup>18</sup> y a la distribución de funciones, pues al mismo tiempo crea una Delegación del Estado formada únicamente por los representantes del Estado para tratar de los ferrocarriles que éste construye y explota sin la intervención de ninguna empresa ferroviaria.

Y para el cumplimiento y ejecución de los proyectos y obras, se contaba con delegaciones territoriales denominadas Jefaturas de Obras Públicas. Éstas tenían un área

---

<sup>16</sup> Decreto por el que se crea el Consejo de Obras Públicas y se disuelve la Junta Superior Consultiva, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 119, 28 de abril de 1936.

<sup>17</sup> En el Reglamento de funcionamiento aprobado el 30 de junio de 1936, se establecía que *“El Consejo de Obras públicas, en las distintas modalidades de su funcionamiento, emitirá dictamen sobre todos los asuntos en que la Superioridad requiera el oportuno informe, sin que por causa alguna ni por motivo de supuesta incompetencia pueda eludir la consulta; no obstante podrá aplazarla cuando falten antecedentes o se observen deficiencias en la tramitación que pudieran determinar la nulidad del expediente”* Decreto por el que se aprueba el Reglamento del Consejo de Obras Públicas, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 182, 30 de junio de 1936 rectificado en el Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 183, 1 de julio de 1936.

<sup>18</sup> Se redistribuyen los representantes de las empresas ferroviarias y del Estado, para hacerlo acorde a las aportaciones de cada uno en el ferrocarril, y se incluyen los representantes de los agentes y obreros ferroviarios. Decreto reorganizando el Consejo Superior de Ferrocarriles, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 76, 16 de Marzo de 1936 y Decreto por el que se aprueba el Reglamento del Consejo Superior de Ferrocarriles, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 119, 28 de abril de 1936.

de actuación provincial, y sus labores eran eminentemente prácticas, ya que materializaban los planes aprobados desde el Ministerio de Obras Públicas. Durante la guerra, fueron los órganos que más cambios sufrieron, pues al estar estrictamente ligadas a un territorio específico, con los avances, retrocesos, ocupaciones y liberaciones, se hacía necesario reorganizarlas. En los inicios del conflicto, concretamente en octubre de 1936, la “anormalidad” de las circunstancias exigía una redistribución de efectivos. Estaba claro que permanecían bajo el control del Ministerio de Obras Públicas las Jefaturas provinciales en las que la totalidad del territorio se había mantenido bajo el control republicano. En aquellos casos en los que sólo una parte de la provincia estaba en la zona liberada, con el objetivo de no interrumpir los servicios que venían realizando, se asignó su dependencia a Jefaturas de provincias limítrofes. De este modo, los servicios se distribuyeron tal que así<sup>19</sup>:

- Los servicios de la Jefatura de Obras Públicas de Teruel pasarían a depender de Valencia.
- Los de Toledo se asignaban a Cuenca.
- En el caso de Badajoz, los servicios se incorporaban a la Jefatura de Ciudad Real.
- Los servicios de Córdoba serían realizados desde Jaén, situando una delegación en Andújar para tal efecto.
- Para Granada, se realizaría desde Almería, estableciendo una delegación en Baza.
- La Jefatura de Baleares dependería de la de Valencia.

Y de este modo se iban reorganizando<sup>20</sup> continuamente a medida que los republicanos perdían territorio. Inicialmente, en octubre de 1936, las Jefaturas de Obras Públicas

---

<sup>19</sup> Decreto de 10 de octubre de 1936 por el que se produce la redistribución de los servicios de las Jefaturas de Obras Públicas. Gaceta de Madrid, número 285, 11 de octubre de 1936, Decreto de 23 de octubre de 1936 por el que se incorporan los servicios del Ministerio de Obras Públicas en Menorca a la Jefatura de Valencia. Gaceta de Madrid, número 298, 24 de octubre de 1936 y en Decreto de 14 de enero de 1937 por el que se produce la reorganización de las Jefaturas provinciales del Ministerio de Obras Públicas. Gaceta de la República, número 17, 17 de enero de 1937.

<sup>20</sup> Tras el estallido del conflicto, la reorganización se producía por Decreto del Presidente de la República. En previsión de una guerra de larga duración, se autorizó al Ministro de Obras Públicas para que modificara de acuerdo a su conveniencia, los servicios entre las Jefaturas de Obras Públicas. Decreto de 8

afectas al Gobierno republicano eran 13: Albacete, Alicante, Almería, Castellón, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara, Jaén, Madrid, Málaga, Murcia, Santander y Valencia, que se correspondían con el territorio que ocupaban los leales y a las que había que añadir las ocupadas parcialmente. El Ministerio de Obras Públicas no tenía Jefaturas de Obras Públicas en las provincias del País Vasco ni en las de Cataluña ya que las competencias en esta materia no le correspondían al Estado central<sup>21</sup>. En 1937<sup>22</sup> la relación de provincias en la zona republicana es la misma, pero en 1938 ésta ya se reduce a 10 provincias: Albacete, Alicante, Almería, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara, Jaén, Madrid, Murcia y Valencia, las zonas liberadas de algunas provincias (Granada, Badajoz, Toledo y Teruel) y las de Cataluña, que están a punto de ser ocupadas<sup>23</sup>

Durante el periodo 1936-1939, el Ministerio de Obras Públicas mantuvo su organización y estructura prácticamente igual. La única modificación producida, como se ha comentado anteriormente, se produjo con la fusión y creación del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas entre el 17 de mayo de 1937 y el 5 de abril de 1938. En este caso, bajo la dirección e inspección directa el Ministro, se situaron tres subsecretarías de las que dependían las Direcciones Generales. La organización<sup>24</sup> era la siguiente:

- Subsecretaría de Comunicaciones: con las siguientes direcciones generales
  - DG de Correos.
  - DG de Telecomunicaciones.
- Subsecretaría de Transportes: con las siguientes direcciones generales

---

de mayo de 1937, por el que se autoriza al Ministro de Obras Públicas a reorganizar los servicios de las Jefaturas de Obras Públicas. Gaceta de la República, número 189, 9 de mayo de 1937.

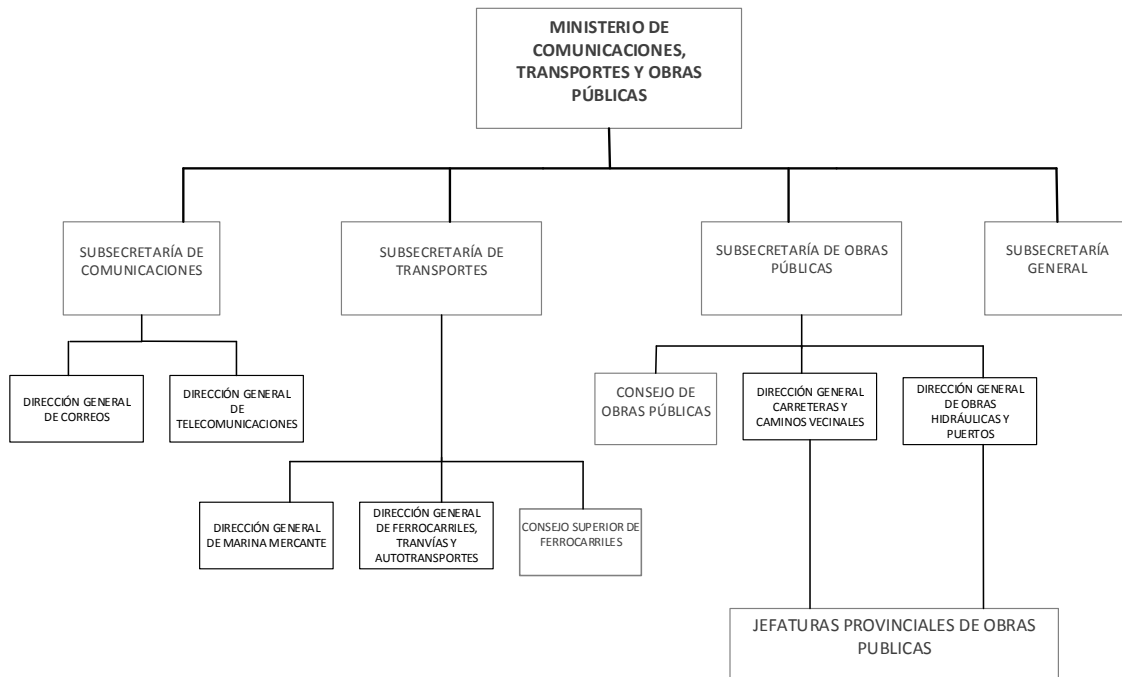
<sup>21</sup> En Álava, Vizcaya y Guipúzcoa el Estado no tenía a su cargo ninguna carretera por el mantenimiento de las leyes forales. En el caso de Cataluña, los servicios de obras públicas habían sido transferidos durante la II República a la Generalitat de Cataluña.

<sup>22</sup> Orden de 14 de octubre de 1937 por la que se autoriza a las Jefaturas de Obras Públicas a realizar la subasta según la relación que se adjunta. Gaceta de la República, número 318, 9 de noviembre de 1937.

<sup>23</sup> En Orden de 30 de agosto de 1938 por la que se autoriza a las Jefaturas de Obras Públicas a realizar la subasta según la relación que se adjunta. Gaceta de la República, número 251, 8 de septiembre de 1938 y en Orden de 7 de octubre de 1938 por la que se autoriza a las Jefaturas de Obras Públicas a realizar la subasta según la relación que se adjunta. Gaceta de la República, número 294, 21 de octubre de 1938.

<sup>24</sup> La organización se presentó en el Decreto del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas, publicado en la Gaceta de la República, número 225 el 13 de agosto de 1937.

- oDG de Marina Mercante.
- oDG de Ferrocarriles, Tranvías y Autotransportes.
- Subsecretaría de Obras Públicas: con las siguientes direcciones generales
  - oDG de Obras Hidráulicas y Puertos.
  - oDG de Carreteras y Caminos Vecinales.



Organigrama del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas (17/05/1937-05/04/1938).

El Consejo de Obras Públicas se mantenía como órgano consultivo de la Subsecretaría del mismo nombre; y el Consejo Superior de Ferrocarriles quedaba asignado a la Subsecretaría de Transportes.

La Subsecretaría de Obras Públicas puede asimilarse en cuanto a funciones y estructura al anterior Ministerio, con la única salvedad de que la Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías, dependía de la Subsecretaría de Transportes. Y tras la separación producida por el Decreto de 5 de abril de 1938<sup>25</sup>, se mantendría así. El Ministerio de Obras Públicas tendría adscritos los servicios de la Subsecretaría de Obras Públicas, mientras que al Ministerio de Comunicaciones y Transportes le corresponderían los de las otras dos subsecretarías. Resulta sorprendente que en este

<sup>25</sup> Decreto por el que se produce el desdoblamiento del Ministerio de Obras Públicas, Comunicaciones y Transportes, Gaceta de la República número 90, 6 de abril de 1938.

nuevo reparto, los servicios de ferrocarriles que engloban explotación y obras, quedasen asignados al Ministerio de Transportes, cuando siempre habían sido competencia de obras públicas. Además, resultaba necesario en este ínterin final de la guerra, coordinar perfectamente todos los medios de transporte, en particular los terrestres. El mejor modo de hacerlo se produce cuando jerárquicamente, ambos están al mismo nivel y dependiendo del mismo Ministerio. Esta separación por tanto, suponía un nuevo problema para la coordinación de las comunicaciones, en un claro error de concepto sobre la organización de las instituciones en tiempos de guerra<sup>26</sup>.

Durante la guerra civil española la inestabilidad política de los gobiernos republicanos también se reflejó en el número de nombramientos y ceses en los altos cargos del Ministerio. En este período ocuparon dicha cartera seis ministros, uno de ellos de forma interina, y otro en dos ocasiones en periodos diferentes. Esto constituye una prueba más de la desorganización institucional en este bando, en los que las actuaciones y decisiones sufrían cambios continuos de orientación. No existían objetivos fijos comunes que unieran a todos los republicanos para vencer en la guerra. Cada Gobierno establecía sus prioridades, en muchos casos, de espaldas al conflicto y alejados de la realidad que estaban viviendo, lo que suponía un desgaste inútil de los recursos. Y las consecuencias de esto así lo demuestran.

---

<sup>26</sup> Esto resulta paradójico después de las resoluciones que se habían producido con anterioridad respecto a los servicios de transporte. En 1937, vista la importancia de las comunicaciones terrestres en la guerra, se autoriza al Ministro de Obras Públicas para establecer y realizar por gestión directa, servicios de transporte de viajeros y mercancías utilizando coordinadamente la carretera y ferrocarril. Los transportes se organizaban desde un único Ministerio, lo que facilitaba y agilizaba la labor. Las obras de reconstrucción eran prioritarias y debían coordinarse las que afectaban a las infraestructuras terrestres para garantizar las comunicaciones bien sea por un medio o por el otro. Por eso resulta incomprensible que con posterioridad, y con la guerra tan avanzada, hubieran decidido distribuir los servicios y obras de carretera y los de ferrocarril en distintos Ministerios. Decreto de 3 de febrero de 1937 por el que se autoriza al Ministro de Obras Públicas para coordinar los servicios de transporte de carretera y ferrocarril, Gaceta de la República, número 35, 4 de febrero de 1937.

El 18 de julio de 1936 ocupaba la cartera del Ministerio de Obras Públicas D. Antonio Velao Oñate, que había sido nombrado el 13 de mayo de 1936<sup>27</sup> en el que sería el último gobierno del Frente Popular antes del estallido de la guerra civil. Este Gobierno, presidido por Santiago Casares Quiroga<sup>28</sup>, era el cuarto que formaba la coalición del Frente Popular y el vigésimo de la república<sup>29</sup>. El Ministro era Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y gran conocedor, como demuestra en sus publicaciones, del “problema ferroviario” que en aquellos tiempos tanto preocupaban a la sociedad.

Antonio Velao Oñate cesa en el cargo de Ministro de Obras Públicas el 4 de septiembre de 1936. En este período en el que ocupa el cargo, se produce una circunstancia excepcional en los días 18 y 19 de julio, tras la sublevación, en los que Manuel Azaña nombra un “gobierno conciliador” o “gobierno nonato”, encabezado por Diego Martínez Barrios, que durará únicamente 12 horas (desde las 9 de la noche del 18 de julio hasta las 9 de la mañana del día 19). Durante el mismo, el ministerio de Obras Públicas sería dirigido por Antonio Lara Zárate<sup>30</sup>. Posteriormente, por Decreto de 22 de julio de 1936 (publicado el día 22), se ratifica en el cargo a Antonio Velao Oñate<sup>31</sup>.

---

<sup>27</sup> Decreto por el que se nombran a los Ministros del nuevo Gobierno, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 134, 13 de mayo de 1936. Ratificado por Decreto del 14 de mayo de 1936, Gaceta de Madrid número 135, 14 de mayo de 1936

<sup>28</sup> Casualmente, Antonio Velao Oñate substituía en el cargo a Santiago Casares Quiroga, nombrado presidente del Gobierno de la República en ese mismo cambio de gobierno.

<sup>29</sup> El Frente Popular, la coalición formada por los partidos de la izquierda, había resultado vencedor en las últimas elecciones celebradas el día 16 de febrero de 1936. En una época tan convulsa y polarizada, se sucedieron continuos cambios de gobierno, en concreto cuatro en tan sólo cinco meses, los que van desde su victoria electoral hasta el inicio de la guerra civil. Las fechas de cada Gobierno del Frente Popular son las siguientes:

- 19/02/1936 al 07/04/1936: primer gobierno presidido por Manuel Azaña Díaz. El presidente de la República era Niceto Alcalá Zamora.
- 07/04/1936 al 10/05/1936: segundo gobierno presidido por Manuel Azaña Díaz. El presidente de la República era Niceto Alcalá Zamora.
- 10/05/1936 al 13/05/1936: tercer gobierno presidido por Augusto Barcia Trelles. El presidente de la República pasa a ser Manuel Azaña Díaz.
- 13/05/1936 al 19/07/1936: cuarto gobierno presidido por Santiago Casares Quiroga. Preside la República Manuel Azaña Díaz.

<sup>30</sup> El “gobierno conciliador” sería nombrado por Manuel Azaña, para frenar el intento golpista que se había producido, siguiendo la postura de Diego Martínez Barrios, que abogaba por enfrentarse a la

El 4 de septiembre de 1936 se produce la dimisión en bloque del gobierno formado el 19 de julio y presidido por José Giral<sup>32</sup>. La presidencia del Gobierno es asumida por Largo Caballero, que forma el primer gobierno de guerra, integrado por republicanos, socialistas y comunistas. De forma interina y provisional, por Decreto asume la cartera del Ministerio de Obras Públicas el recién nombrado Ministro de Agricultura Vicente Uribe Galdeano<sup>33</sup>. El nombramiento de Julio Just Gimeno como Ministro de Obras Públicas se produce el 15 de septiembre de 1936 (publicado el día 16)<sup>34</sup>, que sucede al ministro de agricultura. La inestabilidad del momento en el lado republicano se torna evidente con una nueva reorganización que se produce el 4 de noviembre, sin que afecte a la cartera de Obras Públicas que sigue ocupando el miembro de Izquierda Republicana, Julio Just Jimeno.

Tan sólo unos meses después, con el gobierno ya instalado en Valencia, se aprueba el Decreto de 17 de mayo de 1937 (publicado el día 18 siguiente)<sup>35</sup> que acepta la dimisión en bloque del mismo, y entre ellos la de Julio Just Jimeno como Ministro de Obras Públicas. En la misma fecha se reorganizan los departamentos ministeriales, y entre ellos se produce la fusión en uno solo del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y

---

sublevación empleando los medios militares a disposición del Gobierno. Frente a esta postura, se encontraba la más radical encabezada por Largo Caballero, que pretendía armar a la población para formar milicias militares populares. En parte por esta actitud de la izquierda más radical, se produjo la dimisión en bloque del “gobierno conciliador”. ALONSO BAÑO, ALFONSO: *“El Gobierno de conciliación. 18 de julio de 1936”*. Artículo publicado en el periódico “El País” el 18 de julio de 1978.

<sup>31</sup> Decreto por el que se nombra Ministro de Obras Públicas a Antonio Velao Oñate, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 204, 22 de julio de 1936.

<sup>32</sup> Decreto por el que se admite la dimisión del presidente y de los miembros del Gobierno, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 249, 5 de septiembre de 1936.

<sup>33</sup> Decreto nombrando Ministro interino de Obras Públicas, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 249, 5 de septiembre de 1936.

<sup>34</sup> Decreto nombrando Ministro de Obras Públicas a Julio Just Gimeno, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 260, 16 de septiembre de 1936.

<sup>35</sup> Decreto por el que se admite la dimisión de Julio Just Gimeno como Ministro de Obras Públicas, Gaceta de la República número 139, 18 de mayo de 1937.



Obras Públicas. Al frente de este recién creado Ministerio, se sitúa a Bernardo Giner de los Ríos, miembro de Unión Republicana<sup>36</sup>.

Menos de un año después y con el conflicto casi decidido, el 5 de abril de 1938, se forma el que sería el penúltimo Gobierno republicano situado en Barcelona. En él se produce la separación por Decreto, del Ministerio de Obras Públicas, Comunicaciones y Transportes en dos: por un lado el Ministerio de Obras Públicas y por otro, el Ministerio de Comunicaciones y Transportes<sup>37</sup>. A la cabeza del Ministerio de Obras Públicas se sitúa de nuevo a Antonio Velao Oñate<sup>38</sup>, que ocupará el cargo durante el último año de conflicto, desde el 5 de abril de 1938 hasta el 1 de abril de 1939, día en el que se da por finalizada la guerra civil española. Con posterioridad, mantendría el cargo durante la primera fase del Gobierno en el exilio (hasta 1945) presidido por Juan Negrín López.

Los Ingenieros de Caminos que trabajaban en el Ministerio vieron reducida su plantilla desde el comienzo de la guerra. El estallido sorprendió a muchos de ellos lejos de su zona de residencia eventual, y en lugares en los que triunfó el alzamiento. Su ubicación geográfica no se correspondía con sus afinidades ideológicas y por eso muchos de ellos arriesgaron su vida para poder cambiarse de bando. Ante esta situación, los afines a la República intentaron trasladarse a Madrid principalmente, para disponer sus servicios en favor de la democracia. Otros de ideología partidaria del golpe, se mantuvieron en las zonas sublevadas e incluso se pasaron desde la zona republicana a la franquista. En mayor medida y número se produjeron los “pases” desde la zona republicana a la zona sublevada, aunque también existen ejemplos de lo contrario<sup>39</sup>. Dos ejemplos de

---

<sup>36</sup> Decreto por el que se nombra ministro de Comunicaciones, Transportes y Obra Pública a Bernardo Giner de los Ríos, Diario de la República número 138, 18 de mayo de 1937.

<sup>37</sup> Decreto por el que se produce el desdoblamiento del Ministerio de Obras Públicas, Comunicaciones y Transportes, Gaceta de la República número 90, 6 de abril de 1938.

<sup>38</sup> Decreto por el que se nombra Ministro de Obras Públicas a Antonio Velao Oñate, Diario de la República número 96, 6 de abril de 1938 y Decreto por el que se admite la dimisión de Bernardo Giner de los Ríos como Ministro de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas, Diario de la República número 96, 6 de abril de 1938.

<sup>39</sup> Como se ha comentado en el capítulo 2, el cuerpo de Ingenieros de Caminos nació en el siglo XIX dentro del marco de la Ilustración, y sus miembros eran progresistas y liberales en su mayoría. Esta tendencia se fue modificando durante el siglo XIX, situándose en posturas más conservadoras parejas al

importantes ingenieros de caminos son representativos de cada una de las actuaciones anteriores: mientras D. Carlos Fernández Casado se traslada desde San Sebastián a Madrid para defender la República, D. Alfonso Peña Boeuf hace lo propio pero para ponerse al servicio de los fascistas. Por esta causa principalmente, se había reducido el número de efectivos en el Ministerio, que además eran cesados por Orden del Ministro en cuanto se conocía su deslealtad, y por tanto, separados de sus funciones<sup>40</sup>.

La reducción de plantilla se producía además por los Decretos de militarización emitidos por el Ministerio de Guerra, que afectaban a todos los ciudadanos varones del territorio republicano comprendido entre unas determinadas edades. Y los ingenieros de caminos del Ministerio no eran una excepción. Se les relevaba de sus deberes y obligaciones para con el Ministerio de Obras Públicas<sup>41</sup>, y se ponían al servicio del Ejército. En particular, y de manera general, eran destinados a los Cuerpos de Ingenieros del Ejército republicano, que se organizaban en Comandancias Generales, una para cada Ejército de los que existiesen en ese momento<sup>42</sup>, y una Comandancia General de los Ejércitos. Cada Cuerpo de los pertenecientes a estos ejércitos contaba con compañías de zapadores y batallones de puentes pesados, pontoneros, de obras y fortificaciones, de obreros y de destrucciones<sup>43</sup>, en los que los Ingenieros de Caminos ocupaban puestos de mando y autoridad<sup>44</sup>.

---

prestigio y situación social de sus miembros. En el siglo XX se mantuvo esta corriente de pensamiento entre los Ingenieros de Caminos. Pero esto debe entenderse como algo general que afectaba a la mayoría pero no a todos. Hubo ejemplos significativos por su labor política, social o profesional de Ingenieros liberales y progresistas como Práxedes Mateo Sagasta o Carlos Fernández Casado.

<sup>40</sup> Los Decretos de cese fueron constantes durante el conflicto, y se produjeron desde prácticamente el comienzo del mismo. Pueden consultarse en la Gaceta de Madrid y en la Gaceta de la República de estos años. Como ejemplo, se encuentran el decreto dictado el 28 de agosto de 1936 (Gaceta de Madrid de 29 de agosto de 1936) o el decreto de 19 de septiembre de 1936 (Gaceta de Madrid del 21 de septiembre), entre otros.

<sup>41</sup> Decreto de 2 de noviembre de 1936 por el que se releva de su cargo a los funcionarios militarizados del Ministerio de Obras Públicas, Gaceta de Madrid, número 308, 3 de noviembre de 1936.

<sup>42</sup> El Ejército republicano, y en el sublevado también ocurría del mismo modo, se producían continuas reorganizaciones para adaptarse a las cambiantes circunstancias de la guerra. Esto afectaba al número de Ejércitos y a los cuerpos que éstos tenían asignados.

<sup>43</sup> En AGMAV, C2698, 8/6: AGMAV, C2698,8/6: Organizaciones rojas. Organización de las tropas y servicios de ingenieros, Logroño, 28 de febrero de 1938\_bando sublevado (información sobre el bando

Además se podía ingresar en el Ejército de forma voluntaria a través del Sindicato Nacional de Arquitectura e Ingeniería<sup>45</sup>, siendo de igual modo relevado de sus funciones ministeriales. Ésta incorporación se producía previa aprobación y publicación en la Gaceta de la República.

Por la falta de efectivos para llevar a cabo las numerosas reparaciones y obras, incluso se llegó a habilitar a los alumnos de la Escuela de Caminos, que hubieran cursado el quinto curso de la carrera, para ejercer en cualquiera de los servicios del Ministerio. Y con los que hubieran hecho lo propio y estuvieran en cuarto curso, podrían ser destinados como Ingenieros interinos, siempre y cuando la Comisión gestora de la escuela certificase que los alumnos habían cursado con aprovechamiento dichos cursos<sup>46</sup>. A pesar de su carácter de interinidad, desempeñarían sus cargos con plenitud de funciones y con los mismos derechos que un funcionario de carrera.

La Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos también sufrió los efectos de la guerra. Desde 1935, la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (así como la de Ayudantes de Obras Públicas) dependía del por entonces denominado Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones<sup>47</sup>.

---

republicano) y en DIAMANTE CABRERA, JULIÁN: *“Mis recuerdos de la guerra civil española”*. IMSERSO. Ministerio de trabajo y Asuntos Sociales. 2007.

<sup>44</sup> En el caso de Julián Diamante Cabrera, se le nombró desde su incorporación al Ejército, jefe de Batallón de Puentes número 3, asimilándolo a Mayor. DIAMANTE CABRERA, JULIÁN: *“Mis recuerdos de la guerra civil española”*. (p. 106). IMSERSO. Ministerio de trabajo y Asuntos Sociales. 2007.

<sup>45</sup> El Sindicato Nacional de Arquitectura e Ingeniería fue creado por el ingeniero de caminos Orad de la Torre, como una escisión del Sindicato de Oficios Varios. Funcionó desde 1936 con sede en el Banco de Vizcaya en Madrid.

<sup>46</sup> Decreto de 10 de mayo de 1937 por el que se destinan al Ministerio de Obras Públicas como funcionarios interinos a los alumnos que hayan cursado cuarto y quinto curso en la Escuela de Caminos. Gaceta de la República, número 131, 13 de mayo de 1937.

<sup>47</sup> Anteriormente, la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos había pasado a depender del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes por Decreto firmado el 16 de diciembre de 1931. Decreto por el que se produce la organización administrativa de los servicios afectos a los Ministerios de Economía y Ministerio de Fomento. Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 351, 17 de

Los profesores y alumnos de la Escuela, cuya sede estaba en la capital, estaban en su mayoría, fuera de su residencia habitual, disfrutando de sus vacaciones estivales lejos de la capital, o incluso asistiendo a cursos de verano en otras localidades. El Gobierno Republicano pretendía infundir un clima de total normalidad, y por ende, de continuidad en el funcionamiento regular de las instituciones. Entendía que la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos no debía cesar en su actividad, pese a que la mayoría de los miembros de su Claustro estuvieran ausentes de la capital, y se hacía necesario organizar el inicio de sus labores así como preparar el plan de estudios para el curso venidero. Creó a tal efecto una Comisión<sup>48</sup> en sustitución de la Junta de Gobierno de la

---

diciembre de 1931 (firmado el 16/12/1931). En 1935, por Decreto por el que la Escuela especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos pasa a depender del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 300, 27 de octubre de 1935, su situación se modifica y pasa a depender del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, en base a que *“los fines que de una manera especial persigue la enseñanza de esta importante rama de la técnica y los métodos utilizados en dicha Escuela Especial aconsejan, no obstante, restablecer el estrecho contacto, que en ella ha sido tradicional, con los Servicios del Ministerio de Obras públicas. Misión originaria y primordial de la Escuela de Caminos es la formación de funcionarios de Obras públicas. Es tradicional en ella, también, el empleo de sistemas prácticos de trabajo para poner al técnico en formación en relación directa con aquellas obras.*

*Además, anejo a la Escuela de Caminos está el Laboratorio Central para ensayo de materiales de construcción, que es un Servicio muy importante y que interesa casi exclusivamente a las obras públicas que este Ministerio realiza, y es natural que dependa directamente de él.*

*Por último, según el artículo 32 del Reglamento de la Escuela de Caminos, el Ministro de Obras públicas puede utilizar los servicios de los Ingenieros afectos a la Escuela y a los Laboratorios anejos siempre que lo estime conveniente, lo cual actualmente se dificulta, por depender este personal de otro Ministerio.*

*Las razones indicadas, unidas al hecho notorio de que la Escuela de Caminos disfruta con buen éxito de un régimen autonómico acreditado en la práctica, justifican el referido traslado, sin otra repercusión que la transferencia al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de la subvención global que el Ministerio de Instrucción pública viene otorgando a las Escuelas de Caminos y Ayudantes de Obras públicas, anejo a aquella”.*

<sup>48</sup> Dicha Comisión estaría integrada por D. Antonio Prieto Vives, que la presidirá; D. Jose Cebada Ruiz y D. Jose Armero Pla, Profesores de dicho centro; D. Julio Diamante Menendez, Ingeniero Jefe del Circuito de Firmes especiales, y D. Jose Bonet Guilayn, Ingeniero de Caminos, que actuara como Secretario. Decreto por el que se suspende en sus funciones a la Junta de Gobierno de la Escuela Especial de

Escuela a la que se suspendía de sus funciones asumiéndolas así como la Dirección de la Escuela. Debería, como misión urgente, celebrar los exámenes de ingreso de septiembre, preparar el plan de estudios para el próximo curso y redactar un proyecto de reorganización de la escuela<sup>49</sup>.

La Comisión gestora asumió toda la autoridad administrativa, económica y docente de la Escuela, con el cometido de reorganizar todo el Centro docente a través de un proyecto. El Claustro de Profesores fue por ende también sustituido en sus funciones, que asumía plenamente dicha Comisión<sup>50</sup>. En agosto de 1936, el gobierno todavía creía posible encauzar la situación y frenar el golpe militar, y con esta previsión creó la Comisión gestora, para mantener la normalidad en el funcionamiento de la Escuela. Pero las circunstancias pronto modificaron la idea inicial. No era posible realizar los exámenes de ingreso en septiembre porque un gran número de profesores y alumnos estaban en la zona sublevada. Por este motivo, se aplazaron sin determinación de fecha y se suspendió igualmente la apertura de los cursos en los centros docentes de la Escuela de Caminos, al igual que ya se había hecho con el resto de los Centros de enseñanza superior y secundaria dependientes del Ministerio de Instrucción Pública<sup>51</sup>. La Escuela no se abrió en todo el período de la guerra civil.

---

Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y por el que se crea una Comisión gestora de dicha Escuela, Diario Oficial de la Republica, Gaceta de Madrid número 228, 15 de agosto de 1936.

<sup>49</sup> Decreto por el que se suspende en sus funciones a la Junta de Gobierno de la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y por el que se crea una Comisión gestora de dicha Escuela, Diario Oficial de la Republica, Gaceta de Madrid número 228, 15 de agosto de 1936.

<sup>50</sup> Decreto de 18 de agosto de 1936 por el que se suspende de sus funciones al claustro de profesores de la Escuela de Caminos, que será sustituido por la Comisión gestora creada a tal efecto. Gaceta de Madrid, número 232, 19 de agosto de 1936.

<sup>51</sup> Decreto de 12 de septiembre de 1936 por el que se suspenden los exámenes de ingreso en la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos así como los cursos docentes sin determinación de fecha. Gaceta de Madrid, número 257, 13 de septiembre de 1936.

### 3.1.2 ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO

En el momento en el que estalló el conflicto, el ferrocarril constituía el modo de transporte que acaparaba los mayores tráficos, tanto de pasajeros como de mercancías, muy por encima del que posteriormente sería su gran competidor, el tráfico por carretera. A pesar de su notable superioridad el sector estaba inmerso en una profunda crisis que exigía la reconversión del sistema y un cambio en el modelo de la explotación.

En este clima que se movía entre la quiebra económica y el caos organizativo, la guerra no vino a resolver el problema. Es más, como es de esperar, lo agravó considerablemente, provocando no sólo daños materiales y pérdidas irreparables producto del conflicto, sino también la extinción de un modelo obsoleto.

En el bando republicano las acciones desarrolladas respecto a este modo de transporte son completamente diferentes a las que realizó el bando sublevado. Mientras que en éste rápidamente se pusieron todos los medios a disposición de una estructura militar jerarquizada, rígida y vertical, en el bando republicano se instauró cierta desorganización en los inicios de la guerra, generada por los debates internos de poder entre los partidos que lo integraban y una cierta pasividad inicial que desembocó en la ausencia de una rápida reacción que se enfrentara a los golpistas y organizara los medios a su alcance para frenar el avance de los reaccionarios. Lógica teniendo en cuenta lo inesperado de los acontecimientos y la dificultad para reorganizarse en tales circunstancias. En palabras de Francisco Cayón y Miguel Muñoz, *“la organización republicana estuvo sometida a la tensión provocada por un Estado que buscaba un poder unificado y por un proceso revolucionario que, en este caso se caracterizaba por un poder centrípeto”*<sup>52</sup>.

La organización republicana en el sector ferroviario estuvo sometida a tensiones internas entre el Estado, que pretendía establecer un poder unificado, y las

---

<sup>52</sup> CAYÓN GARCÍA, FRANCISCO; MUÑOZ RUBIO, MIGUEL: *“Los transportes y las comunicaciones durante la Guerra Civil”*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid.

organizaciones y partidarios de la revolución social que buscaban hacerse con el control de los ferrocarriles. Esta organización puede definirse como complicada y caótica. La militarización de los servicios ferroviarios, esto es, su puesta a disposición de las necesidades de la guerra, no se produce hasta el final de la guerra. Mientras tanto los servicios y la explotación intentan ser dirigidos desde las instituciones gubernamentales, dentro de un nuevo sistema organizativo que contribuyó a una gran descoordinación en estos medios para suplir las necesidades civiles y militares, lo que sin duda repercutió negativamente el desarrollo del conflicto para los leales.

La distribución territorial tras el golpe de estado del 18 de julio de 1936, con un Madrid defensor de la causa republicana, hizo que los centros directivos de las grandes empresas, con sede en la capital, permanecieran bajo el control del Gobierno. Sin embargo, las estructuras jerárquicas existentes en ellas, se modificaron por completo hasta prácticamente desaparecer en medio del proceso revolucionario por el que los trabajadores y sindicatos se hicieron con el control de las compañías nada más producirse el golpe. Las empresas pasaron a estar gestionadas por los trabajadores en un proceso de colectivización al que pronto intentaría poner freno el Gobierno. Las compañías acusaban una falta de dirección profesional, ya que la mayoría de los directivos de las compañías, no tuvieron dudas sobre su afiliación con los sublevados, y, o ya estaban o se pasaron al territorio levantado en armas.

Tras las acciones de estos primeros días, el Gobierno republicano, aun reconociendo la labor patriótica de los obreros ferroviarios que se habían hecho cargo de la explotación hasta normalizar los tráficos, comprendió la importancia que tenía el control del sistema ferroviario en las difíciles circunstancias a las que debía enfrentarse. Era necesario la estatalización de las empresas privadas. La primera decisión dictada a este respecto fue la incautación de las cuatro grandes compañías de ferrocarril que existían en ese momento en España, para dirigir la explotación en todas ellas. Por Decreto de 3 de agosto de 1936<sup>53</sup>, se establece que el gobierno se hacía cargo “de manera provisional” de la explotación de aquellas redes que en dicho momento explotaban por concesión las

---

<sup>53</sup> Decreto por el que se produce la incautación de los ferrocarriles de vía ancha y por el que se crea el Comité de Explotación, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid, número 217, 3 de agosto de 1936.

Compañías de los Caminos de Hierro del Norte, Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, Central de Aragón y de la parte que aún no era del Estado de los del Oeste, que se unirían a la red de los Andaluces (ya incautada en mayo de 1936), para constituirse en una única red de explotación.

Para realizar las labores pertinentes, se creó un Comité de Explotación que asumiría las funciones de los desaparecidos Consejos de Administración de las Compañías, así como aquellas del personal directivo (Directores, Directores adjuntos, Subdirectores e ingenieros agregados o consultores de la dirección y de los Consejos), provisionalmente suspendidos en sus actividades y funciones.

Este Comité, que actuaría por medio de sesiones del Pleno y de Secciones designadas por el pleno, estaba compuesto por doce vocales: 3 nombrados por el Ministerio de obras públicas, 2 por parte del Ministerio de Hacienda, 1 a propuesta del Ministerio de Industria y 6 representantes de los agentes ferroviarios. Los representantes ministeriales se designaban libremente por el Gobierno a propuesta de los ministros respectivos, mientras que los agentes ferroviarios eran designados por las organizaciones sindicales de carácter nacional. El equilibrio entre los miembros designados por el Gobierno y los trabajadores es total, lo que demuestra las prerrogativas que las instituciones otorgaban a las clases obreras, que seguían planteando su particular revolución y ejerciendo su control sobre este medio de transporte.

A este tipo organización, planteada inicialmente como “provisional”, se fueron añadiendo paulatinamente el resto de redes y líneas ferroviarias que pertenecían al Estado o a otras compañías, para conseguir una explotación totalmente unificada. Primero, por decreto de 15 de agosto de 1936<sup>54</sup>, se sumaron los ferrocarriles que explotaba el Estado a través de la Jefatura de Explotación de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas.

---

<sup>54</sup> Decreto por el que se añaden los ferrocarriles del Estado a la explotación de los ferrocarriles por parte del Comité de Explotación, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid, número 229, 15 de agosto de 1936.



Existía una preocupación en cuanto a las pequeñas redes de ferrocarriles en general de carácter privado. Éstas habían aumentado los servicios de transporte por las necesidades surgidas de la guerra, pero actuaban sin coordinación favorecida por su aislamiento, por tener regímenes diferentes de explotación y por la situación económica que atravesaban, lo que perjudicaba tanto la eficacia como la eficiencia en los servicios. El Gobierno entonces entendió que era necesario adoptar medidas similares a las tomadas para las grandes compañías, en lo que respecta a la unificación de la explotación. En el decreto del 26 de diciembre de 1936<sup>55</sup>, se incauta de nuevo con “carácter provisional” de todos los ferrocarriles que no hubieran sido confiados al Comité de Explotación. La Dirección general de Ferrocarriles, mediante el Negociado de Explotación, asumiría las funciones directivas y las de los Consejos de Administración de estas Compañías, en tanto no se decidiera la explotación por otros órganos (Comité de Explotación, Jefatura de Explotación de Ferrocarriles u otros órganos especialmente creados).

La idea de una explotación de la red única, iniciada con la creación el Comité de Explotación, se mantuvo presente y derivó en la unificación completa de la red, en lo que sin duda es la decisión de mayor trascendencia para los ferrocarriles. Ésta se produjo el 21 de octubre de 1937<sup>56</sup>, con la creación de la Red Nacional de Ferrocarriles<sup>57</sup>, que englobaba a todas las líneas ferroviarias tanto de vía ancha como de vía estrecha, de cuya explotación con carácter provisional se había hecho cargo el Estado. Esto afectaba a las redes directamente explotadas por el Estado así como aquella asignada al Comité de Explotación, que de este modo desaparecía. En su lugar, y asumiendo las facultades de dirección y administración, se creó el Consejo Nacional de Ferrocarriles, integrado por un Presidente y dieciocho vocales, que dependía directamente del Ministro de Comunicaciones y Obras Públicas. La composición del

---

<sup>55</sup> Decreto por el que el estado se incauta para la explotación de la red ferroviaria no asignada al Comité de Explotación, Gaceta de la República, número 362, 27 de diciembre de 1936.

<sup>56</sup> Decreto por el que se crea el Consejo Nacional de Ferrocarriles y se unifica toda la red ferroviaria, Gaceta de la República, número 296, 21 de octubre de 1937.

<sup>57</sup>Para la creación de esta Red el estado argumentó que era el propietario último de los ferrocarriles con las concesiones cercanas a su finalización, que el ferrocarril era un servicio público por encima del interés particular y que el Estado ya había aportado anteriormente más de 2.000 millones a las concesionarias para su explotación. Decreto por el que se crea el Consejo Nacional de Ferrocarriles y se unifica toda la red ferroviaria, Gaceta de la República, número 296, 21 de octubre de 1937.

Consejo volvía a ser equilibrada en cuanto al número de representantes de la administración (nueve) y de los trabajadores, con nueve representantes que correspondían a seis vocales obreros y tres a los Jefes de Servicios de carácter técnico<sup>58</sup>. En la composición del Consejo, por primera vez y sólo mientras durasen las circunstancias de guerra, se incluía un representante del Ministerio de Defensa Nacional y otro de la Dirección General de Abastecimiento. De este modo se produjo una tímida inclusión de personal militar o afecto a los servicios de la guerra, en la toma de decisiones de los ferrocarriles, pero que vista la proporción, no resultaría nunca decisiva. El control sobre la explotación seguía perteneciendo al denominado en aquel momento, Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas.

Para la explotación de la Red Nacional, se crearon los Servicios Centrales de Material y Tracción, Vía y Obras y Explotación, directamente dependientes del Consejo Nacional de Ferrocarriles. Al frente de cada servicio se colocaba a un Jefe. Y para cada sector en los que se dividió la red, se creó una Delegación del Consejo Nacional del que formarían parte también el Ministerio de Defensa Nacional y las Direcciones de Autotransportes y Abastecimientos.

La última ampliación que sufrió esta red, se produjo justo un año más tarde, el 21 de octubre de 1938<sup>59</sup>, con la incorporación de los ferrocarriles Metropolitanos de Madrid, Gran Metro de Barcelona y Metropolitano Transversal de Barcelona a la red nacional de Ferrocarriles. De este modo, todas las redes ferroviarias en territorio republicano, eran

---

<sup>58</sup>El presidente del Consejo era el Director General de Ferrocarriles y Tranvías; los vocales del Estado eran nombrados por el Ministro de Comunicaciones a propuesta del Ministerio respectivo, y se correspondían con tres representantes del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas, un representante del Ministerio de Trabajo y Asistencia Social, cuatro del Ministerio de Hacienda y Economía (uno de los cuales pertenecería a la Dirección General de Abastecimientos) y uno al Ministerio de Defensa Nacional. Los seis vocales obreros serían elegidos por el personal de las líneas férreas de la Red Nacional y los tres Jefes de Servicios Centrales serían designados por el Consejo Nacional de Ferrocarriles. Decreto por el que se crea el Consejo Nacional de Ferrocarriles y se unifica toda la red ferroviaria, Gaceta de la República, número 296, 21 de octubre de 1937.

<sup>59</sup> Decreto por el que se incluyen en la Red Nacional de Ferrocarriles a los ferrocarriles metropolitanos de Madrid, Gran Metro de Barcelona y Metropolitano Transversal de Barcelona, Gaceta de la República, número 297, 21 de octubre de 1938.

explotadas por el Consejo Nacional de Ferrocarriles, directamente dependiente del Ministro de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas.

Como se indicó, en diciembre de 1936 el Estado o los órganos por él creados, eran los responsables de la explotación en toda la red ferroviaria. Esta acción fue necesaria pero no suficiente, pues en ella no participaban las unidades o el personal militar que propiciaran la completa disponibilidad del ferrocarril a los servicios que demandaban las circunstancias de guerra. De manera acertada, aunque tardía, en diciembre de 1938, con la guerra ya casi finalizada, se militariza el Servicio de Ferrocarriles en todo el territorio, pasando a depender jerárquicamente del Ministerio de Defensa Nacional, con una argumentación certera en el contenido pero de efectos irrelevantes a tal altura. Así indica: *“Aunque los ferrocarriles deben atender en tiempo de guerra todas las necesidades nacionales, no cabe duda que las de los ejércitos y las de las operaciones militares tienen la primacía y preponderancia. Hay que obtener el máximo rendimiento de tanpreciado elemento de transporte y orientarlo a satisfacer principalmente las necesidades militares, sin que esto quiera decir que se olviden las demás generales de la Nación, entre las cuales descuella la del abastecimiento a la población civil. La experiencia de la guerra ha demostrado las ventajas de la militarización de ciertos servicios, y ésta de los transportes ferroviarios constituye en la hora actual una necesidad imprescindible”*<sup>60</sup>.

Hasta este momento, la normalidad con la que se actuó desde instancias gubernamentales para dirigir los servicios del ferrocarril sorprende por no disponer desde el inicio, de este medio fundamental al servicio de la guerra y por no paliar con la autoridad suficiente, los intentos revolucionarios que el personal ferroviario llevaba a cabo dentro de su particular socialización del conflicto. Estas decisiones pudieron contribuir de manera negativa en el seno de la guerra para la República.

Los medios con los que contaron para la explotación provenían de todos los activos y pasivos propiedad de las compañías en el momento de su incautación. El Estado dispondría del material fijo, estaciones, almacenes, depósitos, talleres, oficinas y todos

---

<sup>60</sup> Decreto por el que se produce la militarización del Servicio de Ferrocarriles, Gaceta de la República, número 35, 23 de diciembre de 1938.

los elementos y dependencias de las redes ferroviarias, incluyendo el dinero en metálico, las cuentas bancarias o las reservas, que se consideraron afectas a la explotación<sup>61</sup>.

Inicialmente la contabilidad, tras la incautación, se mantuvo independiente y separada para cada Compañía, pues existía una indeterminación en cuanto a la legitimidad de la incautación por la posibilidad de que fuese ilegal por el carácter privado de las compañías. Superadas las dudas legales iniciales, y en vistas a alcanzar el máximo beneficio en la explotación de la red única, así como una simplificación en la gestión, se autorizó la creación de una contabilidad única para toda la red aún bajo la dirección del Comité de Explotación<sup>62</sup>. En esta contabilidad de difícil equilibrio entre gastos e ingresos, por la guerra y por la situación que ya arrastraban los ferrocarriles, la prioridad de pago en primer término era para los jornales del personal ferroviario, relegando al segundo término el abono de los gastos de explotación y el de las cargas financieras, que se aportarían en último lugar. Este hecho da cuenta de la importancia y del peso que los dirigentes políticos otorgaban a la clase obrera y a su bienestar.

En cuanto se creó el Comité de Explotación, se produjo una reorganización de las Comisarías del Estado, que eran los órganos inspectores del Estado en las Compañías Ferroviarias. Dado que éstas desaparecían, se decidió refundir los organismos y agruparlos con un criterio geográfico, de tal modo que las cuatro Comisarías del Estado en las cuatro Compañías de Ferrocarriles, se reducían a tres que se denominarían “Comisarías del Estado en la Red General de Ferrocarriles” asignando a cada una de ellas primera, segunda y tercera región<sup>63</sup>. Formaría parte de la primera región las líneas

---

<sup>61</sup>Las reservas se consideraron afectas a la explotación de los ferrocarriles por Decreto de 19 de diciembre de 1936, Gaceta de la República, número 355.

<sup>62</sup>La contabilidad única se implantó a partir del decreto de 29 de octubre de 1936, Gaceta de la República, número 304.

<sup>63</sup> Decreto por el que se reducen a tres las Comisarías de Ferrocarriles del Estado, Gaceta de la República, número 362, 26 de diciembre de 1936. El personal asignado a cada una de ellas se fue definido en la Orden del Ministerio de Obras Públicas por la que se distribuyen las líneas ferroviarias entre las tres Comisarías del Estado de la Red General, Gaceta de la República, número 1, 29 de diciembre de 1936, constaba como mínimo de ingenieros de caminos, ingenieros industriales, interventores del Estado auxiliares facultativos de obras públicas y auxiliares administrativos.

intervenidas y que hasta ese momento habían sido inspeccionadas por la Comisaría del Estado en los Caminos de Hierro del Norte; las líneas intervenidas de MZA pasarían a la segunda región; y la tercera estaría formada por las líneas intervenidas de la Compañía del Oeste y de los Andaluces<sup>64</sup>. Y para aquellos ferrocarriles que aún no estaban bajo el cargo del Comité de Explotación, el estado mantuvo otras tres comisarías por regiones: en la zona norte; en la zona sur y en la zona centro. Este sistema en el que se duplicaba el número de comisarías necesarias, se mantuvo únicamente hasta junio de 1937, en el que las comisarías del estado se integran en las de la primera, la segunda y la tercera región que actuaban sobre las líneas incautadas por el Comité de Explotación<sup>65</sup>. Se reducían gastos mientras que el Estado seguía ejerciendo una labor directa en la inspección e intervención de los mismos, una labor fiscalizadora que además servía para reducir en lo posible el control obrero y sus intentos revolucionarios.

El resto de órganos ferroviarios, como el Consejo Superior de Ferrocarriles, siguieron ejerciendo sus funciones asignadas previamente a la guerra civil<sup>66</sup>.

La distribución y funciones del personal para el desarrollo de la explotación ferroviaria, tuvo desde el inicio, un claro protagonismo de la clase obrera. Inicialmente ésta se hizo con el control de las compañías, haciéndose cargo y dirigiendo la explotación, frente a un gobierno que inicialmente no pudo reconducir este proceso revolucionario. Poco a poco, a través de las medidas legislativas que se han referido anteriormente, fue perfilándose una organización jerárquica dependiente del Ministerio y bajo su fiscalización y control, en la que se mantenía cierto poder de la clase obrera a través una

---

<sup>64</sup> Orden del Ministerio de Obras Públicas por la que se distribuyen las líneas ferroviarias entre las tres Comisarías del Estado de la Red General, Gaceta de la República, número 1, 29 de diciembre de 1936 corregido por la Orden de 6 de enero de 1937 por la que se subsanan los errores de la orden ministerial de 29 de diciembre de 1936 reorganizando las comisarías del Estado en las cuatro grandes redes de ferrocarriles. Gaceta de la República, número 7, 7 de enero de 1937.

<sup>65</sup> De este modo la Comisaría del Estado en la zona norte se integró en la Comisaría de la Primera Región; las Comisarías de la zona centro y sur se integraron en la Comisaría de la Tercera Región; y la segunda región permaneció inalterada. Decreto por el que se produce la reorganización de las Comisarías de Ferrocarriles del Estado, Gaceta de la República, número 164, 12 de junio de 1937.

<sup>66</sup> Decreto de 23 de octubre de 1936 por el que se establece que el consejo Superior de Ferrocarriles siga ejerciendo sus funciones en las actuales circunstancias. Gaceta de Madrid, número 298, 24 de octubre de 1936.

amplia representación en los órganos de decisión. Y el Comité, a parte de sus funciones de administración y explotación, también adoptó decisiones de contenido social y económico para beneficio de los trabajadores<sup>67</sup>, que de este modo se veían recompensados. Además se mantuvieron los Comités Obreros formados por miembros de los sindicatos, cuya función principal era la de dirigir a los trabajadores y llevar a cabo la explotación de los servicios, en base a una estructura jerárquica constituida por los Comités de Estación, que dependían a su vez de los Comités de Demarcación o Regionales y éstos a su vez de los Comités Centrales de Zona<sup>68</sup>, habilitados para resolver tanto los problemas del personal como para ordenar los tráficos.

El personal directivo de las empresas fue rápidamente sustituido por el Comité de Explotación. Los miembros directivos y de los consejos de administración fueron suspendidos de sus funciones, sueldos y remuneraciones; separados del servicio con la pérdida de todos sus derechos<sup>69</sup>; o jubilados. Se prescindía así de la dirección de las compañías, de su capacidad de gestión y de su experiencia para tales funciones, a través de unas acciones que más tenían que ver con la lucha entre clases y los odios irracionales, que con el pragmatismo con el que se debe actuar en circunstancias tan adversas. Estas actitudes propiciaron que algunos miembros de las cúpulas de las

---

<sup>67</sup> Entre ellas se encuentran el establecimiento de una excedencia indefinida para todos aquellos que se incorporasen al ejército o a las milicias o el establecimiento de una pensión igual al sueldo para aquellas familias que perdiesen a un ferroviario por causa de la guerra. CAYÓN GARCÍA, FRANCISCO; MUÑOZ RUBIO, MIGUEL: “*Transportes y comunicaciones*” en “*La economía de la Guerra Civil*” coordinado por Elena Martínez Ruiz y Pablo Marín Aceña. 2006.

<sup>68</sup> CAYÓN GARCÍA, FRANCISCO; MUÑOZ RUBIO, MIGUEL: “*El Ferrocarril como sector estratégico durante la guerra civil española: reorganización, explotación y consecuencias*”. Economic History. Working Paper 01/2006. Universidad Autónoma de Madrid.

<sup>69</sup> Las separaciones del servicio se produjeron desde el inicio del conflicto en cuanto se constataba que un trabajador de cualquier compañía ferroviaria se había puesto a disposición de los golpistas. Por eso existen numerosos documentos publicados en el diario oficial del momento (Gaceta de Madrid o de la República) que dan cuenta de estas actuaciones. En Decreto por el que se suspende de manera inmediata del servicio al Inspector principal de explotación de MZA, D. Joaquín Pella Argelaguet, Gaceta de Madrid, número 206, 23 de julio de 1936 y en Decreto por el que se separa del servicio a los siguientes trabajadores de la Compañía del Ferrocarril Metropolitano de Madrid, Gaceta de Madrid, número 232, 18 de agosto de 1936. Estos son algunos ejemplos de los numerosos que existen en este período.

empresas, se vieran obligados o forzados a “pasarse” a la zona enemiga, y poner sus servicios a disposición de los rebeldes.

En cuanto al personal funcionario dedicado a los ferrocarriles en el Ministerio, éste siguió desarrollando su actividad en el mismo salvo que concurriera alguna de las dos circunstancias siguientes: separación del cargo o militarización. Podían ser separados del cargo, como es lógico, si se habían alineado con los golpistas. Por decretos del Ministro cesaban del cargo y eran separados de la carrera administrativa. También podían ser militarizados por Decreto del Ministerio de Guerra, dependiendo de su edad, en cuyo caso, y previa justificación, mantenían su condición de funcionarios aunque prestando servicio militar<sup>70</sup>.

Las acciones relativas a la explotación que, tras la unificación bajo el Comité de Explotación primero, y después bajo el Consejo Nacional de Ferrocarriles, se llevaron a cabo pretendían organizar del modo más efectivo el transporte ferroviario haciendo frente a las necesidades militares impuestas por la guerra. Se extendieron y ampliaron pases de libre circulación<sup>71</sup>, cuyo coste sería reembolsado por el Estado, para las personalidades civiles y militares que emplearan el ferrocarril como medio de transporte, en especial para las tropas<sup>72</sup>. Las tarifas se unificaron en toda la Red explotada por el Consejo<sup>73</sup> y se definieron con claridad los billetes con cargo al Estado que estaba permitido solicitar en las estaciones y de los que éste se haría cargo<sup>74</sup>.

---

<sup>70</sup> Decreto por el que se releva de su cargo a los funcionarios militarizados del Ministerio de Obras Públicas, Gaceta de Madrid, número 308, 2 de noviembre de 1936.

<sup>71</sup> Como por ejemplo, los que se otorgaban a los miembros del Gobierno a través de Orden por la que se otorgan pases de libre circulación para el transporte por ferrocarril a D. José Giral y Pereira y a D. Manuel Irujo y Ollo, Ministros sin cartera de la República, Gaceta de Madrid, número 289, 14 de octubre de 1936.

<sup>72</sup> Circular regulando el transporte ferroviario de militares y civiles, en particular del cuerpo de carabineros, Gaceta de la República, número 27, 25 de enero de 1937.

<sup>73</sup> Orden por la que se unifican las tarifas de las líneas de la Red Nacional explotadas por el Comité Nacional de Ferrocarriles, Gaceta de la República, número 205, 16 de julio de 1938.

<sup>74</sup> El Estado se comprometía a reembolsar los transportes motivados por una evacuación civil, debidamente autorizados por el Ministerio salvo en zona de guerra, que serían aprobados por la autoridad militar. Orden determinando los transportes por ferrocarril que se realizarán con cargo al Estado, Gaceta de la República, número 200, 15 de julio de 1937.

Por lo tanto, la organización del sector ferroviario en la República, no resultó ser la más eficiente pese a los intentos realizados desde el comienzo por el Gobierno para su unificación. Los intentos revolucionarios dificultaron el control de este medio, imprescindible para servir en tiempos de guerra tanto a los civiles como a los militares. El descontrol y la descoordinación civil-militar, quedaron patentes en este sector, cuya tardía militarización no vino más que a constatar el claro error en el planeamiento inicial. Esta potente industria podría haber contribuido en mayor medida a la victoria republicana, si no se hubieran desperdiciado los medios de los que se disponían en luchas por un poder que les resultó efímero.



### 3.1.3 PLANES DE OBRAS PÚBLICAS

El Gobierno republicano actuó imprimiendo la máxima normalidad a todas las acciones que realizó durante la guerra civil española. Todas las normas, órdenes e iniciativas legislativas siguieron su curso normal, como si no se estuviera inmerso en medio de un conflicto bélico que dividía en dos al país. Se mantenía por un lado el orden civil y el gobierno bajo las instituciones democráticas, y por otro, los organismos militares que actuaban con jurisdicción propia sólo en aquellas zonas del frente en las que tenían potestad para ello. Esta bicefalia, que afectaba a todos los órdenes dentro de la zona republicana, no resultó exitoso por la descoordinación que generaba y porque no disponer de todos los medios hacia un objetivo común como es ganar la guerra, no lleva más que a un rotundo fracaso. Los militares, con sus escasos medios y unas tropas poco formadas, dirigían sus esfuerzos al enfrentamiento con el enemigo; las instituciones gubernamentales seguían frenando los actos revolucionarios y manteniendo una paz social en tenso equilibrio entre todas las organizaciones, que en vez de alinearse frente al enemigo común fascista, seguían empeñados en alcanzar primero el poder para hacer su revolución. Y mientras, continuaban con la actividad habitual.

Ninguna institución se puso bajo las órdenes militares, y en el caso de las obras públicas, área de importancia estratégica en una guerra, esto no fue diferente. El Ministerio, bajo las diversas denominaciones que tuvo en este período, mantuvo su actividad normal en lo que se refiere al proyecto y ejecución de las obras públicas. La actividad burocrática y administrativa siguió su curso, limitándola eso sí, al territorio leal.

En el procedimiento ordinario, los proyectos previstos se presentaban para su aprobación por la superioridad, para después ser subastados o adjudicados por concurso, de manera previa a su ejecución. Nada había cambiado en el proceso, tan sólo el territorio al que se circunscribían las obras y el personal funcionario adscrito, reducido por su cese o por su militarización.

El Ministerio siguió teniendo competencias en materia de obras hidráulicas, puertos, carreteras, ferrocarriles y transportes, sin que en ningún momento se ejerciera la intervención del Ministerio de Defensa Nacional o del ejército, en las decisiones que

éste tomaba de tal forma que las actuaciones pueden considerarse completamente independientes de aquellas necesarias por razones militares.

Si bien la Administración trató de que los trabajos siguieran su curso normal, hubo de hacer frente a las situaciones especiales surgidas tras el estallido del conflicto. En algunas obras, los contratistas, tras el golpe de Estado, desaparecieron de su residencia oficial dejando abandonadas las obras y trabajos a cuya ejecución estaban obligados por el vínculo contractual con la Administración. Ante este problema, que se agravaba por la falta del pago de jornales de los trabajadores de las obras<sup>75</sup>, se autorizó al Ministro de Obras Públicas<sup>76</sup> para acordar y resolver con carácter definitivo, la rescisión de estas contrataciones cuyos contratistas hubiesen desaparecido, abandonado las obras o cuyo paradero se ignorase, con la pérdida de la fianza y del saldo. En la mayoría de los casos, las obras suspendidas no se pudieron continuar por falta de medios y se paralizó su ejecución.

Para los ferrocarriles, respecto a las obras aprobadas y en construcción que quedaron situadas desde el comienzo en la zona nacional no sometida al Gobierno, se dio orden inmediata de no extender nuevas certificaciones a los contratistas<sup>77</sup>. Dichas certificaciones se entendían para todas las obras de mejora, ampliación, enlace y electrificación de líneas y adquisición de material móvil, subvenciones a fondo perdido y las reintegrables, que las Comisarías debían fiscalizar<sup>78</sup>. Y en caso de duda sobre la

---

<sup>75</sup> Para hacer frente al impago de los jornales de las obras, ya en los inicios del conflicto el gobierno republicano autorizó por decreto, a las Jefaturas Públicas y demás organismos dependientes del Ministerio de Obras Públicas enclavados en las zonas en las que el poder legítimo ejerce su acción directa, al pago semanal de las certificaciones. Decreto autorizando al Ministerio de Obras Públicas, al pago semanal de las certificaciones de obra, Gaceta de Madrid, número 225, 11 de agosto de 1936.

<sup>76</sup> La autorización se realizó con la aprobación del Decreto de 26 de diciembre de 1936 (Gaceta de la República número 362, publicado el 27 de diciembre de 1936).

<sup>77</sup> Orden por la que se prohíbe extender nuevas certificaciones a las contrataciones de las obras de ferrocarril enclavadas en territorio nacional no sometido al Gobierno, Gaceta de Madrid, número 245, 31 de agosto de 1936.

<sup>78</sup> Orden por la que se prohíbe extender nuevas certificaciones a las contrataciones de las obras de ferrocarril enclavadas en territorio nacional no sometido al Gobierno, Gaceta de Madrid, número 284, 10 de octubre de 1936.

zona en la que estuviese enclavada la obra, la Dirección general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera sería la encargada de resolver.

En el área de las carreteras, el Plan Gasset<sup>79</sup> siguió vigente hasta 1939. En 1936, la red de carreteras del Estado contaba con 71.281 kilómetros lo que suponía que el Plan Gasset estaba casi finalizado en cuanto a las nuevas construcciones. Aún así se mantuvo vigente durante la guerra dentro del normal funcionamiento de la República. Las Jefaturas de Obras Públicas de cada provincia recibieron asignaciones presupuestarias anuales en previsión de la ejecución de una serie de proyectos y obras de nueva construcción o de reparación previstos para dicho ejercicio presupuestario. Las cantidades retribuidas para obras nuevas se aprobaban de manera independiente a las programadas para obras de reparación, en ambos casos a través de orden del Ministro de Obras Públicas tras la aprobación y previsión de este gasto a través de los Presupuestos Generales del Estado. Cuando en un determinado año no se realizaba toda la inversión estimada, se producía un ajuste y redistribución del presupuesto dentro de las Jefaturas de Obras Públicas para que acometiesen nuevas obras<sup>80</sup>. A punto de finalizar la guerra, en enero de 1939 se ordena la ejecución de las obras por administración conforme a lo presupuestado, para no interrumpir su construcción ni los servicios dependientes del Ministerio<sup>81</sup>.

Para realizar la inversión prevista era necesario que se hubieran seguido todos los trámites administrativos pertinentes, que eran diferentes según el tipo de trabajos a realizar.

---

<sup>79</sup> El Plan Gasset había sido aprobado por la Ley de 5 de agosto de 1914 por la que se aprueba el plan general de carreteras a construir por el Estado. Gaceta de Madrid, número 226, 14 de agosto de 1914. Este plan había sido aprobado el de agosto de 1914, como el plan definitivo y general de construcción de carreteras por el Estado, para ejecutar conjuntamente con el plan de los caminos vecinales. Puede consultarse más información sobre este plan en el capítulo 2.2.1.2 Carreteras (durante el reinado de Alfonso XIII).

<sup>80</sup> Orden de 18 de marzo de 1938 por la que se produce la distribución general entre las Jefaturas de Obras Públicas de 6.367.224 para realizar obras de reparación de carreteras. Gaceta de la República, número 88, 29 de marzo de 1938.

<sup>81</sup> Orden de 10 de enero de 1939 por la que se autoriza al Ministerio de Obras Públicas a continuar las obras por administración. Gaceta de la República, número 12, 12 de enero de 1939.

En el caso obras de nueva construcción, el proyecto debía haber sido aprobado técnicamente para que el Presidente de la República autorizase al Ministro correspondiente<sup>82</sup> a realizar la adjudicación según el procedimiento general establecido<sup>83</sup>, que en el caso de las carreteras, solía ser la subasta<sup>84</sup>. En la Gaceta de la República se listaban las obras a subastar por provincias<sup>85</sup>.

A partir de ese momento, con el gasto liberado, la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales realizaba la subasta que acababa adjudicando al mejor postor. El Ministro de Obras Públicas era entonces autorizado por el Presidente de la República a formalizar el contrato, siguiendo las pautas que para las anualidades le indicaban<sup>86</sup>.

En el caso de las obras de reparación, tras la aprobación de los presupuestos por Orden Ministerial, las Jefaturas de Obras Públicas debían remitir a la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales copia de los proyectos que técnicamente habían aprobado los Ingenieros Jefes<sup>87</sup>. Solventado este trámite y realizada la comprobación de que la obra de reparación y el proyecto se ajustaban al presupuesto asignado, el Ministro de Obras Públicas autorizaba a las Jefaturas a realizar su adjudicación, generalmente por el procedimiento de subasta, sobre cuyo resultado deberían informar al Ministerio.

---

<sup>82</sup> Éste era el Ministro de Obras Públicas, pero en el período que va desde el 17 de mayo de 1937 al 5 de abril de 1938, la denominación era Ministro de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas.

<sup>83</sup> Decreto de 12 de junio de 1937 por el que se autoriza al Ministro de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas a realizar las subastas con cargo al presente ejercicio económico. Gaceta de la República, número 164, 13 de junio de 1937.

<sup>84</sup> En carreteras, las obras por adjudicación directa o por administración no eran habituales en tal altura.

<sup>85</sup> Orden del Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas de 3 de julio de 1937: Relación por provincias de los trozos de carretera que han de subastarse en el presente ejercicio económico de 1937 con cargo al presupuesto vigente. Gaceta de la República, número 189, 8 de julio de 1937.

<sup>86</sup> Resolución de 3 de octubre de 1936 por la que se autoriza al Ministro de Obras Públicas para realizar la contrata de las obras que comprende el proyecto de carretera de la estación de Burriana, en el ferrocarril de Valencia a Tarragona, al puerto de Burriana. Gaceta de Madrid, número 278, 4 de octubre de 1936.

<sup>87</sup> Los Ingenieros Jefes habían sido facultados para aprobar los proyectos en el Real Decreto de 5 de julio de 1920.

Las obras que se ofertaban correspondían principalmente a las de conservación y mantenimiento de las carreteras existentes<sup>88</sup> que se consideraban de urgente necesidad debido al deterioro que estaban sufriendo por el aumento y clase de tránsito. Las actuaciones realizadas para la reparación estaban dirigidas, en la mayoría de los casos, a la conservación de la explanación y el firme, al acopio de piedra machacada para las capas de rodadura y al riego superficial bituminoso o con betún asfáltico, éste último en contadas ocasiones. Aunque también se materializaron adjudicaciones para la construcción de nuevas carreteras<sup>89</sup>.

Las Jefaturas de Obras Públicas de cada provincia, siguieron recibiendo las asignaciones presupuestarias que desde el Ministerio se presentaban anualmente para las provincias bajo su jurisdicción. Ésta asignación provincial se modificaba a medida que el territorio republicano se reducía, afectando a la reorganización de las Jefaturas y a un reajuste de las cantidades asignadas<sup>90</sup>. Para aquellas provincias que estaban ocupadas en parte, la asignación presupuestaria preveía específicamente una partida para la ejecución de obras la zona liberada de las mismas, que realizarían las Jefaturas de Obras Públicas de las Provincias limítrofes<sup>91</sup>. En 1938 el territorio republicano ya se había reducido y ahora sólo se contaba con 10 provincias (Albacete, Alicante, Almería, Ciudad Real,

---

<sup>88</sup> Ejemplos de estas adjudicaciones pueden encontrarse en la resolución de 16 de octubre de 1936 por la que se adjudica las obras de reparación con pavimento mosaico en los kilómetros 29,325 al 30 de la carretera de Ocaña al Puente de la Pedrera, provincia de Toledo. Gaceta de la República, número 294, 20 de octubre de 1936 y en la resolución de 22 de octubre de 1936 por la que se adjudica las obras de reparación del firme y riego superficial asfáltico en los kilómetros 6,08 al 8,600 de la carretera de Ademur a Valencia, provincia de Valencia. Gaceta de la República, número 304, 30 de octubre de 1936.

<sup>89</sup> Resolución de 15 de octubre de 1936 por la que se adjudica la construcción de las obras del trozo segundo de la carretera de la Espinosa, por Cogolludo, a Hiendelaenciana a la de Sepúlveda a Atienza, por Veguillas y La Huerce. Gaceta de la República, número 291, 17 de octubre de 1936.

<sup>90</sup> En resolución de 22 de octubre de 1936 por la que se aprueba la distribución general del presupuesto entre las Jefaturas de Obras Públicas que se relacionan, para obras de conservación y reparación de carreteras. Gaceta de la República, número 299, 25 de octubre de 1936 y en resolución de 22 de abril de 1937 para los dos ejercicios económicos de 1937 y 1938 por la que se aprueba la distribución general del presupuesto entre las Jefaturas de Obras Públicas que se relacionan, para obras de conservación y reparación de carreteras. Gaceta de la República, número 118, 28 de abril de 1937.

<sup>91</sup> Inicialmente, en 1936 Almería tenía asignada una parte para ejecución de obras en Granada; Ciudad Real las de Badajoz; Cuenca las de Toledo; Jaén las de Córdoba y Valencia para Teruel y Baleares. Esta asignación se mantendría hasta el final del conflicto.

Cuenca, Guadalajara, Jaén, Madrid, Murcia y Valencia), las zonas liberadas de algunas provincias (Granada, Badajoz, Toledo y Teruel) y las de Cataluña<sup>92</sup>. En febrero de 1939 se presenta una aprobación presupuestaria, para diez provincias, a una altura en la que ya la guerra y el territorio estaban perdidos<sup>93</sup>.

A estos planes se sumaba el plan de construcciones y reparaciones responsabilidad del Circuito Nacional de Firms Especiales, que aunque en 1932 había sido integrado en la dirección general del caminos como una Jefatura bajo el mando directo del Director General de Caminos tras la supresión de su Patronato y Comité Ejecutivo, mantuvo su vigencia a través de asignaciones presupuestarias propias y con el aumento de la extensión de sus itinerarios.

Durante la guerra civil se amplió el ámbito de actuación de las reparaciones y conservación que debía realizar el Circuito Nacional de Firms Especiales<sup>94</sup>. Ahora solamente debía atender a aquellos itinerarios de su plan situados en la zona republicana, y por poseer el mismo presupuesto resultaba lógico que atendiese también a las carreteras que estando en condiciones malas de conservación, fuese necesario reparar bien por presar servicios de guerra o bien por facilitar las comunicaciones entre zonas que requerían tener las carreteras en perfectas condiciones<sup>95</sup>. Entre las labores

---

<sup>92</sup> En Orden de 30 de agosto de 1938 por la que se autoriza a las Jefaturas de Obras Públicas a realizar la subasta según la relación que se adjunta. Gaceta de la República, número 251, 8 de septiembre de 1938 y en Orden de 7 de octubre de 1938 por la que se autoriza a las Jefaturas de Obras Públicas a realizar la subasta según la relación que se adjunta. Gaceta de la República, número 294, 21 de octubre de 1938.

<sup>93</sup> Resolución de 28 de febrero de 1939 por la que se aprueba la distribución general del presupuesto entre las Jefaturas de Obras Públicas que se relacionan, para obras de conservación y reparación de carreteras. Gaceta de la República, número 67, 15 de marzo de 1939.

<sup>94</sup> El 7 de julio de 1936 se había aprobado la ley que proporcionaba nuevas fuentes de financiación para los itinerarios del Circuito de Firms Especiales, que no se aplicó por el estallido del conflicto. Sin embargo, a pesar de no contar con estas nuevas fuentes de financiación, el Circuito mantenía sus antiguos presupuestos para la ejecución de los trabajos planificados.

<sup>95</sup> Decreto del Ministerio de Obras Públicas por el que se amplía la red a cargo del Circuito Nacional de Firms Especiales. Gaceta de la República, número 103, 13 de abril de 1937 y Decreto del Ministerio de Obras Públicas por el que se amplía la red a cargo del Circuito Nacional de Firms Especiales, incluyendo la carretera de enlace de las afluyentes a Almería. Gaceta de la República, número 228, 11 de agosto de 1937.

encomendadas al Circuito Nacional de Firms Especiales, además de las propias de conservación y mejora tanto de firms como de trazado, se sumaron las obras de construcción como las de las carreteras de que la Jefatura de Obras Públicas estaba realizando en Castellón<sup>96</sup>.

Tal era la normalidad que quería mantener el gobierno republicano para los trabajos ordinarios en un país, que incluso en plena guerra, atendía a compromisos internacionales como la participación en el Congreso Internacional de Carreteras. Por la importancia de los asuntos a tratar se considera imprescindible que la República española esté allí representada, y por eso nombra a una Comisión con miembros del Ministerio para que allí asistan<sup>97</sup>.

En cuanto a los ferrocarriles, antes de la guerra civil pocos eran los planes de ampliación de las redes o líneas, que bajo las disposiciones de unas grandes Compañías sumidas en una situación económica y financiera casi insostenible, languidecían y sobrevivían única y exclusivamente a base de los auxilios del Estado.

Los proyectos y ejecución de los ferrocarriles de todas las líneas republicanas estaban asignados desde diciembre de 1936, a las dos Jefaturas de Estudio y Construcción de Ferrocarriles<sup>98</sup>, dependían directamente de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera. Éstas tenían sede, una en Valencia y la otra en Albacete, y en su decreto de constitución recibieron la asignación de las líneas que estaban en construcción o en previsión de ejecución, y de las que debían encargarse. Éstas eran:

---

<sup>96</sup> Decreto del Ministerio de Obras Públicas por el que se ordena el traspaso de la Jefatura de Obras Públicas de Castellón al Circuito Nacional de firms Especiales de la construcción de las carreteras en su provincia. Gaceta de la República, número 117, 27 de abril de 1937.

<sup>97</sup> Orden del Ministerio de Obras Públicas por el que se nombra a una Comisión para asistir al VIII Congreso Internacional de Carreteras que se celebrará en la Haya el 21 de junio de 1938. Gaceta de la República, número 159, 8 de junio de 1938.

<sup>98</sup> Estas dos Jefaturas sustituían a las cuatro existentes anteriormente. Decreto por el que se crean dos Jefaturas de Estudio y Construcción de Ferrocarriles, dependientes de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera, Gaceta de la República, número 362, 26 de diciembre de 1936.

- Para la primera Jefatura, se asignaban:
  - Lérida a Sant Giron.
  - Enlaces Ferroviarios de Barcelona.
  - Cuenca a Utiel.
  - Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.
- A la segunda Jefatura se asignaba las siguientes obras:
  - Talavera-Villanueva, sección primera.
  - Puertollano a Córdoba.
  - Enlaces ferroviarios de Madrid.
  - Baeza-Utiel: secciones primera, segunda, tercera y cuarta.
  - Accesos de Murcia.

Posteriormente, se produce una reorganización y redistribución de estas obras, con la creación de una nueva Jefatura de Obras y Enlaces Ferroviarios de la Zona Centro<sup>99</sup>, dependiente también del Ministerio de Obras Públicas. La guerra había puesto de manifiesto la necesidad de organizar un buen sistema de comunicaciones ferroviarias en torno a la capital, para la movilidad de los Ejércitos y el abastecimiento de Madrid, y para ello era necesario acometer nuevas construcciones. De los estudios y de la ejecución de estas obras se encargó esta nueva Jefatura, que abarcaba aquellas situadas en la provincia de Madrid y sus limítrofes. Se encargó por tanto de la construcción de los siguientes ferrocarriles estratégicos:

- Torrejón de Ardoz a Tarancón.
- Villacañas a Santa Cruz de la Zarza.

Finalmente durante la guerra civil, como se desarrollará en el capítulo 4, en el bando republicano se acometieron sólo aquellos proyectos y obras que se consideraron urgentes por las especiales circunstancias, y que intentaban mejorar las comunicaciones dentro del territorio republicano. De este modo, por vía ministerial, se aprobaron los proyectos para la construcción de las siguientes líneas:

- Proyecto para el ferrocarril de Torrejón a Tarancón<sup>100</sup>.

---

<sup>99</sup> Se creó por Orden de 10 de mayo de 1937 (Gaceta de la República, número 131, 11 de mayo de 1937)

<sup>100</sup> Decreto de 12 de agosto de 1937 por el que se aprueban los proyectos de construcción de la línea de ferrocarril de Torrejón de Ardoz a Tarancón. Gaceta de la República, número 225, 13 de agosto de 1937.



- Construcción de la línea de Cuenca-Utiel<sup>101</sup>: con la finalidad de conectar de modo directo por ferrocarril, Madrid y Valencia.
- Villacañas a Santa Cruz de la Zarza<sup>102</sup>.

El procedimiento de adjudicación durante todo el conflicto, siguió la misma tramitación que en los periodos anteriores<sup>103</sup>, aunque si las obras eran consideradas urgentes, los plazos se reducían. En el caso de que fuesen considerados ferrocarriles estratégicos, tras la aprobación técnica del proyecto, se procedía a la construcción por el sistema de administración o gestión directa por parte de la Administración, con lo que prescindía de cualquier otro trámite de adjudicación que ralentizase los plazos, que es lo que implicaba un concurso o una subasta. Resultaba lo más adecuado por la falta de contratistas, de materiales y por la necesidad de acometerlas lo más rápidamente posible. De este modo se construyeron las tres líneas enumeradas anteriormente y se plantearon algunas otras obras menores hasta el final del conflicto, que finalmente no fueron ejecutadas<sup>104</sup>.

Las obras eran convenientemente inspeccionadas y supervisadas por los órganos ministeriales, que en algunos casos procedieron a la rescisión de las contratas

---

<sup>101</sup> Decreto de 22 de agosto de 1937 por el que se aprueban las tres variantes de la línea de ferrocarril Cuenca a Utiel. Gaceta de la República, número 235, 24 de agosto de 1937.

<sup>102</sup> Decreto de 22 de agosto de 1937 por el que se aprueba el proyecto de construcción de la línea de ferrocarril de Villacañas a Santa Cruz de la Zarza. Gaceta de la República, número 235, 24 de agosto de 1937.

<sup>103</sup> De hecho, el 9 de diciembre de 1938, con la guerra ya sentenciada y perdida, el Ministerio de Comunicaciones y Transportes procede a la aprobación del anteproyecto “ramales de acceso a Madrid del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza”, con el fin de sustituir los puntos de partida y de llegada de la estación de Mediodía, bajo la acción de los obuses enemigos. Decreto de 9 de diciembre de 1938 (Gaceta de la República número 344, 10 de diciembre de 1938).

<sup>104</sup> Entre ellas se encuentra el ramal de enlace entre la estación de Moncada Bifurcación, línea de Zaragoza a Barcelona de la Compañía de Hierro del Norte y el kilómetro 115,000 de la línea de Barcelona a Granollers aprobada por el Decreto de 10 de octubre de 1938 por el que se autoriza a la Red Nacional de Ferrocarriles a que ejecute por gestión directa las obras del proyecto aprobado “Ramal de enlace entre la estación de Moncada Bifurcación, línea de Zaragoza a Barcelona de la Compañía de Hierro del Norte y el kilómetro 115,000 de la línea de Barcelona a Granollers”. Gaceta de la República, número 284, 11 de octubre de 1938.

adjudicadas que ya habían iniciado los trabajos. Las causas de la rescisión obedecían o bien a defectos en los trabajos realizados o bien, como contemplaba el Decreto de 26 de diciembre de 1936, al abandono de las obras por parte del contratista tras el alzamiento militar. En este caso, a la declaración de la rescisión iba aparejada la suspensión de los trabajos de construcción, sobre los que las Jefaturas de Estudios y Construcción de Ferrocarriles deberían informar valorando la conveniencia o no de continuar dichas obras teniendo en cuenta las circunstancias. Sobre este particular, decidía el Ministerio de Obras Públicas, que optaba por no retomar aquellas obras que no resultasen de extrema urgencia siempre que además no se produjesen perturbaciones asociadas a la finalización de los trabajos ni aumento del paro obrero. De este modo se paralizaron los trabajos en líneas como Baeza a Utiel<sup>105</sup> que no se consideraban prioritarias en dichas circunstancias. En otros casos, como en la línea de Lérida a Saint Giron<sup>106</sup>, los trabajos se retomaron pese a no ser una línea estratégica, únicamente para paliar el problema del paro obrero<sup>107</sup>.

Y en el caso de la línea Cuenca-Utiel, su interés estratégico motivó la continuación de los trabajos. Tras la rescisión en las obras de la línea de Cuenca a Utiel que se produjo por orden de 22 de mayo de 1937<sup>108</sup>, tan sólo dos semanas después, el 6 de junio<sup>109</sup>, se autorizaba a las Jefaturas de Construcción a estudiar y a redactar los proyectos de

---

<sup>105</sup> Las obras de construcción en la sección cuarta del ferrocarril de Baeza-Utiel fueron rescindidas a la contrata de la “Sociedad Peninsular de Construcciones S.A” que las había abandonado, por Orden del 1 de marzo de 1937 (Gaceta de la República, número 61, 2 de marzo de 1937).

<sup>106</sup> Orden de 1 de junio de 1937 por la que se rescinden las obras de la línea de Lérida a Saint Giron a la contrata “Arregui Constructoras, Sociedad Anónima”. Gaceta de la República, número 155, 4 de junio de 1937.

<sup>107</sup> La Jefatura de Construcción de Ferrocarriles del Ministerio retomó las obras, ejerciendo la dirección de las mismas, según la Orden dada el 22 de agosto de 1937 (Gaceta de la República, número 235, 24 de agosto de 1937).

<sup>108</sup> La construcción de la línea de Cuenca a Utiel habían sido adjudicadas a “Construcciones César Augusta S.A”. Ante el abandono de las obras, su rescisión se produjo por Orden del 22 de mayo de 1937 (Gaceta de la República número 146, 26 de mayo de 1937), pero que se retomaron debido a la importancia de la construcción de esta línea.

<sup>109</sup> Decreto de 6 de junio de 1937 por la que se autoriza a la Jefatura de Construcción de Ferrocarriles para estudiar y redactar los proyectos necesarios para la continuación de las obras en la línea de ferrocarril de Cuenca a Utiel. Gaceta de la República, número 159, 8 de junio de 1937.

continuación necesarios para la terminación de las obras sobre las que ejercería la dirección, y al mismo tiempo ejecutar las disposiciones oportunas para continuar simultáneamente con la construcción, de tal modo que la paralización fuese mínima en dichos trabajos. El Gobierno consideraba conveniente la continuación en la ejecución de los trabajos de esta línea para atender a problemas de orden estratégico y satisfacer las necesidades de transporte, comunicaciones y abastecimientos del Ejército del Centro y de Madrid, con la mayor celeridad e impulso que consiguiesen la más inmediata puesta en explotación de la línea. Incluso, para acelerar la ejecución, se prescindió de la tramitación administrativa ordinaria para la aprobación de tres variantes planteadas<sup>110</sup>.

Los republicanos actuaron conforme a la legalidad y los procedimientos establecidos en lo que respecta a las obras públicas, hasta el final de la guerra. Con el conflicto ya prácticamente perdido, continuaron con las tramitaciones ordinarias de proyectos y obras. A la altura de 14 de enero de 1939 aún publicaban en el Diario Oficial la aprobación para la ocupación de los terrenos necesarios para la ejecución de la obra aprobada “Ramal de vía de un metro de ancho entre Carcagente y Villamera de Castellón”<sup>111</sup>, lo que da en cierta medida, muestra de que mantuvieron su actividad independientemente del conflicto, siendo incapaces de actuar con una actitud más realista para adaptarse a las circunstancias tan adversas.

---

<sup>110</sup> Decreto de 22 de agosto de 1937 por el que se aprueban las tres variantes de la línea de ferrocarril Cuenca a Utiel. Gaceta de la República, número 235, 24 de agosto de 1937.

<sup>111</sup> Decreto de 13 de enero de 1939 por el que se autoriza al Consejo Nacional de Ferrocarriles para la ocupación de los terrenos necesarios para ejecutar las obras del “Ramal de vía de un metro de ancho entre Carcagente y Villamera de Castellón”. Gaceta de la República, número 14, 14 de enero de 1939.

## **3.2 BANDO SUBLEVADO.**

### **3.2.1 ORGANIZACIÓN DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS.**

El golpe militar iniciado el 18 de julio de 1936 (el 17 de julio comenzó en Melilla) tenía como objetivo derrocar en un corto plazo de tiempo al gobierno de la Segunda República, que había sido legalmente constituido en las urnas. La idea inicial de un alzamiento que cogiera por sorpresa al gobierno republicano, hacía prever a los sublevados una escasa resistencia para hacerse con el poder. Sin embargo los hechos provocaron que la historia se escribiese con un guión completamente diferente, y lo que empezó siendo un golpe de estado, acabó por convertirse en uno de los períodos más sangrientos de la reciente historia del país: la Guerra Civil.

El alzamiento se erigió en un movimiento “nacionalista”<sup>112</sup> y conservador. En la zona en la que triunfó no había gobierno funcional establecido aunque contaba con una estructura de mando militar fuertemente jerarquizada. En un principio los generales de renombre afectos al movimiento se situaron al frente de sus hombres en sus plazas, sin que hubiese un líder indiscutible del alzamiento. Sin embargo sí existían dos nombres propios dentro del bando sublevado: el general Mola, impulsor teórico, práctico e ideológico, y el general Franco.

La previsión de una actuación rápida y fulgurante provocó que desde el momento inicial se adoptara la estructura de mando según los cánones militares. Hasta bien avanzada la guerra cuando la victoria se intuía cercana no se configuró un gobierno propio de la zona que se iba ocupando. Por eso podemos diferenciar dos épocas de gobierno dentro del bando sublevado:

1. periodo 18/07/1936-31/01/1938: en los primeros meses (desde el levantamiento hasta el 1 de octubre de 1936), la dirección es encomendada a la Junta de Defensa Nacional. El resto del periodo se caracteriza por la existencia de un mando militar

---

<sup>112</sup> El bando franquista se autodenominó “nacionalista” para reflejar y reforzar la idea de que se levantaban como movimiento defensor de la unidad e integridad de la nación, en contraposición de lo que ellos consideraban que el Gobierno Republicano estaba provocando: la ruptura y fragmentación del Estado.

único. Todo el poder recae en la figura del Generalísimo y no existe una estructura de gobierno civil que dirija el territorio ocupado por los rebeldes.

2. periodo 31/01/1938-31/03/1939: se configura el primer gobierno de la zona cuando ya el fin de la Guerra Civil está próximo. Durante este periodo se sentarán las bases de lo que será la Dictadura posterior.

En los siguientes subapartados se detallará, para cada uno de los períodos definidos, la organización del Ministerio de Obras Públicas en el bando sublevado así como la actuación del cuerpo de Ingenieros de Caminos dentro de esta estructura.

### **3.2.1.1 PRIMERA ETAPA: 18/07/1936-30/01/1938.**

El bando sublevado constituye en Burgos el 24 de julio de 1936 la Junta de Defensa Nacional, presidida por el General Miguel Cabanellas e integrada únicamente por militares: los generales Saliquet, Ponte, Mola, Dávila, y los coroneles Montaner y Moreno Calderón. A lo largo del mes de agosto se incorporaron los generales Francisco Franco, Gil Yuste, Queipo de Llano y Orgaz<sup>113</sup>. En el decreto de su formación establece que *“se constituye la Junta de Defensa Nacional que asume todos los poderes del Estado y representa legítimamente al País ante las potencias extranjeras”*<sup>114</sup>.

La Junta se presentaba como el órgano de mando único que coordinaba a civiles y militares, y se fue convirtiendo en un órgano de gobierno administrativo y político. El ejército era la columna vertebral del nuevo régimen ya que todas las necesidades de la zona golpista se sometían a las exigencias militares de cada momento, sentando de este modo los cimientos organizativos del nuevo estado. En su labor de gobierno soberano, la Junta contó con la ayuda de comisiones que fueron creadas en el verano de 1936. A través de decretos y órdenes se procedió a la sustitución del gobierno civil por un gobierno militar<sup>115</sup>.

---

<sup>113</sup> TUÑÓN DE LARA, MANUEL: “Historia de España. IX. La crisis del Estado: Dictadura, República, Guerra”. Editorial Labor S.A. Barcelona 1981.

<sup>114</sup> Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 1, 25 de julio de 1936.

<sup>115</sup> Así el Decreto número 13 firmado el 27 de julio de 1936 y publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 3, 30 de julio de 1936, se disponía a que *“a todos los efectos, se consideren*

En estos primeros momentos del alzamiento, en materia de Obras Públicas, tal y como se deduce de las publicaciones del Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, en las zonas que se sumaron a la sublevación se mantuvieron las respectivas Jefaturas de Obras Públicas, con un funcionamiento similar al realizado hasta ese momento, pero sometiendo las decisiones últimas a la Autoridad Militar provincial. Esto implicaba que a medida que se iba produciendo la “liberación” del territorio, las provincias que se incorporaban a la administración del Estado, mantenían la estructura hasta entonces existente pero siempre bajo el estricto control militar y atendiendo como prioridad a las necesidades de la guerra.

En estas Jefaturas se conservaban los puestos de Ingenieros Jefes de Obras Públicas, así como los de los Directores de Obras y los Ingenieros Jefes de Servicio. Es decir, el hecho de no introducir ninguna modificación en la estructura jerárquica intermedia de las obras públicas, permitió que la actividad y las decisiones en lo relativo a la obra pública, continuase realizándose de una forma sencilla, pues sólo en última instancia intervenía el mando militar, que lo hacía en la fase de la toma de decisiones.

Respecto a la estructura anterior, se realizó una modificación en la organización existente hasta ese momento, con la supresión de la Dirección y dos Jefaturas de sección que regían técnica y administrativamente la red de carreteras del Circuito Nacional de Firms Especiales. Así estos órganos se disolvieron e integraron en las Jefaturas de Obras Públicas provinciales en las que se localizaban. El motivo fundamental se encontraba en la falta de personal de estos servicios, que estaban centralizados en

---

*destituidos de los cargos de Gobernadores Civiles, a partir del día diecinueve del actual, cuantos ejercieren dicho cometida en esa fecha”*

De este modo se encomendaba a los jefes militares el gobierno y nombramientos necesarios en las localidades que se ocupaban. El 14 de septiembre se estableció el cargo de gobernador militar. El 30 de septiembre, en la última disposición dictada por la Junta, se procedía a la reorganización de los Ayuntamientos.

Madrid, y dada la necesidad de atender esta red, se hacía imprescindible su adscripción a las citadas Jefaturas de Obras Públicas<sup>116</sup>.

Como se ha comentado anteriormente, el fracaso de un golpe de estado rápido hace constatar a los altos mandos militares del ejército la necesidad de establecer un mando único para su correcta organización<sup>117</sup>. El mando único militar recayó en la figura de Franco el 21 de septiembre de 1936, que el 28 del mismo mes se hacía además con el poder político<sup>118</sup> absoluto. A partir de este momento el gobierno de la zona nacional se establecería en función de los intereses del recién nombrado “*Jefe de Gobierno del Estado Español...quien asumirá todos los poderes del nuevo Estado. Se le nombra Generalísimo de las fuerzas nacionales de tierra, mar y aire, y se le confiere el cargo de General Jefe de los Ejércitos de operaciones*”<sup>119</sup>.

La primera medida de estructuración del Estado consistió en la creación por Ley de unos órganos principales de la Administración Central del Estado, que en este caso fueron los siguientes: el Gobernador General del Estado, las Secretaría de Relaciones Exteriores, la Secretaría General del Jefe del Estado y la Junta Técnica del Estado.

---

<sup>116</sup> Decreto número 53 organizando las Jefaturas de Obras Públicas en relación con la red de carreteras que forman el Circuito Nacional de Firmes Especiales. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 8, 18 de agosto de 1936.

<sup>117</sup> En el Decreto de 29 de septiembre de 1936 (publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional el 30 de septiembre), justifica la nueva estructura del siguiente modo: “*Organizada con perfecta normalidad la vida civil en las provincias rescatadas y establecido el enlace entre los varios frentes de los Ejércitos que luchan por la salvación de la Patria, a la vez que por la causa de la civilización, impónese ya un régimen orgánico y eficiente, que responda adecuadamente a la nueva realidad española y prepare, con la máxima autoridad, su porvenir. Razones de todo linaje señalan la alta conveniencia de concentrar en un solo poder todos aquéllos que han de conducir a la victoria final, y al establecimiento, consolidación y desarrollo del nuevo Estado, con la asistencia fervorosa de la Nación*”.

<sup>118</sup> Estas fechas se corresponden con las de las reuniones que mantuvieron los altos cargos del ejército para decidir la estructura organizativa del Estado. La modificación se realizó por Decreto de 29 de septiembre de 1936 y el traspaso de poderes se realizó en Burgos el 1 de octubre de 1936. TUÑÓN DE LARA, MANUEL: “Historia de España. IX. La crisis del Estado: Dictadura, República, Guerra”. Editorial Labor S.A. Barcelona 1981.

<sup>119</sup> Decreto número 138 nombrando Jefe de Gobierno del Estado Español al Excelentísimo Sr. General de División don Francisco Franco Bahamonde, quien asumirá todos los poderes del nuevo Estado. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 32, 30 de septiembre de 1936.

Posteriormente a estos órganos se añadiría la Secretaría de Guerra<sup>120</sup>. Estos órganos dependían totalmente del Jefe del Estado, Franco, que como tal ejercía el poder total sobre el territorio dominado<sup>121</sup>.

El Gobernador General del Estado se encargaría de establecer la coordinación entre las autoridades civiles y militares, resolviendo con el acuerdo de los mandos militares superiores en aquellos casos en los que no pudiera hacerlo por sí mismo. Además sería responsable de la fiscalización e intervención de las actividades, trabajos e inversiones realizadas por cada autoridad civil provincial, decidiendo incluso los abastecimientos a realizar a las poblaciones situadas en el territorio liberado<sup>122</sup>.

La Junta Técnica actuaba como Administración Central de todo el territorio sometido a la jurisdicción efectiva del Jefe del Estado Español, es decir, del territorio “liberado”, y para ejercer sus funciones se apoyaba en los siguientes departamentos: Presidencia de la Junta, Secretaría, Oficialía Mayor, Comisión de Hacienda, Comisión de Justicia, Comisión de Industria, Comercio y Abastos, Comisión de Agricultura y Trabajo Agrícola, Comisión de Cultura y Enseñanza y Comisión de Obras Públicas, Comunicación y Transportes. Con esto abarcaban todos los sectores del país. La estructura gubernamental establecía que las Comisiones serían las encargadas de dirigir a los organismos provinciales, regionales y locales que dependan de ellas en cuantas cuestiones funcionales le hayan sido asignadas, y deberían a su vez, estudiar los problemas que competan a su departamento. Trasladarían al Presidente de la Junta Técnica las disposiciones generales que se hicieran necesarias y las que por su importancia afectasen a la resolución de problemas generales y que pudiesen interesar a otras comisiones. Esta figura ejercería de intermediario entre las recién creadas

---

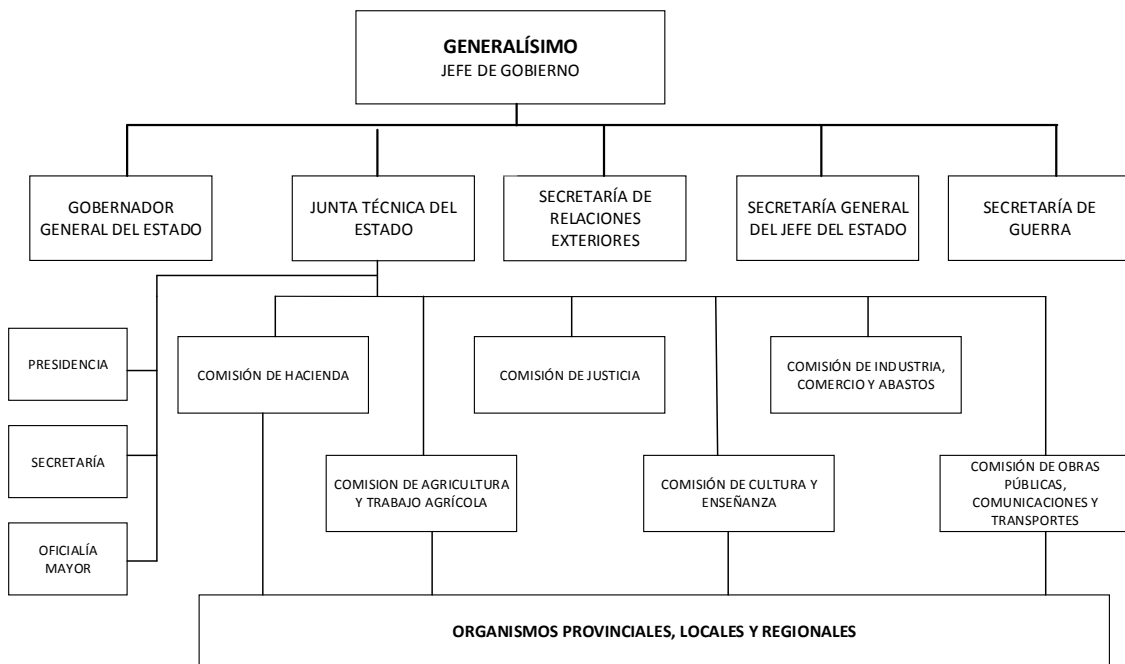
<sup>120</sup> Ley organizando la Administración Central del Estado. Boletín Oficial del Estado, número 467, 31 de enero de 1938.

<sup>121</sup> En: Norma general para el funcionamiento de la Junta Técnica del Estado. Boletín Oficial del Estado, número 2, 05 de octubre de 1936; Ley estableciendo la Organización Administrativa a que ha de ajustarse la nueva estructuración del Estado. Boletín Oficial del Estado, número 1, 01 de octubre de 1936; Reglamento orgánico y de procedimiento de la Junta Técnica del Estado. Boletín Oficial del Estado, número 34, 19 de noviembre de 1936.

<sup>122</sup> El primer Gobernador general fue el general Francisco Fermoso Blanco, y para realizar sus funciones situó su residencia permanente en Valladolid. ABC Sevilla, 10 de octubre de 1936, página 9 y 10.



Comisiones y el Jefe del Estado, con el que despacharía directamente<sup>123</sup>. Los miembros de las Comisiones serían elegidos “libremente”, nombrados o separados por el Presidente de la Junta Técnica<sup>124</sup>. Como se aprecia, la nueva organización imponía una jerarquía sencilla que no daba lugar a equívocos sobre el poder decisorio dentro de esa estructura de mando.



Organigrama de la organización del bando franquista en octubre de 1936.

Los distintos organismos se situaron en tres ciudades castellanas: Salamanca, Valladolid y Burgos. La primera albergaría el Cuartel General del Generalísimo, la Secretaría General, la oficina de Prensa y Propaganda y la oficina de Relaciones Exteriores. En Valladolid se instaló la jefatura de los servicios de Orden Público y en Burgos la presidencia de la Junta Técnica.

En materia de obras públicas, se creó la Comisión de Obras Públicas y Comunicaciones<sup>125</sup>, que “*tendrá por misión asegurar la continuación de las obras*”

<sup>123</sup> Norma general para el funcionamiento de la Junta Técnica del Estado. Boletín Oficial del Estado, número 2, 05 de octubre de 1936.

<sup>124</sup> ABC Sevilla, 10 de octubre de 1936, página 9 y 10.

<sup>125</sup> La Ley de 1 de octubre de 1936 crea la Comisión de Obras Públicas y Comunicaciones mientras que la Norma General para el funcionamiento de la Junta Técnica del Estado, publicada en el Boletín Oficial del Estado el 5 de octubre de 1936 habla de Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

*públicas en curso, emprender obras nuevas donde sea indispensable, restablecer las líneas de transporte de todas clases, organizar un servicio perfecto de comunicaciones postales y telegráficas en toda la región ocupada, así como el personal necesario para estos servicios*<sup>126</sup>. Fue nombrado presidente de la misma el Ingeniero de Caminos Mauro Serret Mirete<sup>127</sup>, que permaneció en el cargo desde el 5 de octubre de 1936 hasta el 30 de enero de 1938<sup>128</sup>, día en el que se creó el Ministerio de Obras Públicas a cuyo frente se puso a Alfonso Peña Boeuf. En la Comisión de Obras Públicas se integraron algunos compañeros de Serret como colaboradores, constituyendo y funcionando como un auténtico Ministerio en la zona ocupada.

La recién nombrada Comisión mantendría la estructura organizativa existente anteriormente en el Ministerio republicano, con las Jefaturas Provinciales de Obras Públicas y su personal, introduciendo la reorganización de las Inspecciones regionales, para encomendar a los *“inspectores respectivos un examen urgente e inmediato, tanto de las obras de conservación como de las nuevas que se consideren imprescindibles dentro de sus jurisdicciones respectivas”*. Las Inspecciones, que habían sido creadas por Decreto de 25 de Abril de 1936<sup>129</sup>, aglutinaban varias provincias, y la labor que se les encomendaba en este caso era informar directamente a la Comisión de Obras Públicas y

---

<sup>126</sup> Ley estableciendo la Organización Administrativa a que ha de ajustarse la nueva estructuración del Estado. Boletín Oficial del Estado, número 1, 01 de octubre de 1936.

<sup>127</sup> Mauro Serret Mirete pertenecía a la promoción de 1897. Ejerció diversos cargos durante su carrera como Ingeniero de Caminos del Ministerio, principalmente en el Servicio de Señales Marítimas y en Ferrocarriles, donde ejerce de jefe de Ferrocarriles del Sudeste. Su cese como Ingeniero de Caminos de la República, se produce el 2 de enero de 1937, dado que desde el primer momento se alió con el bando sublevado. Era Teniente Coronel del Ejército, Jefe del Servicio Militar de Ferrocarriles, según se desprende de la órdenes publicadas en el Boletín Oficial del Estado (véase, por ejemplo, orden de 5 de octubre de 1937 designando interventor del Estado de la Inspección de Carreteras). CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA, ÁNGEL MARIO: *“Los Ingenieros de Caminos en la década 1930-1939. De la zanja del olvido al olvido de la zanja”*. Edición de Ángel Mario Carreño Rodríguez-Maribona. Noviembre 2009.

<sup>128</sup> CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA, ÁNGEL MARIO: *“Los Ingenieros de Caminos en la década 1930-1939. De la zanja del olvido al olvido de la zanja”*. Edición de Ángel Mario Carreño Rodríguez-Maribona. Noviembre 2009.

<sup>129</sup>En el Decreto de 25 de abril de 1936, las Inspecciones creadas eran 12 (ver capítulo 3.1.1 para conocer su distribución territorial). Decreto de 25 de abril de 1936 por el que se crea el Consejo de Obras Públicas y las Inspecciones Regionales, Gazeta de Madrid, número 119, 28 de abril de 1936.

Comunicaciones. De nuevo mantienen la estructura de Inspecciones existente previa al estallido, aunque incluyen una reorganización, asignando provincias limítrofes a algunas Inspecciones cuando la totalidad de la Inspección de origen no había sido “liberada”<sup>130</sup>. Esto suponía en primer lugar la puesta en funcionamiento inmediata de las mismas. Y en segundo lugar, facilitaba el trabajo al no modificar ni la forma ni los procedimientos ya establecidos<sup>131</sup>. Como en el caso de las Jefaturas Provinciales, a

---

<sup>130</sup> En el momento en el que se emite la primera circular relativa a las Inspecciones Regionales, las que formaban parte del bando sublevado eran las siguientes:

- *“Inspección 2ª- León, Zamora, Salamanca, Toledo, Ávila y Segovia. Residencia del Sr. Inspector, León.*
- *Inspección 3ª- Cáceres, Badajoz, Huelva, Sevilla, Córdoba, Cádiz y Granada, con excepción de los Servicios de Puertos, Residencia del Sr. Inspector, Sevilla.*
- *Inspección 6ª-Palencia, Valladolid, Burgos y Soria. Residencia del Sr. Inspector, Valladolid.*
- *Inspección 7ª-Huesca, Zaragoza, Teruel y Logroño. Residencia del Sr. Inspector, Zaragoza.*
- *Inspección 9ª-Coruña, Lugo, Orense, Pontevedra y Oviedo, con excepción de los Servicios de Puertos. Residencia del Sr. Inspector, Coruña.*
- *Inspección 11ª-Islas Canarias. Residencia del Sr. Inspector, Las Palmas.*
- *Inspección 13ª-Servicios de Puertos del Norte y Noroeste. Residencia del Sr. Inspector, San Sebastián .*
- *Inspección 14ª-Puertos del Sur de España, Ceuta y Melilla. Residencia del Sr. Inspector, Cádiz.*

Circular con Normas para la prelación de la construcción y conservación de las obras públicas, Boletín Oficial del Estado, número 53,11 de Diciembre de 1936.

<sup>131</sup> El mismo día que se creaban las inspecciones, se nombraban a aquellos funcionarios que actuarían como Inspectores de las mismas, resultando:

- “a) Nombrar Inspector de la 2ª Región a D. Manuel Echevarría Roncal, Ingeniero Jefe de Obras Públicas de León, sin perjuicio de seguir desempeñando el cargo que actualmente ocupa.*
- b) Confirmar en el cargo de Inspector Regional en la 3ª Región al Inspector General del Cuerpo de Caminos, Ilustrísimo Sr. D. Juan Bautista Conradi y Ferrís, con las modificaciones jurisdiccionales que en la citada Orden se mencionan.*
- c) Nombrar provisionalmente Inspector Regional de la sexta Región al Inspector General del Cuerpo de Caminos, Ilustrísimo Sr. D. Bernardo de Granda y Calleja, Delegado de la Junta Técnica del Estado en la Confederación del Duero, sin perjuicio de seguir desempeñando el cargo que actualmente ocupa.*
- d) Confirmar en el cargo de Inspector Regional de la 7ª Región al Inspector General del Cuerpo de Caminos, Ilustrísimo Sr. D. Antonio Lasierra y Purroy, con las modificaciones jurisdiccionales que en la Orden citada se consignan.*

medida que el bando sublevado ocupaba mayor territorio, incorporaba a la estructura de la Comisión de Obras Públicas las Inspecciones Regionales correspondientes<sup>132</sup>.

La Comisión de Obras Públicas y Comunicaciones se encargó de determinar el cese y la admisión en la Comisión del personal que anteriormente trabajaba en el Ministerio, en función de su afiliación, como medida del control exhaustivo que comenzaba a vislumbrarse, a través del dictado de órdenes principalmente. Estas órdenes, firmadas por el Presidente Mauro Serret, constituyeron los principales edictos legislativos emitidos por la Comisión, aunque también se destacan los actos legislativos destinados a determinar el estado de las obras en ejecución así como las de reparación que durante el transcurso de la guerra se iban haciendo cada vez más necesarias. Se hacía necesario redactar un plan de obras públicas que permitiese determinar con exactitud las obras a realizar, los plazos y presupuestos, y es por ello que se constituyó un Comité Directivo

---

*e) Confirmar en el cargo de Inspector Regional de la 8ª Región al Inspector general del Cuerpo de Caminos, Ilustrísimo Sr. D. Julio Murúa Valverde, con las modificaciones jurisdiccionales detalladas en la Orden que al comienzo se cita.*

*f) Nombrar provisionalmente Inspector Regional de la undécima Región al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Las Palmas, D. Leonardo Nieva Yárritu sin perjuicio del desempeño del cargo que actualmente ocupa.*

*g) Nombrar provisionalmente Inspector de los Servicios de Puertos del Norte y Noroeste de España al Ingeniero Jefe del Cuerpo de Caminos, Director del Puerto de Pasajes, D. Francisco Javier Marquina y Borra, sin perjuicio del desempeño del cargo que actualmente ejerce.*

*h) Nombrar provisionalmente Inspector de los Puertos del Sur de España, Ceuta y Melilla, al Ingeniero Jefe del Cuerpo de Caminos, D. Vicente Millán y Sánchez, Director del Puerto de Cádiz, sin perjuicio del cargo que actualmente ejerce”*

Circular con el nombramiento de los Inspectores Regionales, Boletín Oficial del Estado, número 53, 11 de Diciembre de 1936.

<sup>132</sup>Por la Orden reorganizando las Inspecciones Regionales de Obras Públicas, Boletín Oficial del Estado, número 264, 31 de julio de 1937, se establecía la siguiente estructura para las Inspecciones Regionales:

*“1º La agregación de la provincia de Álava a la 8ª de las Inspecciones, creada por Decreto de 10 de abril de 1936.*

*2º La segregación de la provincia de Logroño de la 7ª Inspección Regional, creada por Orden de 10 de diciembre último, y*

*3.º Que la Jefatura de la 8ª Inspección Regional radique en Logroño”.*

de Obras Públicas el 17 de septiembre de 1937<sup>133</sup>. Este Comité que dependería directamente de la Comisión de Obras Públicas, estaría presidido por el Ingeniero de Caminos Alfonso Peña Boeuf. La composición de este Comité se determinó por orden de la Presidencia de la Junta Técnica del Estado el 21 de septiembre del mismo año. Los planes desarrollados por este Comité Directivo se detallarán en el capítulo 3.2.3.

### **3.2.1.2 SEGUNDA ETAPA: 30/01/1938-01/04/1939.**

En enero de 1938, tras la caída de toda la zona norte, los golpistas habían ocupado gran parte del territorio nacional, a excepción de Madrid, la zona sudeste y Cataluña, sobre las que se estaban centrando todas las ofensivas. El bando franquista se veía vencedor de la guerra civil y por eso decide ir configurando una organización en forma de Estado civil, con una Administración y unos Ministerios que sustituyan a la anterior organización militar.

Es por lo anterior que el 30 de enero de 1938 se firma en Burgos una nueva Ley sobre la Administración Central del Estado, que transforma en Gobierno la anterior estructura encabezada por la Junta Técnica del Estado. Esta decisión se justifica por la insuficiencia de aquella organización ya que *“a pesar del esfuerzo de hombres al servicio de aquella organización, exclusivamente administrativa, la normalidad de la obra pública en la parte liberada del solar de la Patria, el volumen y la complejidad creciente de las funciones de gobierno y de gestión, y la necesidad de tener montado de modo completo el sistema administrativo, aconsejan la reorganización de los servicios centrales que, sin prejuzgar una definitiva forma de Estado, abra cauce a la realización de una obra de gobierno estable, ordenada y eficaz”*<sup>134</sup>. Las claves fundamentales del nuevo aparato estatal son la unidad de poder y la coordinación de funciones.

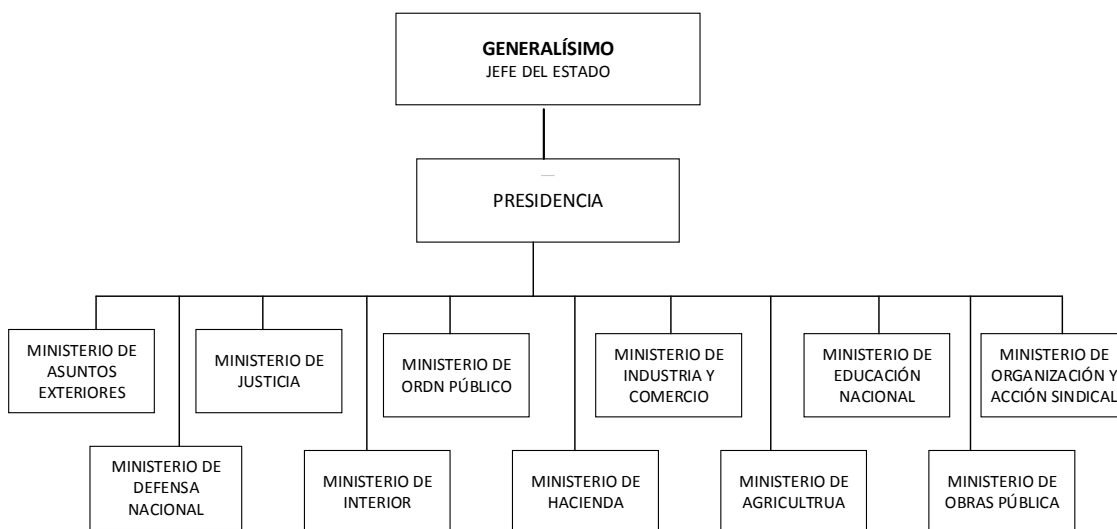
En la nueva estructura se mantenía como jefe del Estado el Generalísimo Franco, que conservaba todos los poderes que hasta ahora le habían sido otorgados, incluido el legislativo. La Administración Central del Estado se organizaba en Departamentos

---

<sup>133</sup> Orden de 17 de septiembre de 1937 fijando normas para redactar un plan general de obras públicas, Boletín Oficial del Estado, número 333, 18 de septiembre de 1937

<sup>134</sup> Ley organizando la Administración Central del Estado. Boletín Oficial del Estado, número 467, 31 de enero de 1938.

Ministeriales, subordinados a la Presidencia, que constituiría un Departamento especial vinculado al Jefe del Estado. Cada Ministerio estaría compuesto por una Subsecretaría y por unos Servicios Nacionales que se especificaban en la Ley publicada en el BOE el 1 de febrero de 1938, y al frente de los mismos se situaría un Ministro. Cada Servicio Nacional se organizaría en las Secciones y Negociados que les fueran indispensables y serían dirigidos por un Jefe de Servicio que desempeñaría las funciones que antes se hallaban encomendadas a los Directores Generales<sup>135</sup>. Los Ministerios creados son los que se relatan a continuación: Asuntos Exteriores; Justicia; Defensa Nacional; Orden Público; Interior; Hacienda; Industria y Comercio; Agricultura; Educación Nacional; Obras Públicas; y Organización y Acción Sindical. Desaparecen así la Junta Técnica del Estado y sus Comisiones; la Secretaría de Guerra; la Secretaría de Relaciones Exteriores y la Secretaría General del jefe del Estado. La Junta Política y el Consejo Nacional, órganos de gobierno de la anterior estructura del Estado, continuaron funcionando en Burgos, ejerciendo únicamente funciones consultivas.



Organigrama de la estructura administrativa del nuevo Gobierno franquista tras la aprobación de la Ley de 30 de enero de 1938.

Tras esta Ley, el lugar oficial de residencia de Franco se establece en Burgos, en el palacio de la Isla, convirtiendo a esta ciudad en el centro político y capital del nuevo

<sup>135</sup> Ley organizando la Administración Central del Estado. Boletín Oficial del Estado, número 467, 31 de enero de 1938.

Estado hasta la primavera de 1939. Las dificultades de alojamiento e instalación del nuevo gobierno en una única ciudad obligaron al traslado de algunos Ministerios a otras capitales del territorio en poder del bando nacional. Así el Ministerio de Justicia se desplazó a Victoria; el de Industria a Bilbao; y los de Organización Sindical y Obras Públicas se ejercieron desde Santander<sup>136</sup>.

El Comité Directivo de Obras Públicas que se había situado en Pasajes, encargado de la redacción de planes de obras públicas bajo la tutela de la Junta Técnica del Estado, también fue trasladado a Burgos tras la formación del nuevo gobierno, y con él su personal, dirigidos por Peña Boeuf.

El Ministerio de Obras Públicas se instaló inicialmente en “*cuatro o cinco habitaciones*” del edificio de la Audiencia de Burgos, junto con otros servicios oficiales. La dificultad en la realización de la labor administrativa en un centro saturado de personal y escaso de espacio, obligaron al traslado de este Ministerio. Fue entonces desplazado a Santander<sup>137</sup>, ciudad que había sido “liberada” en septiembre de 1937, habilitándose para ello el edificio que la Delegación de Hacienda ocupaba en la Avenida de Alfonso XIII.

El Ministerio de Obras Públicas comprendería una Subsecretaría y cuatro Servicios Nacionales: Puertos y señales marítimas; Obras Hidráulicas; Caminos y Ferrocarriles. La Subsecretaría tenía funciones propias y aquellas que le delegara el Ministro, y de ella dependían todos los servicios del Ministerio a través de una Sección Central<sup>138</sup>. Cada

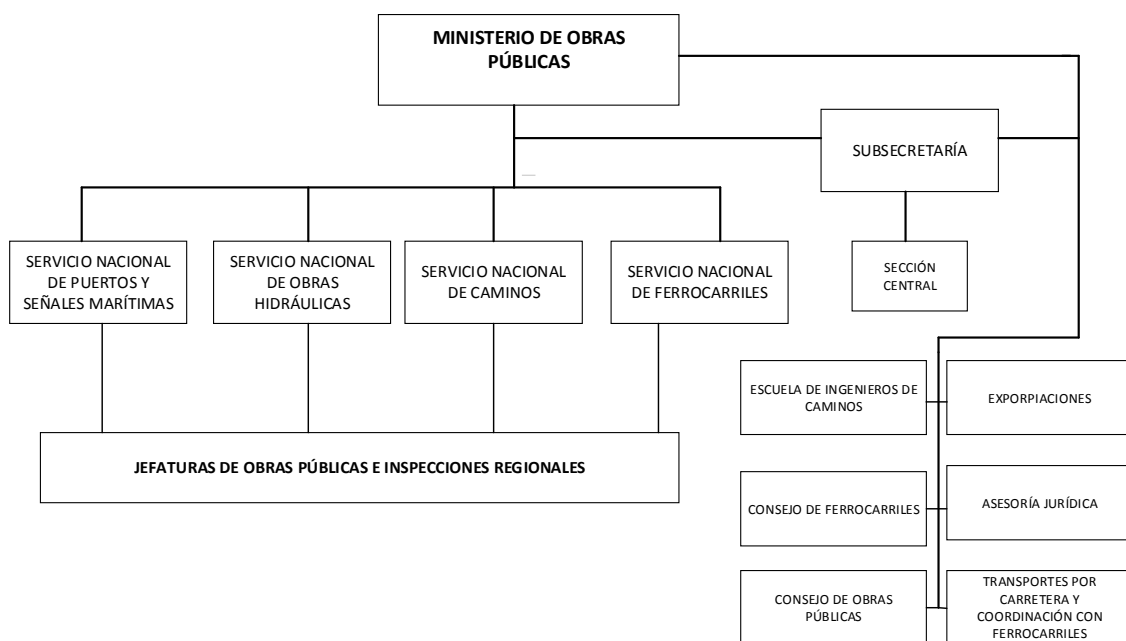
---

<sup>136</sup> GARELLY DE LA CÁMARA, ANTONIO: “*El Ministerio de Obras Públicas en Santander*”. Revista de Obras Públicas, 1936-1939, número especial 15 y TUÑÓN DE LARA, MANUEL: “Historia de España. IX. La crisis del Estado: Dictadura, República, Guerra”. Editorial Labor S.A. Barcelona 1981.

<sup>137</sup> El traslado se realizó entre los días 15 y 18 del mes de marzo de 1938, días que fueron declarados inhábiles a efectos de los servicios del ministerio de Obras Públicas. Orden del Ministerio de Obras Públicas declarando inhábiles los días 15 al 18 del mes de marzo de 1938, para efectuar el traslado de las dependencias ministeriales desde Burgos a Santander. Boletín Oficial del Estado, número 507, 12 de marzo de 1938.

<sup>138</sup> En esta Sección Central estaban incluidos los servicios de personal; recursos; contabilidad; habilitación y pagaduría; accidentes de trabajo; urbanización y construcción; billetes y pases; registro general; permisos y registros de automóviles y conductores; depósito de planos, instrumentos y

una de las cuatro Jefaturas de los Servicios Nacionales y las de la Sección Central se relacionarían con las diversas dependencias y organismos de obras públicas de todo el territorio nacional por medio de Inspecciones o Delegaciones Regionales que comprendían los servicios provinciales y locales. Se establecía además que dependían directamente del Ministro y del Subsecretario, el Consejo de Obras Públicas y de Ferrocarriles, la Escuela de Ingenieros de Caminos, y las Secciones de Expropiaciones, Asesoría Jurídica, Transportes por carretera así como su coordinación con los transportes ferroviarios y sus tasas<sup>139</sup>.



Organigrama con la estructura del Ministerio de Obras Públicas en el primer Gobierno franquista.

Al frente del Ministerio se situó al Ingeniero de Caminos Alfonso Peña Boeuf<sup>140</sup> y como Subsecretario al también Ingeniero de Camino José María Torroja y Miret. Cada

publicaciones; archivo y asuntos generales. Decreto organizando los Servicios del Ministerio de Obras Públicas. Boletín Oficial del Estado, número 484, 17 de febrero de 1938.

<sup>139</sup> Decreto organizando los Servicios del Ministerio de Obras Públicas. Boletín Oficial del Estado, número 484, 17 de febrero de 1938.

<sup>140</sup> Alfonso Peña Boeuf nace en Madrid el 23 de enero de 1888. Termina la carrera de Ingeniero de Caminos en 1914. Discípulo de José Eugenio Ribera, después de ejercer como ingeniero principalmente como proyectista y constructor, ingresa como profesor de Hormigón en la Escuela de Caminos en 1934, aunque continúa ejerciendo su labor de ingeniero fuera de la Escuela. El golpe militar del 18 de julio de 1936 lo sorprende a Alfonso Peña Boeuf en Madrid, presidiendo el Tribunal de Ingreso en la Escuela de



Servicio Nacional contaba con un Jefe de Servicio que tenía las mismas funciones antes encomendadas a los Directores Generales. En sucesivos decretos fechados el 17 de febrero de 1938 se designó a los Jefes de cada Servicio Nacional: Luis Rodríguez Arango y Somoza ocuparía el de carreteras; Bernardo de Granda y Calleja sería Jefe del Servicio de Obras Hidráulicas; en el área de puertos y señales marítimas se designó a José Delgado Brackembury; y en el de Ferrocarriles a Eugenio Calderón Montero-Ríos<sup>141</sup>. Los tres primeros pertenecían al cuerpo de Ingenieros de Caminos, mientras que el último era ingeniero militar<sup>142</sup>. Estos nombramientos se realizaron en base a las

---

ingenieros navales. Por ser más afín ideológicamente al bando sublevado, cuyo golpe no prosperó en Madrid, se refugió en la embajada de Paraguay. Desde allí salió en la primera expedición hacia Valencia el 4 de julio de 1937, y desde esta ciudad embarcó hacia Marsella. Entró en territorio español por San Sebastián y desde allí se dirige a Burgos para presentarse oficialmente a Maruro Serret, presidente de la Comisión de Obras Públicas. Desde ese momento se pone a disposición del mando nacional y desempeñará las funciones que como Ingeniero de Caminos se le encomiendan. Inmediatamente es nombrado presidente del Comité de Obras Públicas encargado de la redacción de un Plan General de Obras Públicas del Estado para cuando la guerra termine. El 31 de enero de 1938 es nombrado Ministro del primer Ministerio de Obras Públicas del Gobierno franquista. Cesa como ministro en 1941 y posteriormente es nombrado presidente de la recién creada Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE). Muere en Madrid en 1964. CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA, ÁNGEL MARIO: *“Los Ingenieros de Caminos en la década 1930-1939. De la zanja del olvido al olvido de la zanja”*. Edición de Ángel Mario Carreño Rodríguez-Maribona. Noviembre 2009 y en PEÑA BOEUF, ALFONSO: *“Memorias de un ingeniero político”*. Artes Gráficas Madrid, Diciembre 1954.

<sup>141</sup> Los nombramientos de los cargos del ministerio de obras públicas están publicados en el BOE en los siguientes decretos: Decreto 451 nombrando Ministro de Obras Públicas a D. Alfonso Peña Boeuf. Boletín Oficial del Estado, número 468, 01 de febrero de 1938; Decreto nombrando subsecretario del Ministerio de Obras Públicas a D. José M<sup>a</sup> Torroja y Miret. Boletín Oficial del Estado, número 477, 10 de febrero de 1938; Decreto nombrando Jefe del Servicio Nacional de Caminos, a don Luis Rodríguez Arango y Somoza. Boletín Oficial del Estado, número 484, 17 de febrero de 1938; Decreto nombrando Jefe del Servicio Nacional de Obras Hidráulicas a don Bernardo de Granda y Calleja. Boletín Oficial del Estado, número 484, 17 de febrero de 1938; Decreto nombrando Jefe del Servicio Nacional de Puertos y Señales Marítimas a don José Delgado Brackembury. Boletín Oficial del Estado, número 484, 17 de febrero de 1938; Decreto nombrando Jefe del Servicio Nacional de Ferrocarriles a don Eugenio Calderón Montero-Ríos. Boletín Oficial del Estado, número 484, 17 de febrero de 1938.

<sup>142</sup> El nombramiento de un ingeniero militar al frente del Servicio Nacional de Ferrocarriles se basa en que éste área estaba *“absorbida casi en su totalidad por los servicios militares, y precisaba al frente de ella una persona que, conocedora en líneas generales de este complejo servicio, mucho más en aquellos momentos, tuviese reconocida personalidad militar para la ordenación de los transportes militares, que*

propuestas del Ministro recién nombrado, no sin dificultades por las circunstancias parejas a la guerra “*por cuanto los valores del Cuerpo, de reconocida competencia, no podrían prestar su colaboración, por encontrarse, unos, en zona no liberada; otros, quebrantados de salud por las penalidades pasadas. Había pues, necesidad de elegir entre un número más reducido, lo que, como antes decimos, dificultaba la cuestión, ya que tampoco hay que olvidar que las circunstancias que habían de concurrir por aquel entonces en esos cargos precisaban un mayor cuidado*”<sup>143</sup>.

La organización del Ministerio la realizó el propio Ministro Peña Boeuf, buscando dotarlo de “*un marcado carácter de descentralización y libertad, dentro de cada servicio. Esta estructura es el embrión o raíz de la futura organización provincial. Mientras más nos asemejemos a una empresa particular, mayor será nuestra eficiencia, con lo que llegaremos a conseguir para cada uno de los servicios la máxima libertad con la máxima responsabilidad, dentro, siempre, de una absoluta seguridad de inversión*”<sup>144</sup>. Se mantenían las estructuras anteriores de Jefaturas Provinciales dentro de la organización ministerial, y a medida que los ocupaban nuevas provincias, se iba produciendo la reestructuración tanto de las Jefaturas Provinciales<sup>145</sup> como de las Inspecciones Regionales<sup>146</sup> para adaptarlas al nuevo orden.

---

*en aquellos tiempos precisaban la máxima atención*”. GARELLY DE LA CÁMARA, ANTONIO: “*El Ministerio de Obras Públicas en Santander*”. Revista de Obras Públicas, 1936-1939, número especial 15.

<sup>143</sup> GARELLY DE LA CÁMARA, ANTONIO: “*El Ministerio de Obras Públicas en Santander*”. Revista de Obras Públicas, 1936-1939, número especial 15

<sup>144</sup> Declaraciones de Alfonso Peña Boeuf al ABC Sevilla, 19 de febrero de 1938, páginas 11 y 12.

<sup>145</sup> Como ejemplo está Orden creando la Jefatura de Obras Públicas de Navarra y Álava con independencia de las de Vizcaya y Guipúzcoa (Boletín Oficial del Estado, número 499, 04 de marzo de 1938), en la que “*1º las actuales Jefaturas de Obras Públicas de Álava-Vizcaya y Guipúzcoa-Navarra se denominarán de Vizcaya y Guipúzcoa, y abarcarán solamente los servicios correspondientes a estas provincias; 2º Se crea la Jefatura de Obras Públicas de Navarra y Álava, constituida por un Ingeniero subalterno en Vitoria, ayudados del personal facultativo auxiliar y administrativo que se estime necesario*”.

<sup>146</sup> En noviembre de 1938 se decide segregar las provincias de Cáceres y Badajoz de la tercera Inspección Regional, formando una Inspección propia, la cuarta, nombrándose Inspector de la misma a Miguel Menéndez Boneta. Orden del Ministerio de Obras Públicas por la que se crea la tercera Inspección Regional que comprende las provincias de Cáceres y Badajoz. Boletín Oficial del Estado, número 145, 22 de noviembre de 1938.

Desde el momento de su constitución, Peña Boeuf mostró una actitud enérgica por configurar el Ministerio y hacerlo funcionar a pleno rendimiento, creando las Comisiones y Órganos necesarios para ello. Una de las primeras medidas que se adoptaron para la completa puesta en funcionamiento del Ministerio, fue la organización del Consejo de Obras Públicas, que se encargaría de informar en aquellos asuntos de su competencia así como a petición del Ministro. El Consejo estaría constituido por los presidentes de Sección, los Inspectores Regionales de Obras Públicas y un Ingeniero especializado en cada uno de los Servicios de Carretera y Caminos Vecinales, Ferrocarriles y Transportes por carretera, Obras Hidráulicas y Puertos. Para ejercer sus funciones se dividiría en cinco secciones, las cuatro mencionadas anteriormente a la que se añadía una de asuntos generales<sup>147</sup>. A continuación crea la Comisión para la redacción de la instrucción del hormigón<sup>148</sup>, dado que *“España era casi el único país que no tenía una Instrucción oficial para esta clase de obras, ...y sólo se invocaban*

---

En enero de 1939 tiene lugar la última reorganización de las Inspecciones Regionales antes del fin de la guerra. En este caso se segregaban de la 8ª Inspección a las provincias de Santander, Guipúzcoa y Vizcaya, que constituirían la 10ª Demarcación a cargo de Jesús Goicoechea y Solís. De este modo la 8ª Inspección se reducía a las provincias de Logroño, Navarra y Álava. Orden del Ministerio de Obras Públicas separando de la 8ª Inspección Regional de Obras Públicas las provincias de Santander, Guipúzcoa y Vizcaya, que constituirán la 10ª Inspección. Boletín Oficial del Estado, 7 de enero de 1939.

<sup>147</sup> Decreto disponiendo la forma de constitución y funcionamiento del Consejo de Obras Públicas. Boletín Oficial del Estado, número 510, 15 de marzo de 1938.

<sup>148</sup> Esta Comisión se justificaba por *“la aplicación cada vez más extensa del hormigón, en toda clase de obras, particularmente en las de interés público y los constantes progresos en su fabricación, así como la importancia de las construcciones que se pueden realizar con este material, especialmente cuando está armado, aconsejan análogamente a lo que se ha hecho en otros países, redactar instrucciones de carácter general que regulen su ejecución y perfecciones la calidad del mismo, permitiendo economizar aglomerante a igualdad de resistencia y demás cualidades específicas... se designa a los Ingenieros de Caminos don Eduardo Torroja Miret, don Ramón Iribarren Cavanillasy don Jesús Iribas de Miguel, presididos por el Ingeniero Jefe y Jefe del Servicio Nacional de Caminos don Luis Rodríguez-Arango Somoza, para que redacten las instrucciones para la ejecución de hormigones”*. “Orden del Ministerio de Obras Públicas creando la Comisión para la redacción de la Instrucción de hormigón armado. Boletín Oficial del Estado, número 525, 30 de marzo de 1938.

La Instrucción sería aprobada por Orden del Ministerio de Obras Públicas el 3 de febrero de 1939, Boletín Oficial del Estado, número 47, 16 de febrero de 1939.

*prescripciones de otras instrucciones extranjeras*”<sup>149</sup>, lo que demuestra la normalidad que intentaban imprimir en los asuntos ministeriales, dada la cercana victoria que ya intuían. Unos meses más tarde, en mayo, se constituye la Comisión para modificación y simplificación de la ley expropiación forzosa aplicable a las obras públicas<sup>150</sup>. En julio se crea la Comisión de Ferrocarriles y Carreteras, para el estudio y ordenación de los ferrocarriles españoles y su coordinación con los transportes por carretera, siendo ésta la última que estaba pendiente de formar según se había dispuesto en el decreto de organización del Ministerio de Obras Públicas<sup>151</sup>.

Todo el Ministerio estaba a disposición de las necesidades militares que se consideraban prioritarias en todo momento, y para su eficacia las obras públicas comienzan su ejecución sin necesidad de expedientes, con rapidez, *“tan pronto como la autoridad militar entrega la nota de petición, circulo las órdenes por teléfono, habilito el crédito necesario y comienza el trabajo... ni dentro ni fuera del ministerio quiero que quede nada para mañana”*<sup>152</sup>. La necesidad de coordinación y la disposición de todas las actividades del Ministerio al servicio de la guerra, se vislumbra en la organización

---

<sup>149</sup> PEÑA BOEUF, ALFONSO: *“Memorias de un ingeniero político”*. Artes Gráficas Madrid, Diciembre 1954.

<sup>150</sup> Formaron parte de esta Comisión los Ingenieros de Caminos Manuel Echeverría Roncal, Antonio Fernández Marugán, Aníbal González de Riancho y Cipriano Salvatierra Iriarte y el Abogado del Estado Pablo Martínez Almeida. En Orden del Ministerio de Obras Públicas nombrando una Comisión para la modificación de la Ley de Expropiación Forzosa aplicable a las obras públicas. Boletín Oficial del Estado, número 568, 12 de mayo de 1938 y en Orden del Ministerio de Obras Públicas nombrando a Cipriano Salvatierra Iriarte miembro de la Comisión para la modificación de la Ley de Expropiación Forzosa aplicable a las obras públicas. Boletín Oficial del Estado, número 585, 30 de mayo de 1938.

<sup>151</sup> La composición de esta Comisión era la siguiente: Eugenio Calderón Montero-Ríos, Jefe del Servicio Nacional de Ferrocarriles como presidente; como vocales los Ingenieros de Caminos afectos al Servicio Nacional de Ferrocarriles Alfonso Jaráiz Pérez, Federico Valenciano Osenalde, Miguel Martínez Castro, el Ingeniero Militar Rafael Rubio Martínez Corera, el Ingeniero Industrial Manuel Casanova Conderana, el Delegado del Ministerio de Hacienda Luis Sáiz de Ibarsa, los técnicos financieros Luis Olariaga Pujana y Ramón Berge Salcedo y Pablo Martínez Almeida como Abogado del Estado. En Orden creando una Comisión destinada al estudio y ordenación de los ferrocarriles españoles y su coordinación con los transportes por carretera. Boletín Oficial del Estado, número 22, 22 de julio de 1938 y en Orden nombrando la Comisión de estudios y ordenación de los Ferrocarriles. Boletín Oficial del Estado, número 53, 22 de agosto de 1938.

<sup>152</sup> Declaraciones de Alfonso Peña Boeuf al ABC Sevilla, 19 de febrero de 1938, páginas 11 y 12.

imprimida al mismo, que unos meses tras su constitución ya establece que los servicios de transporte por ferrocarril y por carretera dependerán de una misma Jefatura, en este caso de la Jefatura del Servicio Nacional de Ferrocarriles<sup>153</sup>. De nuevo el acierto en este enfoque coordinado para una organización en tiempos de guerra, que les permite actuar sin distorsiones y de un modo eficaz y eficiente.

El trabajo a desarrollar por el Ministerio se antojaba complicado por dos razones fundamentales: la ausencia de personal en todos sus departamentos y la falta de archivos y documentación que facilitarían la labor de redacción de proyectos o de resolución de diversos asuntos. Durante su estancia en Santander, el personal funcionario que trabajaba en el Ministerio de Obras Públicas era inferior a 60 personas, en concreto 54<sup>154</sup>. Había que reorganizar la estructura de los servicios provinciales, planificar y reconstruir las obras destruidas en el conflicto teniendo en cuenta la situación excepcional del momento de guerra, y esto no sólo en las provincias ya “liberadas” sino también en las zonas que se iban ocupando: “...empezaron los avances sobre Cataluña, hasta su completa liberación...y para cumplir las normas trazadas por el Ministro, salieron para Barcelona algunos Directores Generales con personal a sus órdenes, para la más pronta y rápida organización de los servicios de la capital catalana”<sup>155</sup>. La reorganización y reestructuración del Ministerio comenzaba incluso antes de la ocupación de las provincias a incorporar al Estado, al igual que ocurría con la definición del derecho público que regiría en las mismas. Así ocurrió en las zonas de Aragón y Cataluña<sup>156</sup>. El procedimiento establecido para su incorporación a la estructura del

---

<sup>153</sup> Decreto determinando la inclusión del servicio de transporte por carretera dentro del Servicio Nacional de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas. Boletín Oficial del Estado, número 577, 21 de mayo de 1938.

<sup>154</sup> PEÑA BOEUF, ALFONSO: “Memorias de un ingeniero político”. Artes Gráficas Madrid, Diciembre 1954.

<sup>155</sup> GARELLY DE LA CÁMARA, ANTONIO: “El Ministerio de Obras Públicas en Santander”. Revista de Obras Públicas, 1936-1939, número especial 15.

<sup>156</sup> Se incorporaban a la Administración del Estado las provincias catalanas y se revertían al Estado las competencias de legislación y ejecución que correspondía en los territorios de derecho común, y que habían sido cedidos en el Estatuto Catalán, que se derogaba. Pero esto ocurría en abril de 1938, cuando aún estas regiones estaban bajo el dominio republicano. Ley del Ministerio de Interior incorporando a la Administración del Estado, las provincias de Lérida, Tarragona, Barcelona y Gerona. Boletín Oficial del Estado, número 534, 8 de abril de 1938.

Ministerio de Obras Públicas se iniciaba antes de la “liberación” de dichos territorios, primero nombrando un Inspector Regional de todos los servicios y obras<sup>157</sup>. En segundo lugar se procedía a la depuración del personal, a través de la apertura de expedientes no procedimentados y de resultados más bien dudosos por lo justos y los fundamentos en los que basaban sus resoluciones<sup>158</sup>. Y por último, y ya con el territorio en manos del bando golpista, se creaba la estructura funcional en la región ocupada, nombrando a los Ingenieros Jefes de los Servicios de Obras Públicas que se “incautarían” de las obras públicas en construcción y explotación, que eran traspasadas desde el mando militar al nuevo gobierno civil instaurado, *“poniéndolas..con la mayor urgencia, en marcha normal de funcionamiento”*. Como primera función, los Ingenieros Jefes debían valorar tanto el estado de las obras como el coste de su reparación, y transmitir estos datos a los Servicios Nacionales para actuar con la diligencia necesaria. También eran los responsables de continuar con las depuraciones de personal, para garantizar la lealtad de todos los funcionarios al servicio del nuevo Estado<sup>159</sup>.

A medida que la guerra se acercaba a su fin, el Ministerio fue ampliando su plantilla con aquellos *“queridos compañeros que acababan de pasar cautiverio en la zona roja...ofreciéndose al Ministro incondicionalmente para ejercer cualquier función, por penosa que fuese, y sin pretender pasase algún tiempo para dar al cuerpo el merecido descanso y reposición de perdidas fuerzas. Muchos de ellos volvían de nuevo a las zonas recién liberadas, donde la vida presentaba grandes incomodidades, para ponerse al frente de los servicios de Obras Públicas, que era preciso reorganizar rápidamente,*

---

<sup>157</sup> Orden del ministerio de Obras Públicas nombrando Inspector Regional de Cataluña a Julio Murúa Valerdi. Boletín Oficial del Estado, número 604, 18 de junio de 1938.

<sup>158</sup> Orden del ministerio de Obras Públicas determinando la incorporación del personal relacionado adscrito al Canal de Aragón y Cataluña, tras haberse instruido el proceso de depuración. Boletín Oficial del Estado, número 26, 26 de julio de 1938.

<sup>159</sup> Orden del Ministerio de Obras Públicas dando las normas para la recuperación de los Servicios de Obras Públicas traspasadas a la Región Catalana. Boletín Oficial del Estado, número 28, 28 de enero de 1939 y en Orden del Ministerio de Obras Públicas nombrando al Ilmo Sr. D.Eugenio Calderón Montero-Ríos, Jefe del Servicio Nacional de Ferrocarriles, para posesionarse de los distintos Servicios de Obras Públicas en Cataluña. Boletín Oficial del Estado, número 28, 28 de enero de 1939.

*dando así el prestigio debido al Cuerpo y cooperando con su trabajo a la reconstrucción de todas aquellas obras que la barbarie roja había destrozado”<sup>160</sup>.*

Pero pese a las palabras alentadoras que se desprenden del artículo de Antonio Garellly, lo cierto es que en el Ministerio de Obras Públicas continuaban instruyéndose los mismos expedientes de depuración, irracionales e injustos en la mayoría de los casos, iguales una vez finalizado el conflicto que durante el mismo. La parcialidad era un hecho destacable y la dureza de las sanciones más que reprochable, siendo habituales tanto las sanciones administrativas (expulsión de cuerpos profesionales) como otras de mayor dureza que serían resueltas en tribunales militares con otro procedimiento y otros resultados. A través de órdenes se cesaba, sancionaba, depuraba, expulsaba o restituía al personal afecto a los servicios ministeriales<sup>161</sup>, constantes en el día a día de la vida Ministerial, siendo los principales y mayoritarios actos legislativos que se dictaron en dicho período. Parece que el interés principal y la prioridad en esta nueva administración no era restablecer la normalidad en la vida civil, sino crear unas instituciones que dentro del orden social, fueran del todo afectas al nuevo régimen dictatorial establecido.

---

<sup>160</sup> GARELLY DE LA CÁMARA, ANTONIO: “*El Ministerio de Obras Públicas en Santander*”. Revista de Obras Públicas, 1936-1939, número especial 15.

<sup>161</sup> Las órdenes ministeriales pueden consultarse en el BOE en las fechas en las que tuvo lugar el conflicto y posteriores. Entre ellas cabe resaltar la Orden del ministerio de Obras Públicas ordenando la instrucción de los expedientes personales de cada funcionario (Boletín Oficial del Estado, número 167, 24 de diciembre de 1938), en la que se ordena “*El archivo en los respectivos expedientes personales de cada funcionario, de cuantos informes, propuestas, oficios de cese o posesión y comunicaciones en general les afecten individualmente, exige se formulen con la debida separación en cada caso, siempre que sea posible Y con el fin de obviar la dificultad cuando tal no ocurra y que no queden incompletos los referidos expedientes por el hecho de que un mismo documento se refiera a dos o más, este Ministerio ha dispuesto se eleven o cursen por duplicado, triplicado, etcétera-en copias mecanografiadas con papel carbón al propio tiempo que el original-todos aquellos escritos que se refieran a varios funcionarios y deban figurar en sus expedientes respectivos. Con el mismo fin de completar los aludidos expedientes de todo el personal de los Cuerpos pertenecientes a este Departamento, ordenarán los señores Jefes de los cuatro Servicios Nacionales del mismo la remisión a la Subsecretaría de cuantas minutas y documentos referentes a situación de funcionarios deban obrar a su juicio, en el historial de cada interesado y figuren en los archivos de sus diversos Negocios*”.

La Ley de 10 de febrero de 1939 fijando normas para la depuración de funcionarios públicos, dictada ya casi con el conflicto finalizado, no viene más que a confirmar lo anterior, y a poner por escrito y hacer obligatorio, un procedimiento sancionador de lo más duro y cruel que han sufrido los trabajadores públicos. Para el bando golpista era necesario y urgente el problema de la depuración de los funcionarios, a los que incluso se les acusaba de rebelión militar, y *“es deseo del Gobierno llevar a cabo esta depuración con la máxima rapidez y dentro de las normas flexibles que permitan reintegrarse rápidamente a sus puestos a aquellos funcionarios que lo merecen por sus antecedentes y conducta, y al mismo tiempo, imponer sanciones adecuadas, según los casos, a los que incumpliendo sus deberes contribuyeron a las subversión y prestaron asistencia no excusable a quienes por la violencia se apoderaron, fuera de toda norma legal, de los puestos de mando de la Administración”*<sup>162</sup>. La argumentación, como se ve, adolece de la misma visión parcial del conflicto que impondrían posteriormente, cuando establecen que el bando republicano, con un Gobierno propio establecido democráticamente en las últimas elecciones de 1936, había ocupado este lugar de manera violenta.

Según la Ley, cada Ministerio se debía encargar de realizar la investigación de la conducta seguida por todos sus funcionarios públicos, a través de un procedimiento de instrucción que determinaría la readmisión al puesto o la sanción a imponer. El primer paso que debía darse, era la presentación de declaraciones juradas por parte del funcionario<sup>163</sup>, para que a partir de este momento el instructores o instructores

---

<sup>162</sup> Ley de 10 de febrero de 1939 fijando normas para la depuración de funcionarios públicos. Boletín Oficial del Estado, 14 de febrero de 1939.

<sup>163</sup> En la declaración jurada debían especificarse datos como el nombre, la categoría administrativa, el cuerpo al que pertenecían, y otros similares y relativos al puesto desempeñado, a la vez que otros más relacionados con la afiliación política y los servicios prestados a cada uno de los bandos. Entre ellos están *“•Si prestó adhesión al Movimiento Nacional y en qué fecha lo efectuó.*

*•Si prestó su adhesión al Gobierno marxista, a algunos de los autónomos que de él dependen, o a las Autoridades rojas, con posterioridad al dieciocho de julio, en qué fecha y en qué circunstancias, especificando si lo hizo en forma espontánea o en virtud de alguna coacción.*

*•Servicios prestados en favor del Movimiento Nacional.*

*•Partidos políticos y entidades sindicales a que ha estado afiliado, indicando la fecha de la afiliación y, en su caso, del cese: cotizaciones voluntarias o forzosas en favor de partidos, entidades sindicales, o*



comenzaran el proceso de depuración. Debían comprobar la veracidad de las declaraciones juradas recabando información de cualquier centro, testigo, etc. En base a la información obtenida, elaboraban una propuesta o bien de readmisión o de incoación de expediente, que elevaban al Jefe del Servicio Nacional del que dependía el Cuerpo al que pertenecía el funcionario. Éste podía abrir nuevas diligencias o aceptar la propuesta, que elevaba al Ministro para que mediante resolución del expediente, determinara el fin del procedimiento de depuración. Las sanciones administrativas previstas y que se podían imponer eran las siguientes:

- Traslado forzoso, con prohibición de solicitar cargos vacantes durante un período de uno a cinco años.
- Postergación, desde uno a cinco años.
- Inhabilitación para el desempeño de puestos de mando o de confianza, y
- Separación definitiva del servicio.

En el caso de que se estimara que la implicación del funcionario en el bando republicano fuera de mayor grado, el expediente era trasladado al Tribunal Militar que impondría sanciones penales.

Y las causas la sanción administrativa, se correspondían con los hechos enumerados en la Ley de 1939, que son los siguientes:

- Todos los hechos que hubieren dado lugar a la imposición de penas por los Tribunales Militares o a la exigencia de responsabilidades políticas.
- La aceptación de ascensos que no fueren consecuencia del movimiento natural de las escalas y el desempeño de cargos y prestación de servicios ajenos a la categoría y funciones propias del Cuerpo a que se perteneciera.

---

*Gobierno, que haya realizado, incluyendo en ellas las hechas a favor del Socorro Rojo Internacional, Amigos de Rusia y entidades análogas, aunque no tuvieran carácter de partido político.*

- Si pertenece o ha pertenecido a la Masonería, grado que en ella hubiese alcanzado y cargos que hubiera ejercido.*
- Testigos que puedan corroborar la veracidad de sus afirmaciones y documentos de prueba que pueda presentar o señalar”.*

Ley de 10 de febrero de 1939 fijando normas para la depuración de funcionarios públicos. Boletín Oficial del Estado, 14 de febrero de 1939.

- La pasividad evidente de quienes, pudiendo haber cooperado al triunfo del Movimiento Nacional no lo hubieren hecho, y
- Las acciones u omisiones que, sin estar comprendidas expresamente en los apartados anteriores, implicaren una significación antipatriótica y contraria al Movimiento Nacional<sup>164</sup>.

Con estas normas dictadas y aplicadas, al finalizar el conflicto, el Ministerio de Obras Públicas, ya trasladado a Madrid, contaba con más de cuatrocientos funcionarios incorporados. Y desde allí continuó con la labor comenzada durante la guerra civil, a través de la ejecución del Plan de Obras Públicas redactado y la reparación de los daños ocasionados en las infraestructuras durante la contienda.

---

<sup>164</sup> Ley de 10 de febrero de 1939 fijando normas para la depuración de funcionarios públicos. Boletín Oficial del Estado, 14 de febrero de 1939.

### 3.2.2 ORGANIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES EN EL BANDO SUBLEVADO.

La organización para la explotación del sistema ferroviario en cada bando fue desigual. En el bando sublevado enseguida comprendieron la importancia que una buena organización del ferrocarril podía tener en un conflicto de larga duración. La gestión de los medios de transporte y de las líneas debían replantearse para el contexto de la época y por ello se tomaron decisiones rápidas y de gran trascendencia de cara a la explotación del ferrocarril: *“era preciso reorganizar y coordinar los transportes de toda la Red liberada, para que sirvieran los fines del Ejército y los abastecimientos nacionales; era preciso, en suma, organizar, siquiera fuera embrionariamente, todos los servicios de ferrocarril”*<sup>165</sup>.

Los objetivos principales de la estructuración del sector fueron los siguientes:

1. En primer lugar y de modo firme, el ferrocarril debía mantenerse al servicio de los intereses militares estratégicos, y por ello depender directamente, desde una estructura vertical, del poder militar.
2. En segundo lugar, y para agilizar la formación de los centros de dirección de las empresas, se decidieron a dar continuidad a las estructuras anteriores de las compañías ferroviarias. Así se mantenía la antigua organización de la empresa privada pero siempre sometidos al estricto control militar.
3. En tercer lugar, este esquema de funcionamiento, vertical, directo y de control militar se mantendría durante todo el conflicto bélico, evitando alteraciones o modificaciones que generaran confusión en la cadena de mando o en las órdenes de campaña.

Para alcanzar el primero de los objetivos enumerados, el bando nacional, a través de la recién creada Junta de Defensa Nacional, procedió a la promulgación de varios Decretos por los que se ponía al servicio de la “causa” de manera inmediata tanto al personal como al material ferroviario.

---

<sup>165</sup> GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: *“La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación”*. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

El primer Decreto relativo al personal se promulgó de 1 de agosto de 1936<sup>166</sup> y tenía por objeto restablecer la Escala de Complemento Honoraria del Ferrocarril, disuelta anteriormente por Decreto de 26 de marzo de 1936<sup>167</sup>. Es necesario en este punto definir qué era la Escala de Complemento Honoraria y su importancia en época de guerra.

La Escala de Complemento Honoraria del Ferrocarril se había establecido por Real Decreto de 30 de Junio de 1920<sup>168</sup> con el objetivo principal de poder movilizar al personal ferroviario en caso de guerra, ponerlo al servicio del mando militar y poder de este modo asegurar la continuidad de los servicios civiles y militares por este medio de transporte en dichas circunstancias. Por esto, en el preámbulo del Real Decreto de 20 de junio de 1920 argumenta lo siguiente: *“el Estado se halla obligado a asegurar la continuidad del servicio ferroviario, tanto en paz como en guerra, en la medida indispensable para que no se paralice la vida de relación interior y exterior. A este efecto, dispone el Poder Público, entre otros resortes, de la ley de Reclutamiento, cuyos preceptos le permiten decretar una movilización total o parcial por contingentes o clases. La circunstancia empero, de que los ferrocarriles españoles no se exploten por*

---

<sup>166</sup> Decreto nº22 de 1 de agosto de 1936 (publicado en el Boletín de la Junta de Defensa Nacional el 4 de agosto de 1936), por el que se establece y regula la Escala de Complemento Honorario de Ferrocarriles, que reza en su artículo único: *“Se deroga, a todos los efectos, el Decreto de veintiséis de marzo de mil novecientos treinta y seis, quedando, por consiguiente, subsistentes los Decretos de treinta de junio de mil novecientos veinte y veintisiete de septiembre de mil novecientos treinta y cuatro, estableciendo y regulando la Escala de Complemento honoraria de Ferrocarriles”*(sic).

<sup>167</sup> Decreto de 26 de marzo de 1936 (publicado en la Gaceta de Madrid el 27 de marzo de 1936), por el que se disuelve la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarril. En su preámbulo justifica esta decisión con los siguientes argumentos: *“Por Decreto de 30 de Junio de 1920 se acordó figurase como precepto adicional a la ley de Bases de 29 de Junio de 1918 uno que autorizaba a los Agentes de las Compañías ferroviarias que lo solicitasen a ser movilizados como Oficiales o clases de complemento. Basado en tal autorización se creó la Escala de Complemento honoraria de ferrocarriles, cuya organización ha sufrido distintas modificaciones, siendo la última, y hoy vigente, la acordada por Decreto de 27 de Septiembre de 1934. Ha resultado así una Escala especial con normas que no se ajustan a las generales de la Escala de Complemento, que por otro lado ha de ser también estudiada por este Ministerio, a fin de que este importante recurso militar pueda tener en su día la eficacia debida. Mientras tanto es procedente suspender las organizaciones parciales que puedan alterar la armonía precisa en cuantos elementos pertenezcan al Ejército”* (sic).

<sup>168</sup> Real Decreto de 20 de junio de 1920 por el que se establece la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarril, Gaceta de Madrid Nº183 de 1 de julio de 1920.

*el Estado, y el hecho cierto de que la dirección, administración y explotación de los mismos no pueden cambiar instantáneamente de mano sin riesgo de que surjan perturbaciones e interrupciones en el tráfico, aconsejan la adopción de medidas desde los tiempos normales y un contacto estrecho entre los elementos de que dispone el Gobierno y la Empresas; sólo así podrá prevenirse el daño, y, si se produce, remediar el estrago” (sic).*

Como se desprende del párrafo anterior, el Estado se veía obligado a implantar esta medida para poder disponer en caso de necesidad imperiosa, del personal ferroviario adscrito a las Compañías privadas que explotaban la red. Las fuerzas con las que contaría el Servicio Militar de Ferrocarriles, del que hablaremos posteriormente, y que en tiempos de paz estarían adscritas a los Regimientos de Ferrocarriles del ejército serían las siguientes:

1. Tropas de ferrocarriles

a) Activas

b) De reserva

2. Tropas de explotación

• Activas

3. De reserva

3. Tropas de obreros

Las tropas de obreros y las de reserva estaban constituidas por *“todos los empleados, agentes y obreros ferroviarios sujetos a responsabilidad militar”*, mientras que las tropas activas las formarían el personal propio del ejército que deberían practicar *“constantemente en las redes ferroviarias, para adquirir la práctica necesaria en dicho servicio, dentro de los límites que consienta el servicio público de las líneas y en especial de los Regimientos de Ferrocarriles a que pertenezcan dichas tropas”*<sup>169</sup>.

El personal movilizado estaría constituido por todo aquel personal técnico y administrativo de las Compañías de Ferrocarriles en plazo de responsabilidad militar y por todos aquellos que fuera de aquel desearan ser militarizados por voluntad propia.

---

<sup>169</sup> Real Decreto de 20 de junio de 1920 por el que se establece la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarril, Gaceta de Madrid N°183 de 1 de julio de 1920.

Incluía este precepto a aquellos que estando en edad de jubilación solicitasen formar parte del mismo<sup>170</sup>.

---

<sup>170</sup> En el Real Decreto de 20 de junio de 1920 por el que se establece la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarril, Gaceta de Madrid N°183 de 1 de julio de 1920 se indica “...para que el personal técnico y administrativo de las Compañías de ferrocarriles pueda fácilmente acogerse a los preceptos de la ley de 29 de junio de 1918, relativos a la Oficialidad y clases de complemento del Ejército, se considerarán como prevenciones adicionales...las siguientes aplicables al personal ferroviario:

a) Todo el personal de las Empresas ferroviarias comprendido en el plazo de responsabilidad militar, haya o no prestado servicio en filas, causará alta en los referidos Regimientos de Ferrocarriles.

b) Del propio modo, los agentes de las mencionadas Compañías ferroviarias exentos de responsabilidad militar que a voluntad propia desearan ser militarizados como Oficiales o clases de complemento, según su categoría, podrán ser complacidos en sus aspiraciones, en concepto de honorarios, previa presentación de la consiguiente instancia, la cual, cursada por conducto del respectivo Regimiento de Ferrocarriles, producirá los correspondientes efectos en el Ministerio de la Guerra.

c) Tanto los empleados de las Compañías ferroviarias comprendidos dentro del plazo de responsabilidad, como aquellos que no lo estén y hubieran sido militarizados como Oficiales o clases de complemento honorario, podrán ser movilizados cuando el Gobierno lo ordene, hasta que por cualquier motivo causen baja en la respectiva empresa.

La asimilación de la categoría militar al destino del agente en las distintas Empresas, se fijará por el Ministerio de Guerra, a propuesta del Jefe del servicio militar de ferrocarriles, de acuerdo con las Compañías ferroviarias correspondientes”.

Posteriormente, y en distintas iniciativas legislativas, se fueron modificando y perfeccionando los preceptos que definían la escala de complemento honoraria. El más cercano al conflicto bélico fue el Decreto de 27 de septiembre de 1934, por el que se establecían los siguientes preceptos adicionales:

a) Los agentes y funcionario de las Compañías Ferroviarias que se hallen exentos de responsabilidad militar y desearan ser militarizados podrán ser incluidos en una escala de complemento honoraria de Ferrocarriles, graduándose las categorías con carácter general según las normas del cuadro que se adjunta.

b) Los funcionarios y agentes que se hallen en situación de disponibilidad de servicio activo o en la reserva podrán ingresar también en la escala de complemento honoraria, pero los empleos que en ella se les señalen sólo los ejercerán cuando presten servicio como movilizados en las Compañías; en los demás casos, sus categorías militares serán las que hubiesen alcanzado dentro del Ejército y no las de la escala de complemento honoraria.

c) Los Jefes, Oficiales, Suboficiales y Clases de complemento honorario de ferrocarriles al prestar servicio como movilizados, tendrán el mando que por su categoría les corresponda sobre el personal de las diferentes Empresas ferroviarias que preste igualmente servicio como movilizado y no forme parte de Cuerpos combatientes.

Una vez restablecida la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarriles se procedió de manera inmediata a decretar su movilización para disponer personal al servicio de las necesidades de la guerra<sup>171</sup>. Se expresaba claramente que afectaba a todo el personal ferroviario según lo expresado en los Decretos anteriores: *“Para unificar las órdenes de movilización de ferroviarios dadas por las Distintas Divisiones Orgánicas, la Junta de Defensa Nacional ha resuelto que la movilización del personal que se encuentra prestando servicio en las Compañías de Ferrocarriles, afectará a la totalidad de aquél, cualesquiera que sea su edad y su actuación militar, quedando afectos al servicio que prestan”*<sup>172</sup> (sic).

---

*d) Las categorías militares honorarias se concederán en cada caso por el Ministro de la Guerra y previos los trámites que este dicte a propuesta del General Jefe del Estado Mayor Central, con audiencia de las Empresas.*

*e) Los empleos honorarios se concederán al personal ferroviario previos los requisitos correspondientes, sin necesidad que los interesados hubieran obtenido otros inferiores, por conferirse dichos empleos en atención a la categoría e importancia de los servicios que los mismos interesados presten en las Compañías”.*

Decreto de 27 de septiembre de 1934 por el que se establecen preceptos adicionales a los establecidos en la anterior legislación sobre la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarril.

<sup>171</sup> Decreto de 11 de agosto de 1936 número 31 de la Junta de Defensa Nacional, que dispone *“Restablecida la escala de complemento honoraria de Ferrocarriles...procede la movilización general del personal perteneciente a la referida escala, a cuyo efecto se propone el siguiente Decreto...artículo único. Se confirma la orden de movilización general del personal de Ferrocarriles perteneciente a la escala de complemento honoraria, haciéndola extensiva a todo el personal afectado en los términos previstos por los Decretos de 30 de junio de 1920 y 27 de septiembre de 1934”.*

<sup>172</sup> Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional número 6, publicado el 14 de agosto de 1936.

La desmovilización del personal ferroviario no se produce hasta fechas posteriores a la finalización de la guerra, concretamente hasta el 12 de enero de 1940 en el que por Decreto se procede a la misma. Se establece lo siguiente: *“Terminada la guerra y restablecida la normalidad en el tráfico de ferrocarriles, desaparecen las causas que motivaron la movilización del personal de Ferrocarriles, procediendo la desmovilización de todo el que se encuentra prestando sus servicios en ellos, excepto los reemplazos en filas y personal de la Escala de Complemento Honoraria. Y en virtud de lo expuesto DISPONGO: Se desmoviliza el personal civil de las Compañías de Ferrocarriles cuyas quintas no estén movilizadas. El correspondiente a reemplazos en filas seguirá dependiendo de la Agrupación de Batallones en Prácticas de Ferrocarriles de la Dirección General de Transportes de este Ministerio. La Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarriles continuará movilizada y dependiente de la citada Agrupación de Batallones en Prácticas”.* Decreto de 12 de enero de 1940 desmovilizando el personal de las

Pero para utilizar los servicios del personal era necesario establecer la equivalencia de puestos y funciones así como la jerarquía que se establecería en caso de movilización. Y por ello, en el Real Decreto de 1920 se procedía también a la definición de la equivalencia entre el puesto civil y el militar: “ *a estos efectos...es indispensable que se reconozca a los agentes categorías militares equivalentes a las que obtengan dentro de las Empresas, y que se prorrogue el plazo de responsabilidad del personal ferroviario hasta la edad de jubilación o la baja en la Compañía, toda vez que después de movilizado continuará prestando el mismo servicio de antes. Medida será esta igualmente ventajosa para el Estado y para las Empresas que para los mismos agentes, los cuales encontrarán así el medio de continuar en sus puestos después de decretada la movilización. En todo caso, para no vulnerar ningún derecho, será condición necesaria que los agentes soliciten voluntariamente acogerse a la prórroga de responsabilidad militar*”<sup>173</sup>.

El personal ferroviario movilizado en el territorio afín al levantamiento se ponía bajo las órdenes directas del mando militar, de tal modo que no hubiese ningún tipo de duplicidad en la jerarquía y funciones que diese lugar a equívocos: “*Las tropas de Ferrocarriles activas y de reserva se dedicarán, en caso de guerra, a la construcción reparación y explotación de los ferrocarriles... su mando será exclusivamente militar...El Jefe superior de todas estas tropas activas, de reserva de explotación y de obreros... será el General Jefe del servicio militar de ferrocarriles*”<sup>174</sup>. Se restablecieron los decretos anteriores que referidos a la Escala de Complemento Honoraria y a su organización, establecían la preponderancia de la jerarquía militar frente a la civil equivalente: “*Los Jefes, Oficiales, Suboficiales y Clases de complemento honorario de ferrocarriles al prestar servicio como movilizados, tendrán el mando que por su categoría les corresponda sobre el personal de las diferentes*

---

Compañías de ferrocarriles, publicado en el Boletín Oficial del Estado número 14, de 14 de enero de 1940.

<sup>173</sup> Real Decreto de 20 de junio de 1920 por el que se establece la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarril, Gaceta de Madrid N°183 de 1 de julio de 1920.

<sup>174</sup> Real Decreto de 20 de junio de 1920 por el que se establece la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarril, Gaceta de Madrid N°183 de 1 de julio de 1920.



*Empresas ferroviarias que preste igualmente servicio como movilizado y no forme parte de Cuerpos combatientes”<sup>175</sup>.*

Para definir la estructura y composición del Regimiento de Ferrocarriles de manera clara, fue necesario restablecer la Jefatura del Servicio militar de ferrocarriles: *”En 1º de agosto se restableció, por Decreto, la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles en la zona nacional, que reorganizó la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarriles y llevó a cabo rápidamente la militarización de todo el personal ferroviario”<sup>176</sup>*. Esta Jefatura fue dotada de plenos poderes para designar y nombrar Jefes, Oficiales y Clases de Complemento<sup>177</sup>. El día 21 del mismo mes se realiza el nombramiento de José Rivero de Aguilar como Jefe del Servicio Militar de Ferrocarriles<sup>178</sup>. Todo el personal movilizado quedaba adscrito a la recién creada Jefatura.

El segundo de los objetivos perseguía conseguir la rápida reestructuración de las empresas ferroviarias y por ello se encomendó la gestión del sistema ferroviario a los antiguos órganos de dirección de las empresas, sometidos a las directrices emanadas directamente desde la Junta de Defensa Nacional. Se creaba un esquema estrictamente vertical bajo el poder central militar que se mantuvo durante todo el conflicto y que pretendía conservar la estructura previa de las empresas privadas. Se había demostrado

---

<sup>175</sup> Decreto de 27 de septiembre de 1934 por el que se establecen preceptos adicionales a los establecidos en la anterior legislación sobre la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarril.

<sup>176</sup> GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: *“La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación”*. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

<sup>177</sup> *“siendo imposible en las circunstancias actuales la tramitación prevista para los nuevos nombramientos, se autoriza...para otorgar nombramientos de Jefes, Oficiales y Clases de Complemento al personal en activo de las Compañías de ferrocarriles que previamente lo soliciten, y de acuerdo con las disposiciones vigentes”...”sometiéndolos a la ratificación de esta Junta de Defensa Nacional. Es asimismo necesario unificar el criterio de las distintas Unidades de movilización, reserva y prácticas de los Regimientos de Ferrocarriles, los cuales han de tramitar tales nombramientos, restableciendo la antigua Jefatura del Servicio militar de Ferrocarriles”* Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional número 6, publicado el 14 de agosto de 1936.

<sup>178</sup> CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA, ÁNGEL MARIO: *“Los Ingenieros de Caminos en la década 1930-1939. De la zanja del olvido al olvido de la zanja”*. Edición de Ángel Mario Carreño Rodríguez-Maribona. Noviembre 2009.

con anterioridad que “*dispuesta la movilización, las vías férreas habrán de ser servidas en lo general por los mismos organismos civiles que las tienen a su cargo, en parte por otros mixtos y en parte por militares. Para que la mudanza de régimen no se traduzca en anomalía en los transportes, es menester que la movilización de los agentes ferroviarios se realice en condiciones tales que no se altere ni desvirtúen en lo fundamental la índole de los servicios que venía prestando, y que exista una verdadera compenetración entre los Ministerios de la Guerra y Fomento de las Empresas*”<sup>179</sup>. De esta manera el ferrocarril estaba supeditado a la estrategia bélica del bando sublevado, priorizando así la función del mismo.

Inicialmente la organización de las compañías de ferrocarriles durante la Guerra Civil en el bando sublevado se presentaba complicada debido a la localización de las principales sedes en Madrid, ciudad que se mantuvo bajo el control republicano hasta el final de la contienda. El personal y todos los elementos de los servicios centrales de las grandes compañías, incluidos los archivos y datos de explotación, estaban en Madrid y por lo tanto el bando sublevado se vio obligado a improvisar. Fijaron Valladolid como ciudad donde reagrupar el personal de las Compañías y también allí se reconstituyó la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles. Desde allí se organizaron los servicios ferroviarios durante la guerra. Formada la Junta de Defensa Nacional en Burgos, la organización de los transportes en toda la Red Nacional la asumieron los directivos ferroviarios. Una vez sustituida ésta por la Junta Técnica del Estado, se dictó una disposición el 26 de septiembre de 1936 (publicada en el BOE el día 2 de octubre del mismo año), con el objetivo de reafirmar la estructura directiva y de gestión de las compañías ferroviarias hasta entonces existente para lograr un mejor funcionamiento. Establecía en su integridad, el funcionamiento normal de las Compañías de Ferrocarriles<sup>180</sup>. Recuperaba el funcionamiento de los naturales órganos de Dirección y Administración de las Compañías cuando esto fuese posible, y se procedía al nombramiento de los funcionarios de mayor categoría en dichas compañías para ejercer las labores directivas, por si no se encontraran en territorio liberado los directivos respectivos<sup>181</sup>.

---

<sup>179</sup> Real Decreto de 20 de junio de 1920 por el que se establece la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarril, Gaceta de Madrid Nº183 de 1 de julio de 1920.

<sup>180</sup> GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “*La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

<sup>181</sup> Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional número 33, publicado el 2 de octubre de 1936.

En cuanto al personal ferroviario necesario para la organización se debe indicar que los componentes de los órganos directivos de las principales empresas ferroviarias existentes en el momento de la sublevación (Compañía del Norte y MZA), se alinearon principalmente con el bando golpista<sup>182</sup> protagonizando en algunos casos peligrosas fugas desde la zona republicana hacia la sublevada. Por eso la dirección de las compañías se estructuró rápidamente. En el caso de MZA correspondió a Manuel M. Arrillaga, subdirector de la misma, su reestructuración, situando su sede central en Valladolid. La Compañía del Norte se reorganizó a lo largo del período bélico según lo permitían las circunstancias, a través de la figura de su administrador delegado, J. Antonio Bravo, que actuaba bajo las órdenes directas del general Mola<sup>183</sup>. Las Compañías establecieron su sede en Valladolid, aunque a principios de 1937 MZA decidió la constitución de dos subdirecciones dependientes de la Dirección de

---

<sup>182</sup> Sobre este aspecto no tuvieron dudas y así lo hicieron constar con posterioridad en sus evaluaciones sobre la actuación de las Compañías durante el conflicto. En la Compañía del Norte lo expresan en los siguientes términos: *“tras el período enormemente violento de actuación del Frente Popular, desde febrero de 1936, se llegó al 18 de julio, y en este momento, fecha histórica de la nación, desaparece todo recelo, cesa toda discusión entre el Estado y las Compañías. Éstas y el Norte, especialmente, se vuelcan a favor del Movimiento; no existen ya discrepancias de derechos y obligaciones, no existen, ni se invocan, disposiciones legislativas, ni concesiones, ni anticipos...La Compañía del Norte pone todo lo que tiene, sus vías, trenes, personal, organización, conocimientos, etc en manos de nuestro excelso Caudillo y, sin reparar en nada, ni en gastos, ni en sacrificios, sin escatimar una peseta, sin discutir sus órdenes, ejecuta cuanto por la autoridad militar se ordena, y contribuye al éxito de nuestra Causa....Ese broche de oro con que se cerró período tan azaroso es un orgullo para la Compañía del Norte...”* En “Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance”\_Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939)\_TOMO I\_texto y gráficos y TOMO II\_cuadros estadísticos. Espasa Calpe, S.A. Madrid, 1940.

<sup>183</sup> La Compañía del Norte continuó su reconstitución durante el conflicto. El 15 de octubre se incorporó a la Compañía con el cargo provisional de Director, el antiguo Subdirector D. Armando René Flobert. En julio de 1937 se reintegraron a sus funciones el Presidente del Consejo de Administración D. José Manuel Moreno Ossorio y el Director de la Compañía D. Enrique Gasset. En “Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance”\_Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939)\_TOMO I\_texto y gráficos y TOMO II\_cuadros estadísticos. Espasa Calpe, S.A. Madrid, 1940.

Valladolid, una en Zaragoza y la otra en Sevilla, para atender mejor a las necesidades de su fragmentada red<sup>184</sup>.

Para la inspección del funcionamiento de la explotación, y para mayor control del sistema ferroviario, la Comisión de Obras Públicas situó a Alejandro Mendizábal Peña al frente de la Jefatura de los Servicios de Inspección e Intervención de las Compañías de Ferrocarriles en la zona ocupada<sup>185</sup>. Como se ha comentado anteriormente, en el momento en el que estalló el conflicto, las compañías ferroviarias seguían siendo privadas, pero necesitaban de la inversión y de la inyección de cuantiosas sumas de dinero público. Y por eso, para efectuar un control del gasto público en cada una de ellas se nombró a un Interventor del Estado que fiscalizase este gasto. Durante la guerra, y por los mismos motivos de control, en el bando sublevado se mantuvieron las figuras de Interventores del Estado en las Compañías.

Se mantenían además las Comisarías del Estado en cada una de las cuatro Compañías que perduraron: Norte, MZA, Oeste y Andaluces. Las Comisarías eran los órganos de administración y control que el Estado había establecido en la época democrática, con poder decisorio para intervenir en las Compañías privadas deficitarias. De este modo, en el bando sublevado las estructuras de las Compañías seguían bajo la autoridad administrativa existente en cada período de la guerra civil, sometida en última instancia a la jurisdicción militar.

La única modificación que se produjo en lo que respecta a la dirección de las compañías, se publicó en el BOE del día 30 de enero de 1938, y en él se refundían *“en una las dos Comisarías del Estado en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste y en la Red de Andaluces fijándose accidentalmente en Valladolid su residencia. Esta fusión será con carácter provisional y en tanto la Compañía Nacional de los*

---

<sup>184</sup> CAYÓN GARCÍA, FRANCISCO; MUÑOZ RUBIO, MIGUEL: *“Los transportes y las comunicaciones durante la Guerra Civil”*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid. II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez, 2001.

<sup>185</sup>Boletín Oficial del Estado número 22, por el que se nombra Jefe de los Servicios de Inspección e Intervención en las Compañías de Ferrocarriles en la zona ocupada a D. Alejandro Mendizábal Peña, publicado el 5 de noviembre de 1936.

*Ferrocarriles del Oeste explote por cuenta del Estado la Red de Andaluces*<sup>186</sup>. La Compañía de los Ferrocarriles del Oeste había explotado durante gran parte de la contienda, la red de los Ferrocarriles Andaluces por cuenta de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles. Se buscaba de este modo unificar los Servicios de ambas redes y aplicarles el mismo criterio de Administración para todos los efectos de la Intervención e Inspección del Estado en ellas.

Esta estructura organizativa inicial de los ferrocarriles se mantuvo durante la contienda, cumpliendo así con el tercero de los objetivos definidos anteriormente. La Jefatura Militar de Ferrocarriles era el órgano superior al que se correspondía en última instancia, tomar todas las decisiones técnicas y de explotación sobre las líneas de la red en el territorio de los sublevados. Las Comisarías del Estado se encargaban de fiscalizar el gasto y las Compañías de Ferrocarriles, ejecutaban las directrices emanadas de dicha superioridad, tanto para el mantenimiento como para la explotación de los servicios que les fueran encomendados<sup>187</sup>.

La explotación ferroviaria también se puso a disposición de las necesidades de la guerra. Y para ello, como primera medida se procedió a la incautación de todo el material ferroviario (vehículos y sistemas de comunicación). Posteriormente se estableció que los transportes militares estuviesen exentos del pago de las tasas que sí se cobrarían por el transporte de otras mercancías, mientras durase el conflicto<sup>188</sup>.

---

<sup>186</sup> Boletín Oficial del Estado número 466, por el que se refunden las Comisarías del Estado en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste y en la red de Andaluces, de 26 de enero de 1938 (publicado el 30 de enero de 1938).

<sup>187</sup> Así se desprende de los documentos relativos a la ampliación de un puente de ferrocarril en el PK 32/120 de la línea de Salamanca a la Frontera Portuguesa. Las obras fueron ejecutadas durante la guerra civil por la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste y red de Andaluces, tras la aprobación de la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles. La Comisaría del Estado en dicha Compañía fue la que recibió dicha obra. AHF, C-1172-004: Puente de hormigón en el km 32,120 en la línea de Salamanca a la Frontera Portuguesa.

<sup>188</sup> Orden de 15 de julio de 1937, restableciendo en todas las estaciones de ferrocarriles de la zona liberada la percepción de derechos de almacenaje, Boletín Oficial del Estado, número 268, 15 de julio de 1937.

A medida que la guerra avanzaba, el material ferroviario disponible resultaba insuficiente, a parte del deterioro que su suprautilización producía en el mismo. Además, el material incautado estaba en pésimas condiciones, bien por el desgaste en el uso, bien por ser objeto de las últimas acciones bélicas del bando republicano en su retirada. Por todo ello fue necesario autorizar a las Compañías de Ferrocarriles la adquisición de automotores. Así se hizo en julio de 1937, a través de una orden de la Junta Técnica del Estado, que obligaba a las compañías a presentar, previo a su adquisición, un informe de los organismos de la Inspección del Estado para su aprobación por parte de la Comisión de Obras Públicas, incluyendo los pliegos de características y las condiciones técnicas. Dicha propuesta sería sometida igualmente a la aprobación de la Junta Técnica del Estado, que autorizaría el medio de pago<sup>189</sup>. Y así los tres responsables, las compañías ferroviarias, las Inspecciones del Estado y la Jefatura Militar de Ferrocarriles, presentaron un plan mínimo de necesidades, que a propuesta del Ministro de Obras Públicas<sup>190</sup>, aprueba el General Franco. En él se autoriza la adquisición tanto material rodante (vagones, coches, furgones, locomotoras) así como material metálico fijo de vía<sup>191</sup>, especificando claramente las formas de financiación y pago.

Se crean además dos comisiones reguladoras de abastecimientos, una en Valladolid y la otra en Sevilla, y dos Comisiones de estaciones con sedes en Astorga y Mérida<sup>192</sup>.

---

<sup>189</sup>Orden autorizando la adquisición de automotores por parte de las Compañías de Ferrocarriles, Boletín Oficial del Estado, número 284, 31 de julio de 1937.

<sup>190</sup> En este momento en el que se produce la aprobación es marzo de 1938, con lo que el primer gobierno en el bando sublevado se ha constituido ya. Y es por eso que la aprobación para la adquisición de material móvil es firmada por el General Franco, en lugar de por la Junta Técnica del Estado.

<sup>191</sup> En concreto se autoriza la adquisición de 3.000 vagones, 120 coches y 30 furgones así como la continuación del plan anterior de construcción de locomotoras, y la compra de material metálico fijo de vía para una longitud de 300 kilómetros. Boletín Oficial del Estado número 516, por el que se autoriza a la adquisición de material rodante, de 12 de marzo de 1938 (publicado el 21 de marzo de 1938).

<sup>192</sup> CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA, ÁNGEL MARIO: *“Los Ingenieros de Caminos en la década 1930-1939. De la zanja del olvido al olvido de la zanja”*. Edición de Ángel Mario Carreño Rodríguez-Maribona. Noviembre 2009.

Y pese a este férreo control militar establecido, el servicio ferroviario en el periodo bélico “*fue una de tantas improvisaciones de carácter maravilloso*”<sup>193</sup> a pesar de ser muchas las destrucciones y dificultades a las que tuvo que hacer frente.

En cuanto al estudio y resolución del problema ferroviario, y aunque “*evidentemente, durante la guerra no había ni qué pensar en Estatutos. Harto se hacía con dar en cada región el servicio que se pudiera*”<sup>194</sup> se crearon dos comisiones en el bando nacional durante el conflicto bélico. La primera tenía por objeto preparar unas bases para la futura unificación de las empresas ferroviarias. El planteamiento surge como propuesta de la Comisión de Industria y Comercio que buscaba que se establecieran unas bases generales que sirvieran para la ordenación de los ferrocarriles, transportes por carretera y electrificación. En el caso que nos ocupa, la motivación fue expresada del siguiente modo: “*unificación de empresas con propósito de reducir los gastos generales, mejorar las explotaciones y obtener ventajas para los usuarios. Reorganización profunda de servicios, para conseguir una prudente reducción de personal. Mejor utilización del material, con economía inmediata en su reposición, cambios escalonados de clase o sistema y su modernización y acomodo a los progresos técnicos*”<sup>195</sup>. La segunda, a cargo de Alfonso Peña Boeuf, Ministro de Obras Públicas del primer Gobierno franquista, estaba encaminada a determinar las necesidades del ferrocarril tanto desde un punto de vista técnico como económico para definir el plan de mejoras necesarias en la red<sup>196</sup>. Se justificaba la necesidad de crear una Comisión de estudio de los ferrocarriles: “*El sistema ferroviario de España, que desde antiguo constituye un problema planteado en todas las épocas y nunca resuelto ni siquiera transitoriamente,*

---

<sup>193</sup> PEÑA BOEUF, ALFONSO: “*Memorias de un ingeniero político*”. Artes Gráficas Madrid, Diciembre 1954.

<sup>194</sup> PEÑA BOEUF, ALFONSO: “*Memorias de un ingeniero político*”. Artes Gráficas Madrid, Diciembre 1954.

<sup>195</sup> Boletín Oficial del Estado número 204, por el que se constituye una Comisión para establecer unas bases generales de ordenamiento de los ferrocarriles, transportes por carretera y electrificación, publicado el 12 de mayo de 1937.

<sup>196</sup> CAYÓN GARCÍA, FRANCISCO; MUÑOZ RUBIO, MIGUEL: “*El Ferrocarril como sector estratégico durante la guerra civil española: reorganización, explotación y consecuencias*”. Economic History. Working Paper 01/2006. Universidad Autónoma de Madrid.

*agravado, como es natural, por motivo de guerra, obliga a pensar en la necesidad de abordarlo de un modo general y concreto, proponiendo la solución franca que tranquilice su vida cuando la normalidad de terminación de la guerra lo permita.*

*Por la situación en que durante algún tiempo, siquiera sea breve, habrán de quedar las líneas férreas, y por la coordinación que en todo caso-y más en el presente-debe existir entre estas vías de circulación y los transportes por carretera, se hace preciso hacer el estudio, de posible solución, mirando también este aspecto.*

*A tal fin conviene encomendar la ordenación de datos, e incluso iniciativa, a una Comisión de personas especializadas en estos servicios y en los que con ellos tienen relación, para reunir y desbrozar las materias que han de servir para solucionar esta cuestión, tan vital para la vida nacional”<sup>197</sup>.*

Esta Comisión creada al amparo del Ministerio de Obras Públicas en julio de 1938, dependería directamente del Servicio Nacional de Ferrocarriles, para proceder al estudio y ordenación de los ferrocarriles y su coordinación con los transportes por carretera. Se encargaría además de estudiar la situación de los servicios ferroviarios desde el punto de vista técnico, económico y comercial, las posibilidades de concierto entre el Estado y la Empresas, la estructuración del porvenir y las bases para un plan de mejora y ampliación de la red existente. La Comisión estaría compuesta por el Jefe del Servicio Nacional de Ferrocarriles, como Presidente; dos Ingenieros del Servicio de Ferrocarriles; otro Ingeniero del Servicio de Coordinación con las carreteras; un representante de la Jefatura Militar de Ferrocarriles, propuesto por el Jefe Militar de esta; un Delegado de cada uno de los Ministerios de Hacienda e Industria y Comercio, a propuesta de ellos; y finalmente, dos técnicos financieros, nombrados por este Ministerio, y el Abogado asesor jurídico del mismo<sup>198</sup>. El nombramiento de los miembros de la Comisión se produjo a continuación el 20 de agosto de 1938 por Orden del Ministro de Obras Públicas<sup>199</sup>, que por aquel entonces era Alfonso Peña Boeuf.

---

<sup>197</sup> Boletín Oficial del Estado número 22, por el que se crea una Comisión de estudio de los ferrocarriles, de 9 de julio de 1938 (publicado el 22 de julio de 1938).

<sup>198</sup> Boletín Oficial del Estado número 22, por el que se crea una Comisión de estudio de los ferrocarriles, de 9 de julio de 1938 (publicado el 22 de julio de 1938).

<sup>199</sup> Resultaron nombrados miembros de esta Comisión los siguientes: “*Presidente: Ilmo. Sr. D. Eugenio Calderón Montero-Ríos, Jefe del Servicio Nacional de Ferrocarriles.*



La creación de esta Comisión específica para el estudio del problema ferroviario, se justifica por la particularidad de este sistema de transporte a lo largo de su historia, además de representar y formar parte en ese momento del conflicto, de la Defensa Nacional. Por eso había quedado fuera del Plan de Obras Públicas que se estaba redactando bajo las directrices directas de Peña Boeuf, y su estudio se realizaba a parte del resto de las obras públicas (carreteras, obras hidráulicas, puertos y señales marítimas).

---

*Vocales: D. Alfonso Jaráiz Pérez y D. Federico Valenciano Osenalde (Ingenieros de Caminos afectos al Servicio Nacional de Ferrocarriles); D. Miguel Martínez Castro, Ingeniero de Caminos, afecto al Servicio Nacional de Ferrocarriles (Coordinación con carreteras); D. Rfales Rubio Martínez Corera, Ingeniero Militar, representante de la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles; D. Manuel Casanova Conderana, Ingeniero Industrial, Delegado del Ministerio de Industria y Comercio; D. Luis Sáiz de Ibarra, Profesor Mercantil, Delegado del Ministerio de Hacienda; D. Luis Olariaga Pujana, Catedrático de Universidad, como Técnico financiero; D. Pablo Martínez Almeida, Abogado del Estado en el Ministerio de Obras Públicas”Orden del Ministerio de Obras Públicas de 20 de agosto de 1938 por el que se nombran los miembros de la Comisión de estudio de los ferrocarriles (publicado en el BOE número 53 de 22 de agosto de 1938).*

### **3.2.3 PLANES DE OBRAS PÚBLICAS**

En el bando sublevado, las instituciones civiles que anteriormente formaban parte del gobierno, como las Jefaturas de Obras Públicas, se dispusieron y mantuvieron bajo el mando directo de las instituciones militares. De este modo, su ámbito de actuación abarcaba aquellas obras públicas cuya realización era en cierto modo independiente de la guerra (obras ya iniciadas, obras de conservación, etc) y también aquellas que surgían por estar inmersos en un conflicto y que realizaban por orden de la autoridad militar (obras de reparación, reconstrucción o nuevas para facilitar las comunicaciones). Por otro lado, el Ejército también estaba obligado a ejecutar obras que facilitasen las comunicaciones, bien por motivos de suministro y abastecimiento bien por motivos estratégicos de ofensiva militar.

Y dado que ambas instituciones persiguen un fin común de mejora en las comunicaciones para facilitar la victoria en la guerra de este bando, la coordinación que se estableció entre ambas estuvo claramente definida desde el inicio, a través de actos legislativos que disponían la completa subordinación de la institución civil a la militar. Todas las decisiones relativas a la ejecución de obras habían de ser tomadas por el mando único y supremo del Ejército. Las decisiones se centraban principalmente en dos áreas: definir la priorización para la ejecución de las obras en función de los intereses militares; y en el control de los gastos realizados y previstos. La coordinación además de necesaria en lo relativo a la definición de los objetivos, también existió en cuanto a los medios a emplear y al personal encargado de la ejecución de las obras, siendo frecuente que el personal civil técnico especializado, se militarizase para la ejecución de dichos trabajos.

Para su mejor comprensión, en este capítulo se expondrán en subapartados diferenciados los actos legislativos relativos a la ejecución de las obras públicas y su organización. En el segundo subapartado se referirá el plan de obras públicas que se redactó durante la guerra para ser ejecutado una vez finalizada la misma.

#### **3.2.3.1 ACTOS LEGISLATIVOS RELATIVOS A LAS OBRAS PÚBLICAS.**

Los actos legislativos fueron dictados en los primeros meses de la guerra por la Junta de Defensa Nacional, y posteriormente por la Junta Técnica del Estado. En ambos períodos, emiten disposiciones que afectan tanto a las obras públicas que es necesario ejecutar por los efectos de la guerra, como aquellas que deben ejecutarse en el caso de un país en paz.

La primera disposición de la Junta de Defensa Nacional relativa a la ejecución de obra pública en la zona ocupada define las condiciones para llevar a cabo la reparación provisional inmediata de los puentes, obras de fábrica y carreteras que resulten indispensables para facilitar el libre tránsito por ellas aunque sea con precauciones. Esta resolución la publica en el Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional el 28 de julio de 1936, que establece además la subordinación de las Jefaturas de Obras Públicas provinciales a las Autoridades Militares de cada una, pues sin la autorización de estas últimas no se podría realizar ninguna obra. Por el carácter urgente y provisional, las obras se realizarían por administración directa, esto es con medios de la administración, y se debía enviar una relación de las obras y sus presupuestos a la Delegación de Hacienda y a la Junta de Defensa Nacional<sup>200</sup>.

Por las “circunstancias excepcionales” del momento, y siendo consciente de ello la Junta de Defensa Nacional, autorizó, nada más comenzar la contienda, a los ingenieros jefes a determinar la ampliación del plazo de ejecución e inicio de las obras tanto previstas como en ejecución<sup>201</sup>.

Una de las últimas medidas adoptadas por la Junta de Defensa Nacional referentes a la obra pública, se produce a través de una orden dictada el 23 de septiembre de 1936 (aunque publicada el 29 del mismo mes), con la que se autoriza a las Jefaturas de Obras Públicas a disponer de determinados créditos ya cobrados “*para destinarlos a la reparación de puentes o de obras urgentes que constituyan solución de continuidad en*

---

<sup>200</sup> Orden de 28 de julio de 1936 disponiendo que las jefaturas de obras públicas procedan a la reparación provisional inmediata de los puentes, obras de fábrica y demás desperfectos ocasionados en las carreteras. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 2, 28 de julio de 1936.

<sup>201</sup> Orden autorizando una ampliación en el plazo de las obras, Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 16, 5 de septiembre de 1936.

*su provincia o en otras próximas que vaya ocupando el Ejército Nacional*” referidos a las carreteras en la retaguardia, y prestando especial atención a los puentes. De este modo se dotaba a las Jefaturas de una cierta autonomía e independencia en la ejecución de estas obras, con el objetivo de reparar los daños causados lo más rápidamente posible para facilitar el despliegue y la comunicación dentro de la zona ocupada. Pero se refería a obras de poca envergadura y en el comienzo de una guerra que el mando militar consideraba que iba a ser más corta. Posteriormente, tomó el control de todas y cada una de las obras públicas a ejecutar o en ejecución. Como curiosidad cabe señalar que los fondos crediticios que financiarían estas obras, se correspondían con aquellos que habían sido asignados con anterioridad al paro obrero<sup>202</sup>.

Tras la formación del primer gobierno de Franco, la Junta Técnica del Estado<sup>203</sup> actuaba como órgano máximo y último órgano decisor en todos los asuntos del Estado, y no era menos en materia de obras públicas. Se encargaba de dictar las normas relativas por ejemplo, al control del gasto, en las que remarcaba siempre que toda decisión relativa a la ejecución o al gasto estaría sometida al dictamen previo de la Junta Técnica, a la que correspondería la decisión última. El recién creado puesto de Gobernador General era el encargado de informar a la Junta Técnica sobre las obras cuya ejecución estaba comenzada, y que era necesario continuar así como aquellas con proyecto de ejecución aprobado que sería preciso iniciar, en parte para paliar el paro obrero<sup>204</sup>. De este modo, todo era controlado por este mando único, en un proceso que favorecía la rapidez en la toma de decisiones y facilitaba por tanto la ejecución de las obras, en una estructura vertical simple pero claramente definida.

---

<sup>202</sup> Las Jefaturas de Obras Pública contaban con créditos aprobados en los presupuestos generales del Estado, destinados a paliar el paro obrero. Orden de 23 de septiembre de 1936 Autorizando a las Jefaturas de Obras Públicas a disponer de los créditos ya cobrados con destino al paro obrero, para aplicarlos a la reparación de puentes o de obras urgentes, publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 31, el 29 de septiembre de 1936.

<sup>203</sup> Como se ha comentado anteriormente, con la primera organización del bando sublevado bajo el mando único de Franco, se constituyó la Junta Técnica del Estado, y con ella, varias Comisiones para encargarse de los asuntos que competían a una organización de tipo estatal. Entre ellas estaba la Comisión de Obras Públicas, que desde entre otras funciones se dedicó a adoptar medidas de control sobre las Obras Públicas, tanto de ejecución como de gasto.

<sup>204</sup> ABC Sevilla, 10 de octubre de 1936, página 9 y 10.

En materia de obras públicas, el 28 de noviembre de 1936 se dicta una orden en la que solicita a los Jefes de Dependencias de Obras Públicas, Directores de Obras y Servicios Especiales, una relación con los gastos realizados en obra pública desde el 19 de julio de 1936, detallando exhaustivamente qué gastos son imputables a reparaciones causadas por las “actuales circunstancias” especiales. Se pretendía de este modo, ejercer desde el inicio un control férreo de todos los gastos, los realizados, los ya ejecutados y pendientes de abono, y los gastos que se ocasionasen en lo sucesivo, necesitando éstos últimos de la aprobación por parte de la Comisión de Hacienda<sup>205</sup>.

El principal interés en este momento del conflicto era “*reducir cuanto sea posible los gastos que se originan en los servicios de Obras Públicas*” y establecer una prioridad en la ejecución de las obras. Se redactaron instrucciones en las que se definía con total claridad que la preferencia en la ejecución sería para aquellas obras necesarias y convenientes para los fines militares, tanto para las obras de conservación, como en ejecución u obras nuevas “*que se pondrán en ejecución tan pronto lo dispongan los mandos militares*”. Para estos dos últimos casos, su inicio o continuidad dependía de la decisión y autorización de la Junta Técnica del Estado<sup>206</sup>.

Y tras el acto legislativo del 14 de noviembre de 1936 en el que establecía las prioridades a seguir a la hora de determinar las obras a ejecutar durante el conflicto, no se dictaron más disposiciones adicionales al respecto hasta el final de la guerra. La

---

<sup>205</sup> Circular de 28 de noviembre de 1936 para los Jefes de Dependencias de Obras públicas, Directores de Obras y Servicios especiales y otro personal de Obras Públicas. Comisión de Obras Públicas y Comunicaciones. Boletín Oficial de Estado, número 44, 29 de noviembre de 1936.

<sup>206</sup> En las obras de conservación debían evitar todo aquellos que se pudiese considerar superfluo, para dar preferencia a las aquellas obras que sirviesen a necesidades de carácter militar. Los Jefes y Directores serían los responsables de que los trabajos se ejecutaran con la mayor economía y que estuvieran limitados a los estrictamente necesarios. Las obras de construcción se activarían únicamente si convenían a los fines militares. Para las obras que estuviese iniciadas, los Jefes y Directores deberían informar y proponer la paralización o continuidad de la misma, para que la Junta Técnica resolviese sobre este particular. Y en el caso de las obras nuevas, sólo se comenzarían aquellas que exigidas por las necesidades de guerra, que se pondrían en ejecución tan pronto como lo dispusiesen los mandos militares. Orden de la Junta Técnica del Estado para reducir los gastos de las obras públicas. Boletín Oficial del Estado, número 30, 14 de noviembre de 1936.

estructura jerárquica para la toma de decisiones estaba claramente definida y los criterios para ejercer sus funciones también.

Con el mismo objetivo de reducir al máximo los gastos mientras se ejerce un control férreo sobre la ejecución, y también para dar cumplimiento a la orden del 14 de noviembre, desde la Comisión de Obras Públicas se produce la reorganización de las Inspecciones Regionales, que tendrán como misión realizar un examen “*urgente e inmediato*” tanto de las obras de conservación como de las nuevas que se consideren imprescindibles y proponer a la Comisión la prosecución, restricción o demora en cada una de ellas, detallando los gastos de los servicios “*teniendo muy presente que en las circunstancias actuales es preciso administrar con la máxima economía las disponibilidades del Tesoro Nacional, atendiendo en primer término a las necesidades de la guerra de liberación, para lo que es absolutamente necesario no realizar gastos de otros órdenes cuya necesidad inmediata no sea ineludible*”<sup>207</sup>.

A medida que avanzaba la guerra civil el bando sublevado ocupaba nuevos territorios, lo que hacía necesario reconstruir cada vez más infraestructuras<sup>208</sup> destruidas, en algunos casos por ser lugares de batalla, límites del frente, en otros por la destrucción de las mismas que en la retirada realizaba el bando republicano para retardar y dificultar al

---

<sup>207</sup>Circular con Normas para la prelación de la construcción y conservación de las obras públicas, Boletín Oficial del Estado, número 53, 11 de Diciembre de 1936.

<sup>208</sup> Para las reparaciones de patrimonio y demás obras no relativas a la infraestructura, y en aquellas regiones alejadas ya del frente de guerra, se creó el Servicio Nacional de Regiones Devastadas y Reparaciones, dependiente del Ministerio de Interior, que se encargaba de dirigir y vigilar todos y cada uno de los proyectos de reparación y reconstrucción de los bienes dañados en la guerra.

En aquellas ciudades o poblaciones en los que la devastación y los daños de la guerra fueron cuantiosos, se crearon Juntas de Reconstrucción dependientes del Ministerio del Interior. En primera instancia se creaban Juntas informadoras que valoraban los daños y destrozos en cada lugar, para después proponer al Gobierno mediante informe, las obras urgentes de realización, que éste debía aprobar. Los proyectos y las obras se realizarían bajo la aprobación del Ministerio del Interior y cuya vigilancia y supervisión correspondería a las Juntas de Reconstrucción que creaba el Gobierno para tal efecto, dependiente también del Ministerio del Interior. Sucedió así en ciudades como Oviedo, Bilbao o Madrid.

Decreto rectificando el decreto de 28 de marzo de 1938 para la reparación del patrimonio dañado por la guerra. Boletín Oficial del Estado, número 527, 2 de abril de 1938 y en Decreto creando la Junta de Reconstrucción de Oviedo. Boletín Oficial del Estado, número 552, 26 de abril de 1938.

máximo la ocupación franquista. Las disposiciones dictadas fueron muy claras, y no dieron lugar a conflicto en cuanto a la realización de estas obras, en un momento y lugar en el que podían mezclarse y/o confundirse las funciones de los cuerpos militares y civiles. Las obras serían rehabilitadas provisionalmente por el Cuerpo de Ingenieros Militares en una franja de 50 Km a contar desde la línea del frente, para ser posteriormente reconstruidas con carácter definitivo por las Jefaturas de Obras Públicas, que deberían hacerlo ajustándose a las características iniciales de la infraestructura. Cuando por determinadas circunstancias, como por ejemplo la necesidad inminente de mantener la continuidad en las infraestructura por necesidades militares, el Cuerpo de Ingenieros Militares comenzase una reconstrucción definitiva, sería este cuerpo el que finalizaría dicha obra, evitando así tanto la descoordinación que una cesión en la dirección de las obras podría causar, como un conflicto de competencias entre los cuerpos civiles y militares<sup>209</sup>.

Posteriormente, y centrándose ya sólo a la red de caminos de tal modo que se posibilitase la utilización inmediata de los mismos, la franja de actuación del Cuerpo de los Ingenieros Militares se redujo a 25 Km, en los que serían responsables de “*la reparación y entretenimiento de las carreteras y pistas*” pero contando con el apoyo permanente de las Jefaturas de Obras Públicas, que les debían facilitar medios sobre todo en materia de personal, que se militarizaría según las necesidades. Los Generales de los Ejércitos también debían solicitar la reparación de las vías generales (siendo éstas aquellas que no estaban en la franja limitada del frente), cuando interesasen a los Ejércitos y fuese necesaria su reparación. Las Jefaturas de Obras Públicas y el Cuartel General del Generalísimo, ante dicha solicitud, se encargarían de obtener los medios y créditos necesarios a través del Ministerio de Obras Públicas para proceder a dicha reparación<sup>210</sup>.

En todo lo que respecta a la reconstrucción de obras públicas, la actitud cooperadora y colaboradora entre los cuerpos civiles y militares fue profusa, y realizada “*en la mejor*

---

<sup>209</sup>Orden dictando normas para la reconstrucción de obras en el frente. Boletín Oficial del Estado, número 405, 29 de noviembre de 1937.

<sup>210</sup>Orden dictando normas para la reconstrucción de la red de caminos. Boletín Oficial del Estado, número 525, 3 de abril de 1938.

*atmósfera de armonía,...los ingenieros militares cooperaron con nosotros* (Ministerio de obras públicas), *y, en compensación, muchos de los ingenieros de caminos con graduación militar también ejercían funciones castrenses*<sup>211</sup>. Esta actitud de colaboración no se producía de hecho entre órganos que ostentasen el mismo grado jerárquico. En todo momento, y hasta el final del conflicto, las Jefaturas de Obras Públicas<sup>212</sup> estuvieron supeditadas a las órdenes emanadas desde las Comandancias Generales de Ingenieros de los Ejércitos correspondientes<sup>213</sup>.

Debido a la estrecha y obligada coordinación que se estableció para la reconstrucción y reparación entre los cuerpos militares y los civiles pertenecientes al Ministerio de Obras Públicas, se hace referencia en este subapartado a una descripción sobre la organización de los cuerpos de reparación de infraestructuras dentro del Ejército, para entender mejor el funcionamiento colaborativo que se generó.

Antes de la guerra los ingenieros del ejército se agrupaban en Comandancias de Obras y Fortificaciones, una por cada una de las Divisiones Orgánicas del Ejército (estas Divisiones Orgánicas eran así denominadas desde 1931). Anteriormente eran las Regiones Militares, y posteriormente, tras la guerra civil, volvieron a ser denominadas de este modo. En 1936, el territorio a efectos militares estaba dividido en ocho Divisiones Orgánicas y dos Capitanías Generales (Baleares y Canarias)<sup>214</sup>.

---

<sup>211</sup> PEÑA BOEUF, ALFONSO: *“Discursos y conferencias: Programa, plan y desarrollo de la política de Obras públicas”*. Madrid, 1945.

<sup>212</sup> De hecho, las Jefaturas de Obras Públicas estaban subordinadas al mando superior militar de la región correspondiente, que ejercía la dirección a través de la Jefatura de los Servicios de Ingenieros. En AGMAV, C2397, 192, 89/7: Obras y material de puentes. Sobre reconstrucción de puentes en Asturias. Salamanca, 5 de noviembre de 1937 \_bando sublevado.

<sup>213</sup> En julio de 1938, el Comandante General de Ingenieros dispone que las obras de reparación de la carretera de Zaragoza a Castellón, necesarias por haber socavaciones, sean ejecutadas por la Jefatura de Obras Públicas de Zaragoza. Propone el empleo de prisioneros y la cooperación del Ejército sólo si fuese necesaria. En AGMAV, C1248, 62: Construcción de puentes. Obras finalizadas. Carreteras. Ejército del Norte. Julio de 1938\_bando sublevado.

<sup>214</sup> LÓPEZ MUIÑOS, JUAN: *“Algunos aspectos de la ingeniería militar española y el cuerpo técnico”*. En el 50º Aniversario de la Creación del Cuerpo Técnico. Ministerio de Defensa. 1993.



El bando sublevado, debido al cariz que iba tomando la guerra, fue de entre los dos, el que tuvo que hacer frente a mayor número de reconstrucciones de infraestructuras. Cada vez ocupaban un territorio mayor, carente de unas buenas comunicaciones, que el ejército republicano en su retirada se encargaba de destruir. El buen estado de estas vías era fundamental para abastecer las tropas y para facilitar su maniobra, y continuar así el avance durante la guerra. A parte de los cuerpos de Ingenieros que existían en el Ejército, fue necesario organizar dentro de las tropas combatientes, cuerpos o agrupaciones de trabajo que reparasen estas vías de comunicación, que con una cierta formación técnica suplieran la falta de personal y recursos adecuados a estas labores dentro del ejército.

Inicialmente, la organización surgió de manera espontánea (los golpistas no habían previsto una guerra de larga duración), con grupos de obreros voluntarios de las milicias combatientes y compañías de trabajadores militarizados que estaban encuadrados en las compañías de zapadores. Su labor adquirió importancia en la campaña del Norte (País Vasco, Santander y Asturias). Estamos hablando de octubre de 1937, cuando desaparece el frente del norte, y ya había transcurrido por tanto más de un año desde el comienzo de la guerra.

Una vez concluido el episodio de Teruel y tras los éxitos cosechados por estas unidades del ejército, con cierta experiencia adquirida iniciada en la reconstrucción de puentes de Bilbao, se produce el agrupamiento de las unidades bajo un único Servicio. Este Servicio, a cargo del teniente coronel Cipriano Arbex y Gusi, se denominó Servicio de Puentes y Caminos del Ejército Norte, y de manera directa dependía del Cuartel General de Ingenieros del Ejército del Norte, bajo la dirección del coronel Joaquín de la Llave y Sierra<sup>215</sup>.

Con la ocupación total de Aragón, y el inicio de las ofensivas franquistas en Cataluña en abril de 1938, este servicio pasó a denominarse Servicio Militar de Puentes y Caminos del Ejército del Norte y a partir de ese momento se dedicaría en exclusiva a la campaña

---

<sup>215</sup> DUEÑAS ITURBE, ORIOL: *“El servicio militar de puentes y caminos de Cataluña. Reconstrucción de daños de guerra y trabajos forzados”*. Centro de Estudios Históricos Internacionales (CEHI). Universitat de Barcelona, España.

de Cataluña<sup>216</sup>. Su labor se centraba en dos tipos de trabajo, uno de carácter provisional utilizando material militar semipermanente y otro de carácter definitivo que permitiese el paso seguro a los ejércitos con material pesado.

Las operaciones de avance en ese momento resultaban complicadas debido a las numerosas, sistemáticas y bien pensadas destrucciones que el ejército enemigo provocaba en su retirada, que alcanzaba en Cataluña a numerosas obras de fábrica y puentes, puntos clave y vulnerables especialmente en las carreteras y caminos: *“todo quedó destruido; y de no ser por la extraordinaria labor de estas unidades incipientes, dichas operaciones se hubiesen paralizado”*<sup>217</sup>. El hecho de que las reconstrucciones permitiesen el movimiento de fuerzas para la ofensiva de Cataluña, garantizó el éxito para el bando franquista y puso fin prácticamente a la guerra. El mando de este servicio, dependía directamente del Comandante General de Ingenieros del Ejército, y para los trabajos realizados se coordinaban y recibía la colaboración de las Jefatura de Obras Públicas en las provincias que se iban ocupando. La actuación de este Servicio fue fundamental para permitir el paso de las tropas de infantería, artillería e intendencia ante las voladuras de puentes que el ejército republicano realizaba en su retirada.

Este servicio se formó con personal especialista militarizado así como con cuadros técnicos formados por Ingenieros civiles integrados en la estructura de la Ingeniería militar. En su organización se distinguían la zona de vanguardia, constituida por grupos de zapadores que se dedicaban a ejecutar reparaciones de tipo provisional que permitiesen el franqueo inmediato por parte de las tropas; y la zona de retaguardia, formada por batallones de trabajadores, que debían consolidar las reparaciones provisionales para hacerlas definitivas.

---

<sup>216</sup> Posteriormente, en la Ley de 2 de marzo de 1943 por la que creaba el Servicio Militar de Construcciones, justificaba la creación del Servicio de Puentes y Caminos del siguiente modo: *“Las imperiosas necesidades impuestas por nuestra Guerra de Liberación, especialmente en Cataluña, determinaron la creación de un Servicio Militar, cuya función principal era la de reconstruir los puentes y caminos que el enemigo destruía en su huida”*. Ley de 2 de marzo de 1943, por el que se crea el Servicio Militar de Construcciones. Boletín Oficial del Estado, número 63, 17 de marzo de 1943.

<sup>217</sup>LÓPEZ MUIÑOS, JUAN: “Algunos aspectos de la ingeniería militar española y el cuerpo técnico”. En el 50º Aniversario de la Creación del Cuerpo Técnico. Ministerio de Defensa. 1993.

La eficacia de este Servicio en la ofensiva sobre Cataluña, donde resultó determinante para el resultado de la guerra<sup>218</sup>, especialmente desde la finalización de la batalla del Ebro producida el 15 de noviembre de 1938, provocó que se crearan servicios parecidos en los Ejércitos del Centro y del Sur<sup>219</sup>. Y con esta organización militar para la realización de la reparación de las obras públicas, se llegó al final de la guerra.

### 3.2.3.2 PLAN DE OBRAS PÚBLICAS

La maquinaria del bando sublevado no paraba y continuaba dictando actos legislativos como si de un Estado se tratara, en previsión de una victoria en la guerra. Por eso se ordenó la elaboración de un plan de obras públicas, que definiese de manera previa al fin de la guerra, un desarrollo de trabajos posterior, ajustado a plazos y a presupuesto razonado, en coordinación con la riqueza del país. Y así el 17 de septiembre de 1937 se constituyó el Comité Directivo de Obras Públicas para la elaboración de un plan de Obras Públicas que abordase el estudio de las carreteras y caminos vecinales, trabajos hidráulicos, puertos y señales marítimas, excluyendo los ferrocarriles que al ser considerado como instrumento de guerra pertenecían a la defensa nacional. Se emplazaba el análisis de éstos a un estudio específico a realizar tras el conflicto. La presidencia recayó en la figura de Alfonso Peña Boeuf, recién llegado a la zona nacional<sup>220</sup>. Éste había recibido el encargo de elaborar de una memoria previa sobre un Plan general de Obras Públicas del Estado para cuando terminase la guerra, encargo que recibió de parte del mismísimo General Franco a través del Presidente de la Junta Técnica del Estado, el general Jordana, a mediados de septiembre tras su llegada a la zona sublevada y su presentación ante el mando franquista. En este momento, la guerra todavía no estaba ganada, pues pese a que se había conquistado Santander, todavía

---

<sup>218</sup> El Servicio Militar de Puentes y Caminos del Ejército del Norte durante la ocupación militar de Cataluña fue fundamental, y se dedicó principalmente a habilitar puentes provisionales. En total habilitó 23 puentes provisionales, 58 puentes definitivos, 58 Km de pistas, 34 Km de carretera nueva, 80 reparaciones de firmes y 70 K de conservación y reparación militar de carreteras. DUEÑAS ITURBE, ORIOL: *“El Servicio Militar de puentes y Caminos de Cataluña. Reconstrucción de daños de guerra y trabajos forzados”*. Centro de Estudios Históricos Internacionales (CEHI). Universitat de Barcelona, España.

<sup>219</sup> El bando sublevado contaba con cuatro Ejércitos: Norte, Sur, Centro y Levante, por lo que el único que no contó con un servicio de reconstrucción propio fue el de Levante.

<sup>220</sup> Puede consultarse una pequeña biografía de este ingeniero en el capítulo 3.2.1.2.

quedaba Asturias en la zona norte, y Cataluña con el frente en Zaragoza, además de la zona de levante con la parte oriental de Andalucía. Peña Boeuf redactó con gran urgencia dicha memoria, en la que exponía las características que deberían tenerse en cuenta para redactar un Plan General de Obras Públicas que abarcara todos los sectores nacionales, y se la entregó de inmediato al general Jordana en Burgos.

La necesidad de redactar el plan de obras públicas se establece por orden el 18 de septiembre de 1937, fijando las normas para redactar un plan general de obras públicas y es firmada por Francisco G. Jordana, en aquel entonces Presidente de la Junta Técnica del Estado. En ella se exponen los principales motivos para su elaboración, que no son otros que *“permitir un desarrollo de trabajos en plazos determinados y con presupuestos razonables de efecto reproductivo y coordinado con las fuentes de riqueza del país”*<sup>221</sup>.

El Comité Directivo encargado de la elaboración del Plan dependería directamente de la Comisión de Obras Públicas y Comunicaciones, y contaría para auxiliarla en la redacción, con el apoyo de todos los servicios dependientes de Obras Públicas y los agrónomos y forestales<sup>222</sup>. Dada la premura que se quería imprimir a la redacción del Plan, la Junta Técnica del Estado, publica en el BOE del día 22 de septiembre los

---

<sup>221</sup> Orden fijando normas para redactar un plan general de obras públicas, Boletín Oficial del Estado, número 333, 18 de septiembre de 1937.

<sup>222</sup> Su composición se detalla en la orden mencionada anteriormente según lo siguiente: *“Para la formación del expresado Plan General de Obras Públicas se constituye un Comité Directivo de Obras Pública que presidirá el Ingeniero Jefe del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos D. Alfonso Peña Boeuf. Subordinados a él formarán parte de dicho Comité:*

*Un Ingeniero de Caminos especializado en Obras Hidráulicas.*

*Un Ingeniero de Caminos especializado en carreteras y servicios análogos.*

*Un Ingeniero de Caminos especializado en Obras de Puertos y servicios marítimos.*

*Un Ingeniero Militar para coordinar estas obras con las que por su carácter deban reservarse al ramo de Guerra y asesorar desde el punto de vista estratégico.*

*Un Ingeniero agrónomo.*

*Un Ingeniero de Montes.*

*Un representante de Hacienda”*

Orden fijando normas para redactar un plan general de obras públicas, Boletín Oficial del Estado, número 333, 18 de septiembre de 1937.

nombres de los miembros del equipo multidisciplinar que formarán parte del Comité directivo de Obras Públicas, que presidido por Alfonso Peña Boeuf, estaría formado por las siguientes personas:

- D. Pedro Costilla Piñal, Ingeniero de Caminos especializado en obras hidráulicas.
- D. José Luis Escario y del Pino, Ingeniero de Caminos especializado en carreteras y servicios análogos.
- D. Antonio Garelly de la Cámara, Ingeniero de Caminos especializado en obras de puertos y servicios marítimos.
- D. Eugenio Calderón Montero-Ríos, Ingeniero Militar, como Ingeniero de su especialidad en relación con las obras públicas.
- D. Ángel Torrejón y Bonete, Ingeniero Agrónomo, para su especialidad.
- D. Florentino de Azpeitia Florent, Ingeniero de Montes, para su especialidad.
- D. Enrique Pesqueira Bernabeu, como técnico de Hacienda y en representación de la Hacienda pública<sup>223</sup>.

Para la redacción del Plan, el Comité se situó en las instalaciones del Puerto de Pasajes, en locales cedidos por Javier Marquina, director del Puerto, y por el presidente de la Junta del Puerto, el señor Rezola. Trabajaron con ahínco desde la constitución del Comité, salvando las dificultades con las que se encontraban *“sin bibliotecas para poder consultar, con dificultades de conexión con los servicios y sin más datos que los obtenidos directamente y los dictados por el buen sentido”*<sup>224</sup> causado principalmente porque la documentación y el archivo necesarios para el estudio estaban en el “Madrid Rojo”, sede del Gobierno Republicano hasta 1936, y *“faltando además la colaboración de muchas personas útiles que sufrían el cautiverio en la zona roja sin poder realizar aquel soñado viaje entre Madrid y Burgos”*<sup>225</sup>. Semanalmente en Burgos, daban cuenta de los avances realizados al general Jordana, para tener convenientemente informado al mando militar. Estos viajes se prolongaron hasta el mes de enero de 1938, fecha en la

---

<sup>223</sup>Orden de 21 de septiembre de 1937, designando a los señores que han de formar parte del Comité Directivo de Obras Públicas, Boletín Oficial del Estado, número 337, 22 de septiembre de 1937.

<sup>224</sup>PEÑA BOEUF, ALFONSO: *“Las obras públicas en la Guerra Civil española”*. Revista de Obras Públicas, 1940, número 2697.

<sup>225</sup>PEÑA BOEUF, ALFONSO: *“Las obras públicas en la Guerra Civil española”*. Revista de Obras Públicas, 1940, número 2697.

que se constituyó el primer gobierno franquista, en el que Peña Boeuf fue nombrado Ministro de Obras Públicas. Pero el Plan continuó elaborándose desde Santander, al mismo tiempo que se llevaba la organización de las obras en los territorios que habían sido liberados y la reconstrucción de las urgentes. De lo acontecido en aquella época con el plan, escribe Peña Boeuf: *“Al principio desde que juré el cargo en Santander, la situación era sumamente inestable. La guerra de liberación tenía entonces sus momentos culminantes, se iba conquistando el resto del territorio a fuerza de sangre derramada, y, como era natural, la preocupación mayor y fundamental era ganar la guerra.*

*Pero a medida que se ensanchaba el territorio había que reconstruir lo totalmente devastado por las batallas y con gran premura de tiempo teníamos que hacer puentes, habilitar y reconstruir caminos, construcciones diversas, líneas eléctricas, vías férreas, etc..*

*...Pues se hizo. Claro es que cuando en el trabajo se pone, no sólo el esfuerzo personal, sino también el alma, los prodigios resultan posibles”<sup>226</sup>*

Comenta Peña Boeuf que hasta entonces no se había realizado en España ningún estudio completo que abarcara todas las obras públicas. El principal objetivo del plan era establecer normas, un criterio que definiese una verdadera política en materia de obras públicas, y no un listado de obras a reconstruir o a realizar de nuevo<sup>227</sup>. Y sobre todo, en medio del conflicto, el objetivo no era su ejecución inmediata sino la preparación de un trabajo para realizarse en el futuro con un país en paz, pues en ese contexto sólo interesaba *“la conservación de las obras públicas, con ritmo de guerra”*. Además el plan se emplea para contraponer esta planificación necesaria que ordena la

---

<sup>226</sup>PEÑA BOEUF, ALFONSO: *“Memorias de un ingeniero político”*. Artes Gráficas Madrid, Diciembre 1954.

<sup>227</sup> El Ministro aclara las líneas de trabajo para el plan de obras públicas: *“El primer aspecto es el objetivo de la obra, y tiene como fundamento la necesidad de ellas, y como condición precisa la conveniencia, no sólo de la región, sino en concordancia con la economía del país. El rendimiento que pueda producir, ya de un modo directo o reflejo en las distintas ramas de la riqueza y las ventajas que su desarrollo debe proporcionar, son los elementos de juicio que formaron su inclusión en el Plan”*. PEÑA BOEUF, ALFONSO: *“Desarrollo de las obras públicas en España”*. Revista de Obras Públicas, 1946, número 2775.

ejecución de las obras públicas frente al desorden que los sublevados consideran que reinaba en las mismas durante el periodo republicano<sup>228</sup>.

El ámbito de actuación geográfico que se definió correspondía a la parte del territorio que estaba “liberada”. En cuanto a los sectores de actuación, se decidió que englobara carreteras, obras hidráulicas y puertos, los tres sectores susceptibles de estudio, dado que los ferrocarriles contaban con la incertidumbre de la resolución futura del problema ferroviario, que venían arrastrando las Compañías desde épocas anteriores y puesto que “*de ferrocarriles no había hace nada entonces, no sólo por el régimen impreciso en que se encontraban aún antes de la guerra ... sino también por ser más complicada la situación de las redes divididas en las zonas contendientes*”<sup>229</sup>. El Plan sería completado cuando el territorio total se hubiese “liberado”, y para el caso de los ferrocarriles, se prepararon los datos necesarios para su resolución una vez finalizado el conflicto. Además sobre este plan pesaba la responsabilidad de que “*en la práctica, había de ser principal base para levantar España, y se redactó con el honrado criterio de hacer todo lo que prácticamente fuera posible ejecutar*”. Peña Boeuf lo asumió como un trabajo propio, y en sus declaraciones expresa sin ningún pudor que “*el Plan de Obras Públicas puede decirse que fue obra mía*”<sup>230</sup>.

---

<sup>228</sup> En numerosas declaraciones propagandísticas, contraponen el nuevo orden establecido en todos los ámbitos de la vida pública e institucional, frente al caos republicano. Las afirmaciones son tan contundentes como la siguiente que se transcribe: “*Sabe usted que en la época de la República los Gobiernos daban trabajo como medio político de apaciguar a las masas. Esto se hacía precipitadamente, sin atender a la necesidad y por la influencia de una región, de una provincia o simplemente de un personaje. Un ejemplo típico es el famoso tubo de la risa. Si nosotros nos viéramos en la precisión de dar trabajo, lo haríamos con arreglo a ese plan, de modo ordenado y tranquilo, con el conocimiento de los técnicos y con vistas a la obra total reconstructiva de España. Yo creo que el trabajo humano debe redundar en beneficio del Estado y, consecuentemente, tiene que ser ordenado y metódico. Ningún obrero debe quedarse sin comer, pero haciendo una labor útil*”. Declaraciones de Alfonso Peña Boeuf al ABC Sevilla, 19 de febrero de 1938, páginas 11 y 12.

<sup>229</sup> PEÑA BOEUF, ALFONSO: “*Las obras públicas en la Guerra Civil española*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número 2697.

<sup>230</sup> PEÑA BOEUF, ALFONSO: “*Memorias de un ingeniero político*”. Artes Gráficas Madrid, Diciembre 1954.

La primera parte del plan se finalizó en Santander, y se entregó al Gobierno “*la gran documentación que habíamos redactada, contenida en un mueble hecho al efecto*” en junio de 1938<sup>231</sup>. Pero éste no fue aprobado hasta el 11 de abril de 1939 por Ley<sup>232</sup> recibiendo todo tipo de elogios por parte de una opinión pública favorable al régimen y exaltada tras las victoria de la guerra<sup>233</sup>. Los documentos del plan constituían un programa técnico a realizar por el Ministerio cuando llegara la paz, pero además el Ministerio debía enfrentarse a la reparación de obras con urgencia, unas por “*imperiosa necesidad de restablecer las comunicaciones interrumpidas, otras para implantar nuevos servicios, y además para impulsar la labor propia del Departamento*”<sup>234</sup>.

La segunda parte del Plan se redactó ya con el Ministerio situado en Madrid, tras el fin de la guerra, para completar el primero en los tres sectores indicados. En este caso, se hizo el estudio de todas las obras de caminos, obras hidráulicas y puertos, con el propósito de que restituyeran y fomentaran las obras públicas necesarias para el desarrollo del país. Este estudio, y dado que ya podían hacer uso de toda la documentación de archivo del Ministerio, se hizo sobre la base de proyectos que

---

<sup>231</sup> PEÑA BOEUF, ALFONSO: “*Las obras públicas en la Guerra Civil española*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número 2697.

<sup>232</sup> Ley de 11 de abril de 1939 aprobando el plan de obras públicas. Boletín Oficial del Estado, 25 de abril de 1939.

<sup>233</sup> Así se loaba dicho plan en el ABC: “*El importantísimo decreto que publicamos hoy entraña suma trascendencia. La sola lectura de su preámbulo nos advierte de las proporciones del empeño reconstructivo. El articulado, expresión elocuente de las realidades nacionales, nos revela el nuevo estilo de la administración española, acomodado al ritmo de la nación que el Caudillo viene forjando. No hay en este magno proyecto que hoy comentamos ni una sola línea que no responda a una necesidad, que no recorte o perfile la silueta viva de un problema. Con esa sobriedad que es característica del nuevo Estado están contenidos, a través del proyecto, las exigencias de la guerra y las no menos apremiantes de la paz, y aún sobrenadan matices, desvelos y fervores que evidencian cuán certera e inteligentemente se administran a esta hora en España las previsiones y los graves cuidados que demanda el buen gobierno de un país.*

*El plan general de obras públicas-ya lo dice el preámbulo del decreto- es armónico, pero las armonías llegan a su mayor perfección porque están hasta previstos los materiales que han de emplearse en las obras, y ello por razones económicas y patrióticas, que no precisan mayores encarecimientos”.*

ABC, año trigésimo segundo, número 10.366, 26 de abril de 1939, edición de mañana

<sup>234</sup> PEÑA BOEUF, ALFONSO: “*Memorias de un ingeniero político*”. Artes Gráficas Madrid, Diciembre 1954.



incluían todos los datos necesarios, desde la cubicación hasta el presupuesto. Esta segunda parte del plan de obras públicas se aprobó por Ley de 11 de abril de 1941.

Y para los ferrocarriles se realizó un estudio particular que definiese su reorganización así como un plan de ejecución. Todos ellos fueron presentados al final de la contienda.

Los dos planes de obras públicas así como del relativo a los ferrocarriles, fueron aprobados y ejecutados una vez hubo finalizado el conflicto y es por ello que se relatan en detalle en el capítulo 6.

## 4. LAS INFRAESTRUCTURAS LINEALES DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA.

Los transportes y las comunicaciones son actividades básicas que determinan el grado de evolución de un país. Sin un buen sistema de transporte que facilite la movilidad tanto de personas como de mercancías, no se puede hablar de un país desarrollado. Y por eso las infraestructuras, como soporte básico del sistema, son fundamentales.

En los años treinta del siglo pasado, en España se alcanzaba el nivel máximo de modernización de nuestro sistema de transporte, apoyado en las infraestructuras lineales terrestres, como son la carretera y el ferrocarril. Después de muchos años de esfuerzo e inversión, se puede afirmar que en el año 1936, se habían convertido en los elementos decisivos para el desarrollo económico y social de la totalidad del país, propiciado en parte por las dos primeras revoluciones tecnológicas. Y aunque al inicio de la contienda la utilización de los dos medios transporte terrestre, el ferrocarril y la carretera, no estaba equilibrado en cuanto a porcentajes (la carretera, aunque había sufrido un notable desarrollo desde los años 20, no alcanzaba las cifras de transporte del ferrocarril), sí se puede afirmar que ambos absorbían la mayor parte de los transportes que se producían en el país.

Las comunicaciones desempeñan una función vital en la vida de un país, y en caso de guerra, se mantiene además, por el papel estratégico que desarrollan para el propio devenir militar<sup>1</sup>. Por eso, las infraestructuras fueron en muchas ocasiones, objetivo de guerra, sus destrucciones se planificaban<sup>2</sup> y la posesión de algunas de las más

---

<sup>1</sup>Tanto las carreteras como el ferrocarril se emplearon para el movimiento de tropas y suministro de munición, armas y abastecimiento de las zonas del frente, por lo que su utilización y posesión eran más que necesarias. AGMAV, C2711,1/9: Comandancia General de Ingenieros. Fortificación. Ofensiva en el frente de Aragón. Organización de los servicios de ingenieros en vísperas de la próxima ofensiva. Noviembre 1938, febrero-marzo 1939\_bando sublevado.

<sup>2</sup>La importancia estratégica de las vías de comunicación terrestres se refleja en las acciones planificadas de destrucción, que en base a la información existente, localizaban los puntos más vulnerables de estas vías en la zona enemiga para proceder a su destrucción. Así se refleja en la siguiente comunicación que se produce dentro del bando sublevado: “*COMUNICACIONES PUIGCERDÁ-BARCELONA POR CARRETERA*”

*Dos carreteras parten de Puigcerdá que permiten enlazarla con Barcelona: Una, la más directa, por Ripoll y Vich, solo tiene un trozo entre Tosas y Campdevanol en que sea única (Hojas 255 y 256) y es, por lo tanto, el trozo que conviene cortar. La otra carretera de Puigcerdá es la que pasa por Seo de Urgel a Lerida la cual tiene dos trozos que es única: el primero entre Bellver y Seo de Urgel (pero pueden descargar el material en Bourg-Madame y llevarlo a Seo de Urgel por la carretera de Andorra) y el 2º tramo es entre Seo de Urgel y Coll de Nargo (Hoja 253).*

*PUNTOS VULNERABLES.- Tienen las tres carreteras varios puentes pero en la carretera de Puigcerdá-Vich el puente más interesante es el que se encuentra en el pueblo de RIBAS DE FRESSER sobre el Llobregat (Hoja 256).*

*En la carretera por Seo de Urgel a Lerida y en el tramo comprendido entre Adrall y Coll de Nargo hay dos puentes importantes: el que se encuentra inmediatamente al S. de ADRALL y el PUENTE DE LA TORRE o PUENTE DEL DIABLO ambos sobre el río Segre (Hoja 255). Existe la posibilidad de que este ya terminada la carretera entre San Juan de Herm y la de Llavorsi a Sort, en cuyo caso podrían rodear por Arfa-SURT-Tremp y habría que volar también el puente sobre el Noguera Pallaresa al N. de Rialp pero, de existir, será una carretera en malas condiciones para el tráfico tan intenso que necesitan (Hoja 215).*

#### *POR FERROCARRIL*

*Solo tienen la línea que pasa Ribas, Ripoll y Vich y si se les destruye el puente de la carretera en Ribas hay que destruirles el puente de F.C. Entre PLANOLAS y RIBAS (Hoja 255) y otro puente al S de Ribas para que no puedan hacer el transbordo del f.c; a la carretera y de esta de nuevo al f.c, y el que parece ser más conveniente es el VIADUCTO de 30 mts de largo que se encuentra un poco al N del Hotel Faramont y de un puente de la carretera general, que también se podría bombardear, dada su proximidad, en el mismo servicio (Nº26 en la Hoja 256). Además, en todo este trozo de la carretera y del f.c; entre Planolas y Campdenavot, el terreno es muy movedizo y la cuenca del Fresser muy angosta por lo que aun no dando en los puentes por impacto directo se les pueden causar averías bastante largas de reparar.*

#### *RESUMEN.*

*Carretera Planolas Campdenavol.-*

*Puente sobre el Fresser en Ribas de Fresser y*

*Eventualmente Puente sobre el Fresser al S e inmediato al Viaducto 26.*

*Ferrocarril Planolas Campdenavol.-*

*Puente sobre el Rigart dos kms al E de Planolas (nº32) de fábrica, arco muy tendido de 40 mts de largo y*

*Viaducto sobre el Fresser q 3,5 al S de Ribas de un solo arco de 25 mts y un largo total de 30, metálico.*

*Carretera por Seo de Urgell.-*

*Puente sobre el Segre inmediato al S de Adrall o*

*Puente sobre el Segre denominado Puente de la Torre en el 30.000 y Pte del Daiblo en el Michelin entre Hostalets y Organa”*

importantes en uno u otro bando, provocó un vuelco en la resolución del conflicto. Las infraestructuras aseguraban el abastecimiento civil y militar al frente, la rápida movilización de las tropas y la incomunicación del enemigo.

La guerra incidió de forma diferente en ambas infraestructuras por sus propias características. El ferrocarril dispone de unos elementos e instalaciones (balasto, traviesas, carril, etc) susceptibles de convertirse en objetivo militar con mayor facilidad, por lo que fue objetivo en más ocasiones y su destrucción más acusada. La carretera, por el contrario, es un modo más versátil, su infraestructura es más sencilla de construir y dispone tantos elementos materiales específicos para cumplir con su función.

En este capítulo se pretende analizar la utilización durante la guerra civil, de las infraestructuras lineales, las carreteras y los ferrocarriles, para reflejar la importancia estratégica que poseen en tiempos de guerra constituyéndose en elementos de disputa de ambos bandos. Por eso se presentan, en subapartados idénticos para ambas, en primer lugar la evolución, en cuanto a la ocupación y posesión, de las principales líneas en cada fase del conflicto; en segundo lugar se describen las nuevas construcciones realizadas en época de guerra; y por último, en dos apartados diferenciados, se referenciarán las principales destrucciones de estas infraestructuras y su reconstrucción posterior, con la descripción de los medios y las técnicas empleadas para ello.

Sin embargo, se debe indicar que la información de la que se dispone al respecto es bastante escasa, aún recurriendo a fuentes documentales primarias. Para empezar durante el conflicto en cada bando, tal y como se deduce de capítulos anteriores, la organización y responsabilidad para la construcción, destrucción y ejecución de reparaciones en las infraestructuras fue diferente, y por lo tanto no se puede recurrir a la búsqueda de la información en un único organismo o institución. Por otro lado, en muchos casos, no existe documentación escrita sobre este tema, la guerra y sus acciones se improvisaban en muchos casos. Y por último, no existe constancia de que se haya recuperado toda la documentación generada bajo el gobierno republicano, bien porque éstos la destruyeron antes de que cayera en manos franquistas o bien porque no se

---

AGMAV, C2126,12\_Comunicación sobre el estado de la comunicaciones del ejército republicano en la zona de Puigcerdá, indicando los puntos vulnerables para ser atacados por el bando sublevado.

archivó convenientemente por el Servicio de Información y Policía Militar (SIPM) franquista.

Además no se debe olvidar que los datos de los que se disponen, las fuentes de referencia, principalmente en lo relativo a las destrucciones y reparaciones, proceden del bando vencedor, que los presentaba con dudosa imparcialidad, convirtiendo en afirmaciones absolutas lo que simplemente eran datos aproximados.

Por todo lo anterior, se debe indicar que el objetivo de este capítulo es analizar las prácticas y técnicas de ejecución, destrucción y reconstrucción empleadas en una época tan singular para las carreteras y los ferrocarriles, sin pretender presentar un estudio exhaustivo o una valoración de los daños producidos en dicho contexto.

## 4.1 LAS CARRETERAS DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA.

En la década de 1930, el transporte por carretera era el modo de transporte emergente, que se había comenzado a implantar en nuestro país principalmente en la década anterior. Las infraestructuras estaban inmersas en un proceso de modernización a partir de las mejoras que se ejecutaban de manera lenta pero constante, obligadas en parte por el incremento en el número de vehículos automóviles.

Al inicio del siglo XX el transporte por carretera no había sufrido ningún cambio notable y seguía realizándose con vehículos de tracción animal o en arrierías. Fue durante la época en la que el conde de Guadalhorce ejerció como Ministro de Fomento (en la Dictadura de Primo de Rivera), cuando se produjo el verdadero punto de inflexión para este modo de transporte. Con la creación del Circuito Nacional de Firms Especiales<sup>3</sup>, se inició la modernización de la infraestructura, y además se promovió la construcción de nuevos trazados más modernos y adecuados a las necesidades que exigían los nuevos vehículos automóviles para su circulación que se traducían en:

- Mejoras en el trazado: eliminación y supresión de algunas curvas no aptas para el trazado de los vehículos automóviles; introducción del peralte en las carreteras; eliminación de los pasos a nivel para hacer la circulación más fluida. De este modo se alcanzaban mayores velocidades requeridas por modernos medios de transporte rodado.
- Mejoras en el firme: se buscaban firmes más flexibles y cómodos para la circulación, eliminado el polvo que se levantaba al paso del tráfico, y permitiendo un mejor mantenimiento. Es el nacimiento y despegue de los firmes asfálticos.

La mejora fue notable pero no alcanzó el nivel de desarrollo que necesitaban las carreteras españolas.

---

<sup>3</sup> El Circuito Nacional de Firms especiales se crea por real decreto ley de 9 de febrero de 1926 y se integra en 1932 en la dirección general de caminos, dentro del recién creado Ministerio de Obras Públicas, que suprime el Patronato, pero permanece como jefatura de esa dirección general. Para más información sobre el Circuito Nacional de Firms Especiales véase capítulo 2.2.2.

Durante la Segunda República, continuaron produciéndose inversiones en este campo<sup>4</sup>. En 1936 la red de carreteras del Estado alcanzaba una longitud total de 110.993 Km, dividida entre carreteras del Estado, Provinciales y Vecinales con 71.281, 10.699 y 29.013 kilómetros respectivamente<sup>5</sup>.

Pero todavía no podía competir, en cuanto a transporte interior tanto de pasajeros como de mercancías, con el ferrocarril, modo de transporte por antonomasia en los años previos al conflicto, pese a todos los problemas que arrastraba desde sus inicios. Desde el punto de vista del transporte, el transporte por carretera todavía mostraba en el primer tercio del siglo XX una relación de subordinación respecto al ferrocarril. La red de carreteras se había planteado para complementar a la de ferrocarril en aquellas rutas o líneas a las que éste no tuviera acceso, dotándola de un papel secundario dentro del sistema de transporte terrestre. Sin embargo debe señalarse que si bien se mantuvo así durante el siglo XIX, esta relación comenzaba a modificarse en el siglo XX, con la aparición de los vehículos automóviles<sup>6</sup> que fue desplazando paulatinamente a los transportes de tracción animal hasta su desaparición<sup>7</sup>. Con unos inicios tímidos al principio, los transportes por carretera estaban consiguiendo desbancar al ferrocarril en algunas rutas en el momento que estamos estudiando. La introducción de los nuevos vehículos, acompañado de una mejora en las infraestructuras en cuanto al trazado y a

---

<sup>4</sup> El ritmo de construcción medio durante el primer tercio del siglo XX se estima en una tasa de 3,2% anual, tasa notable de crecimiento de la red total. GÓMEZ MENDOZA, ANTONIO; SAN ROMÁN, ELENA: “Transportes y comunicaciones” en capítulo 7 de “Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX. Universidad Autónoma de Madrid. Fundación BBVA.

<sup>5</sup> GÓMEZ MENDOZA, ANTONIO; SAN ROMÁN, ELENA: “Transportes y comunicaciones” en capítulo 7 de “Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX. Universidad Autónoma de Madrid. Fundación BBVA.

<sup>6</sup> Entre 1900, fecha en la que se matriculan los tres primeros vehículos automóviles en España, y 1936, este sistema de transporte se asienta definitivamente en España. FRAX, ESPERANZA; SANTOS MADRAZO: “El transporte por carretera, siglos XVII-XX”. Dossier en TsT Revista. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

<sup>7</sup> En 1925 se prohíben los tiros de más de cuatro caballerías en reata o de seis en cualquier otro enganche, lo que supuso el fin de las diligencias y grandes carromatos de transportes de mercancías en las carreteras españolas. URIOL SALCEDO, JOSÉ I: “Historia de los caminos de España”. Volumen II. Siglos XIX y XX. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería. Nº 41. 1992.

los firmes, situaron al transporte por carretera en relación competitiva respecto al ferrocarril. Esta evolución se relata en la Revista de Obras Públicas del siguiente modo:

*“A principios del siglo XX empezaron a circular por las carreteras de España los primeros automóviles; pero no se tomaron en serio: eran pocos, y su velocidad no llegaba a 30 Km/h con los motores corrientes.*

*En la segunda decena del siglo XX empezaron a circular por nuestras carreteras potentes motores de 40 caballos con autos de turismo que podían alcanzar velocidades de 60 Km/h. Y así llegamos a nuestros días, en que modestos autos de 7000 pesetas de coste, circulan por las buenas carreteras a 60 Km/h de velocidad media y a 75 Km/h la máxima, ofreciendo tanta garantía al tráfico normal como la locomotora más perfecta”<sup>8</sup>.*

La guerra civil supuso una parada en la evolución y el progreso que se había producido en el sistema viario en los años anteriores, y hasta los años 50 puede decirse que no recuperó el nivel de desarrollo anterior al conflicto. Esto se debe a diversos factores como consecuencia de la guerra. En primer lugar, las destrucciones de las que fue objeto obligaban a reparaciones inmediatas para restituir el paso, por lo que todos los medios disponibles se dedicaban a este fin. En segundo lugar, la modernización que seguían necesitando las carreteras, exigía el empleo de materiales de construcción de difícil adquisición en los tiempos de la posguerra, por problemas financieros agravados por el bloqueo al que estuvo sometida España por los países aliados. Por último, las dificultades económicas del país impedían invertir en las mejoras que necesitaba la red.

Las carreteras eran objetivo estratégico militar<sup>9</sup>, y por ello se planificaban acciones tanto para su mantenimiento, conservación y vigilancia, como para su destrucción. De la importancia que estas vías desempeñaron durante la guerra dan cuenta numerosos documentos militares, secretos en ocasiones, en los que se detallan las características de

---

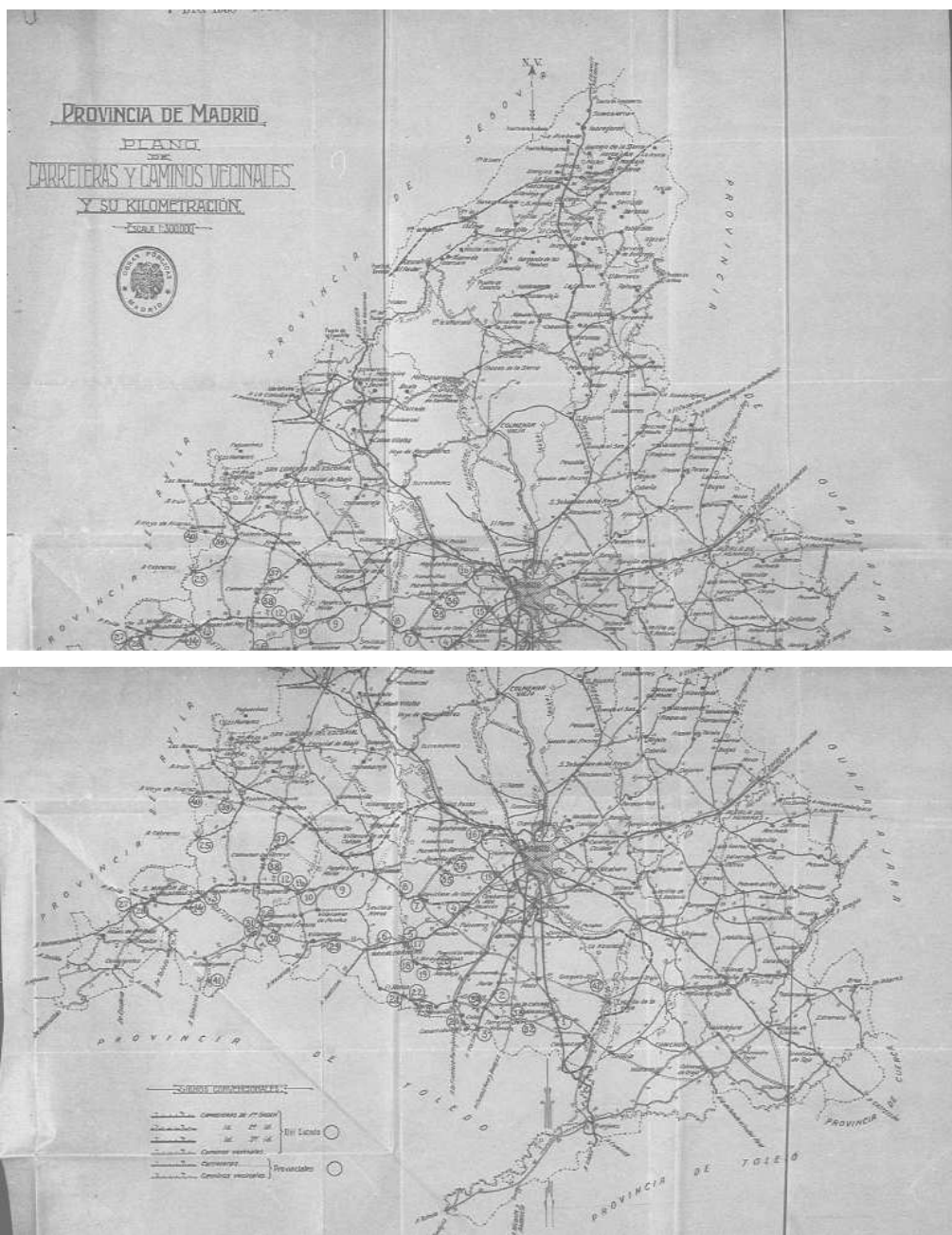
<sup>8</sup>Extracto de “*Las carreteras modernas*”. Revista de Obras Públicas, 1932.MARINO, V.

<sup>9</sup> AGMAV, C2711, 18: Relación de las obras de fábrica mayores de 3,00 metros de luz que tienen sus carreteras de explotación en 26 de octubre de 1938, Jefatura de Obras Públicas de Zaragoza, 23 de noviembre de 1938\_bando sublevado y en AGMAV, C2711,24: Relación de las obras públicas existentes en las carreteras de la zona liberada de la provincia de Madrid, sin fecha\_bando sublevado.





Listado y planos de las carreteras en la provincia de Madrid, elaborada por la Jefatura de Obras Públicas del bando sublevado<sup>10</sup>.



De todos los modos de transporte, el de carretera es el que plantea mayor dificultad en cuanto a la investigación para el período de estudio se refiere, debido a la práctica ausencia de datos y fuentes documentales originales a las que acudir. No existen registros de las intervenciones realizadas en la red de carreteras, en lo que se refiere nuevas construcciones, ni tampoco para las actuaciones de conservación y

<sup>10</sup> AGMAV, C2711,24: Relación de las obras públicas existentes en las carreteras de la zona liberada de la provincia de Madrid, sin fecha\_bando sublevado.

mantenimiento que se tuvieron que ejecutar. Estas obras, encargadas al Ejército, no quedaron documentadas por estar englobadas dentro de las operaciones rutinarias de los cuerpos de ingenieros, que generalmente se realizaban en situación de avance de las tropas.

Como se ha indicado anteriormente, el hecho de fijar la carretera como objetivo estratégico provocó que sufrieran un alto número de destrucciones y reconstrucciones por parte de ambos Ejércitos. Los métodos para de destrucción y reconstrucción, si bien están documentados por los servicios del ejército, se corresponden con informaciones repetidas en cuanto a los procedimientos de destrucción y reconstrucción que se emplearon durante el conflicto sin variación. En lo único en lo que estos documentos aportan datos diferenciados es en el lugar o en la carretera en la que se producen. Por último, los estudios e investigaciones realizados que aluden al desarrollo de esta infraestructura y su relación con otros hechos sociales o económicos, son más bien escasos, y se reducen en numerosas ocasiones, al estudio local o regional de la red viaria sin estudiar la totalidad de la red. El período de la guerra civil y las infraestructuras no ha sido tratado en profundidad en ningún trabajo anterior, y de esto subyacen las dificultades para presentar datos más exhaustivos.

Teniendo en cuenta lo anterior, en los siguientes apartados se expondrá la situación que las carreteras vivieron durante la guerra civil española. En primer lugar se presentará la evolución que estas infraestructuras tuvieron en cada bando y para cada etapa del conflicto; seguidamente se analizan las construcciones de nuevas carreteras que realizaron cada uno de los contendientes; y los dos últimos apartados reportan las destrucciones más características de estas vías y los métodos de reconstrucción empleados para devolverles su funcionalidad.

### 4.1.1 EVOLUCIÓN DE LA SITUACIÓN DE LAS CARRETERAS.

La guerra civil española se prolongó durante tres largos años en los que los enfrentamientos entre ambos bandos provocaron, aunque de manera muy lenta, el cambio en la ocupación inicial del territorio. Salvo con algunas excepciones por parte del Ejército republicano, la más importante la batalla del Ebro<sup>11</sup>, la tónica constante fue que poco a poco el bando sublevado se hizo con las zonas inicialmente leales a la República, hasta conseguir la “liberación”<sup>12</sup> de todo el territorio.

En este apartado se analiza, para cada uno de los periodos en que puede dividirse el conflicto, la situación de las principales carreteras en cada etapa, en términos de identificar su localización en uno u otro bando.

Del mismo modo, se presenta un análisis general de las razones geoestratégicas que impulsaron determinadas batallas y operaciones, junto con las consecuencias que tuvieron para ambos bandos.

#### **PRIMER PERÍODO: 18 DE JULIO DE 1936 A MARZO DE 1937**

El golpe de estado del 18 de julio de 1936, dejó a España dividida en dos zonas. La mayor parte del territorio se mantuvo leal a la República, lo que resulta importante no sólo en cuanto a la extensión, sino también en cuanto al dominio de las zonas más importantes estratégicamente hablando. En la zona republicana había quedado:

- Las principales zonas industriales del país:
  - Cataluña: zona de gran actividad productiva diversificada, pero básica para el abastecimiento tanto civil como militar.
  - País Vasco: importante por la producción industrial. Fundamentalmente significativas para la guerra eran las factorías de hierro y acero.
  - Asturias: aparte de los productos industriales, destacaba por ser la zona carbonífera por excelencia, imprescindible para el ferrocarril.

---

<sup>11</sup> Aunque esta no fue la única. Hubo otras ofensivas republicanas que consiguieron recuperar terreno para los gubernamentales, como en la batalla de Teruelm en la ofensiva de Brunete o en Guadalajara.

<sup>12</sup> Con este término los sublevados denominaban a la ocupación que iban realizando sobre el territorio republicano.

- La mayoría de los puertos importantes (Barcelona, Valencia, Bilbao, etc). El bando golpista dominaba los puertos gallegos y el gaditano, que no resultaban definitivos en tanto no se consiguieran restablecer las comunicaciones ferroviarias<sup>13</sup> o por carretera.

Con el dominio de estas zonas, y con el cuerpo de Marina leal a la República, se presentaba para ésta una situación más favorable de partida.

El bando sublevado dominaba completamente el noroeste peninsular, el sur de Cádiz y los territorios insulares. En el territorio que dominaban, las carreteras estatales o principales que habían quedado en su zona, se correspondían con tramos incompletos de algunas radiales, en concreto las que se dirigían a A Coruña, País Vasco y Cataluña. Y disponían de las provinciales o secundarias en las comunidades de Galicia, Castilla-León, Navarra, La Rioja las provincias de Álava y Zaragoza y parte de las situadas en Cáceres, Huesca y Teruel.

Con este reparto territorial, los transportes y comunicaciones directas que podrían realizar los golpistas se ceñirían a movimientos este-oeste en el norte de la península, insuficientes si tenemos en cuenta además que en estas zonas la población era muy inferior a la de las zonas industriales. Esto disminuía la posibilidad de obtener los apoyos y los refuerzos necesarios en medios materiales y humanos para la lucha.

Esta dificultad en las comunicaciones terrestres hubiera resultado decisiva si no fuera por la ayuda que recibieron del ejército alemán, que enfrentándose a los cuerpos de la marina leales a la república, consiguió establecer un puente aéreo entre España, concretamente en Algeciras<sup>14</sup>, y Marruecos, para el transporte de las tropas de los

---

<sup>13</sup> La comunicación en el bando sublevado con los puertos gallegos no fue relevante hasta que se restableció el servicio ferroviario con la comunidad, tras la reparación del puente de Munao y otros cortes que se habían realizado en esta línea. GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “*La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

<sup>14</sup> TUÑÓN DE LARA, MANUEL; MALERBE, PIERRE; GARCÍA-NIETO, M<sup>a</sup> CARMEN; MAINER BAQUÉ, JOSÉ CARLOS: “*La crisis del Estado: Dictadura, República, Guerra*”. Historia de España dirigida por Manuel Tuñón de Lara. Tomo IX. 1981.

cuerpos africanos, que inmediatamente se habían puesto a disposición de los sublevados.

Con esta distribución territorial, la zona norte (País Vasco, Cantabria y Asturias), había quedado aislada del resto de la zona republicana, sin comunicación directa, ni ferroviaria ni por carretera. Debía defenderse con sus propios medios. La zona industrial y carbonífera quedó en manos republicanas, sin embargo, esto resultaba inútil por la imposibilidad de realizar el transporte por vía terrestre directa entre las zonas republicanas. Quedaba sólo el transporte marítimo, desde los puertos del norte al mediterráneo, maniobra demasiado lenta y costosa para ser realizada durante una guerra. Y el aéreo, que todavía no estaba muy normalizado, y sin una flota republicana que permitiera efectuar dichos transportes.

El resto de la zona republicana había quedado en mejores condiciones en cuanto a territorio ocupado y comunicaciones terrestres y marítimas. Mantenía las principales vías radiales que partiendo de Madrid se dirigían a Barcelona, Valencia o Andalucía, sin interrupción en toda su longitud salvo en la de Barcelona (cortes que se salvaban con itinerarios transversales); además mantenían todas las comunicaciones por carreteras secundarias en estos territorios, que eran Andalucía, Comunidad Valenciana, Cataluña, Madrid, las provincias de Badajoz y Guadalajara y parte de las provincias de Cáceres, Teruel y Huesca.

El sistema de transportes estaba garantizado en la zona republicana, tanto para abastecimiento civil como militar. Desde los puertos se podía trasladar mercancía hacia el interior y desde el interior había comunicación directa con todas las capitales de provincia. Y lo mismo para el transporte militar a los frentes.

Hasta marzo de 1937 se produjeron algunos avances de las tropas franquistas, que respaldados por los cuerpos marroquíes, tomaron la provincia de Badajoz. Su intención era tomar Madrid lo más rápidamente posible. Con este fin avanzan hacia la capital las “cuatro columnas de Mola” desde Toledo, la carretera de Extremadura, Sigüenza y desde la sierra, que esperaban el apoyo de una quinta columna que desde dentro de la capital, trabajaban clandestinamente para apoyar a los sublevados. Pero ante la resistencia que allí se produjo, los atacantes cambiaron de objetivo: necesitaban aislar

Madrid del resto de la zona republicana. Esto es, cortar todas las comunicaciones terrestres que partían o llegaban a la capital. Y con este objetivo, atacaron por tres frentes en diversas batallas:

- Por la carretera de A Coruña. Para intentar entrar en la ciudad por este flanco, pues esta zona ya estaba dominada desde el inicio de la guerra.
- Por el Jarama: para aislar Madrid cortando la carretera con Valencia. Si los golpistas hubieran vencido en la batalla del Jarama, hubiera supuesto un gran revés para los republicanos. Madrid quedaría completamente aislada. Sin duda el conflicto se habría desarrollado de manera distinta.
- Por Guadalajara: este ataque por el noreste buscaba diversificar las fuerzas de la resistencia en Madrid frente a un ataque a tres bandas.

Sin embargo, pese a esta gran acción ofensiva, Madrid resistió. Consiguieron limitar las comunicaciones terrestres en un Madrid asediado, al que sólo le quedaba por carretera, la conexión directa con Valencia. Ante este acoso sobre la capital, el gobierno de la República se trasladó a Valencia.

### **SEGUNDO PERÍODO: ABRIL DE 1937 A 15 DE NOVIEMBRE DE 1938**

La zona norte cayó en tan solo cuatro meses<sup>15</sup> en manos de los sublevados. Entre otras causas<sup>16</sup>, destacan la falta de comunicación terrestre directa entre el norte republicano y el resto de la zona leal; las ofensivas que lanzaron sobre esta zona las tropas franquistas (como el bombardeo de Guernica); y la imposibilidad de tomar Madrid. Desde el estallido del conflicto había quedado aislada y sin posibilidad de recibir refuerzos ni humanos ni materiales. Ante esta situación, opuesta a la del enemigo que aumentaba en

---

<sup>15</sup> El 19 de junio cae Bilbao, en agosto Santander y en octubre los sublevados toman Asturias.

<sup>16</sup> Diversos estudios analizan las causas que provocaron la pérdida paulatina de la guerra por los republicanos, cuando contaban en el inicio con una posición ventajosa. Entre ellas se encuentra la falta de ayuda internacional que tanto Francia como Reino Unido negaron a la República y que sin embargo los golpistas sí recibieron de sus aliados Alemania e Italia; también apuntan a la falta de organización militar frente a un conflicto que no se consideró importante en los primeros momentos tras el golpe; y la falta de estrategia y coordinación de las autoridades civiles, militares y populares.

número tanto sus tropas como sus medios, la caída era cuestión de tiempo a pesar de hacer una defensa férrea. Las principales industrias del país cambiaban de bando, en una acción que más que buscada, resultaba necesaria para el suministro de los sublevados que, salvo por las ayudas internacionales, no tenían ningún otro modo de producir material de guerra. Esta fue la primera gran victoria de los fascistas, que sumaban además, los puertos estratégicos del norte a sus infraestructuras de comunicaciones.

Los enfrentamientos continuaron en otras zonas sin que se produjesen grandes victorias o cambios significativos en cuanto a la ocupación del territorio se refiere. Hasta marzo de 1938 no se produce un movimiento fundamental. El objetivo prioritario buscado era interrumpir las comunicaciones en el territorio enemigo y fragmentarlo. Los franquistas llevaron a cabo la campaña de Aragón, atravesaron el Maestrazgo, llegaron a Vinaroz y dividieron en dos el territorio republicano. De este modo aislaron Cataluña, y por ende, la capital del país, que era Barcelona desde el 30 de octubre de 1937. Habían alcanzado su objetivo, y debilitaban aún más si cabe, al Gobierno republicano. Con el territorio fraccionado y sin comunicaciones directas la lucha se antojaba complicada.

Ante la situación de clara desventaja que ya tenían los gubernamentales, éstos lanzan la batalla del Ebro, última gran operación destinada a recuperar el terreno que habían perdido. Esta batalla responde a una ofensiva republicana para aliviar la presión que el ejército enemigo ejercía sobre Valencia, más que a una acción cuyo objetivo fuese cortar las comunicaciones o aislar o dividir el territorio franquista.

En julio de 1938, los republicanos, en un alarde de coraje y valentía, cruzan el Ebro y recuperaron parte del terreno perdido en las batallas anteriores. Esta pequeña victoria resultaría efímera. En cuatro meses de duros enfrentamientos, los republicanos se retiraron de las posiciones que habían conquistado. El 16 de noviembre se da por finalizada la batalla del Ebro. En la contraofensiva de los sublevados cruzarían de nuevo el Ebro, acorralando a los republicanos en una zona cada vez menor de Cataluña.

El bando sublevado dominaba casi por completo el territorio peninsular a excepción de Cataluña y el sureste español (Madrid, Levante y la Andalucía Oriental). Bajo sus dominios se encuentran los itinerarios casi completos de las vías estatales que partiendo de Madrid, se dirigen a:



- A Coruña: a excepción del tramo que parte de Madrid.
- País Vasco: salvo el tramo inicial de Madrid.
- Barcelona: continuaba en zona republicana el comienzo de esta vía y el tramo final en la zona catalana.

Y todas las vías secundarias y transversales que vertebraban el territorio ocupado (Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Castilla León, La Rioja, Navarra, Aragón, Extremadura y las provincias de Andalucía Occidental (Huelva, Sevilla, Cádiz, Málaga y Córdoba) y Castellón).

La zona republicana estaba dividida en dos, y de este modo las comunicaciones directas se producían únicamente entre la capital y Valencia, Alicante, Murcia y sureste de Andalucía. Cataluña había quedado aislada salvo por vía marítima. La falta de suministros a esa altura del conflicto era más que preocupante, y traería graves consecuencias.

### **TERCER PERÍODO: 15 DE NOVIEMBRE DE 1938 A 28 DE MARZO DE 1939**

En enero, con todas las tropas franquistas actuando sobre Cataluña, ésta cae como anuncio del fin próximo de la contienda. En marzo, Madrid hará lo propio.

Estos dos hechos definitivos que son la caída de las dos principales ciudades de la República, se producen tan sólo cuando el ejército franquista ha conseguido dominar el territorio y con ellos las comunicaciones terrestres. La posibilidad de poder realizar una rápida movilización de las tropas, suponía una ventaja adicional, pues permitía realizar ofensivas en diversos frentes casi simultáneamente sin por ello sufrir grandes trastornos. El bando republicano cada vez padeció más estos inconvenientes de los cortes en las comunicaciones que limitaban su capacidad de ofensiva y defensa. La falta de continuidad en las carreteras, obligaba a abrir otras para llegar hasta el frente, y sin medios y con poco tiempo, la labor resultó ardua e inútil.

### 4.1.2 CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS CARRETERAS

La construcción de nuevos tramos de carretera durante la guerra civil, si analizamos simplemente los datos publicados en los Anuarios Estadísticos, fue bastante prolífica lo que resulta sorprendente teniendo en cuenta las circunstancias. Estos datos reflejan que en los años del conflicto, en el periodo que abarca desde 1936 a 1939, la red de carreteras del Estado pasó de contar con 110.993 Km a tener 114.926 Km, es decir, se habían construido en torno a 4.000 Km de carreteras nuevas (en concreto 3.933 Km), de los cuales 2.784 Km eran nuevas construcciones en carreteras estatales. Esto supone una media de construcción de carreteras estatales en estos 3 años de guerra de 928 km/año.

Los datos existentes indican que la red de carreteras en España, en cuanto a kilómetros se refiere, en el periodo 1935-1939 evolucionó del siguiente modo:

AÑO	KM TOTALES <sup>1</sup>
1935	109.176
1936	110.993
1937	112.554
1938	114.184
1939	114.926

<sup>1</sup> Número de km totales en la red española<sup>17</sup>.

Si bien, como se ha comentado anteriormente, las comunicaciones son fundamentales en tiempos de paz, el aumento en el número de kilómetros construidos confirma la importancia de la red de comunicaciones durante un conflicto bélico.

En el período que va desde 1896 hasta 1925, el ritmo de construcción anual de carreteras del estado era de 850 km/año<sup>18</sup>, según los datos siguientes:

<sup>17</sup> Datos obtenidos de GÓMEZ MENDOZA, ANTONIO; SAN ROMÁN, ELENA: “Transportes y comunicaciones” en capítulo 7 de “Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX. Universidad Autónoma de Madrid. Fundación BBVA.

<sup>18</sup> Este dato se ha calculado teniendo en cuenta la construcción de carreteras por parte del Estado. En 1897, la red de carreteras total incluyendo las de 1º, 2º y 3ºorden, sumaba 32512 km, y toda ella era propiedad del Estado. En 1925, la red se dividía en carreteras estatales (57.300 km), provinciales (9.640 km) y vecinales (10.478 km), siendo el total de 77.418 km. Las dos últimas, provinciales y vecinales, eran

	1º ORDEN	2º ORDEN	3º ORDEN	TOTAL
1896	7.033	9.199	16.280	32.512
	ESTATALES	PROVINCIALES	VECINALES	TOTAL
1925	57.300	6.640	10.478	77.418

En el periodo de 1925 a 1936, los datos existentes sobre la red de carreteras en España, indican que el ritmo de construcción medio en las carreteras estatales es de 1270 km/año<sup>19</sup>.

	ESTATALES	PROVINCIALES	VECINALES	TOTALES
1925	57.300	9.640	10.478	77.418
1936	71.281	10.699	29.013	110.993

Como se ha referido en el apartado anterior, a partir de los años 30, el automóvil ya es el vehículo dominante en los principales itinerarios, y convive con el transporte por medio de tracción animal en las carreteras provinciales y vecinales. Por eso, en lo que respecta a las carreteras estatales, se produce una modernización de las características de la red<sup>20</sup>, que impulsaba una mejora sustancial en las calidades y en el tipo de firme.

En el caso de las carreteras provinciales, el número de km permanece prácticamente invariable en el período. En la red de caminos vecinales se produce un gran aumento respecto al número de km.

Por lo tanto, vista la perspectiva de construcción en los años anteriores, el ritmo medio durante la guerra civil se mantuvo alto, pese a las circunstancias, y dentro de lo que era usual aún en tiempos de paz. De los kilómetros totales construidos, la distribución para

---

responsabilidad de las diputaciones, por lo que para el cálculo de la construcción estatal media se ha tomado el valor de 57.300 km de 1925 y el de 32.512 km de 1896.

<sup>19</sup> Aunque analizando los datos año por año presentados en GÓMEZ MENDOZA, ANTONIO; SAN ROMÁN, ELENA: *“Transportes y comunicaciones”* en capítulo 7 de *“Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX. Universidad Autónoma de Madrid. Fundación BBVA, vemos que el ritmo de construcción no es paulatino ni constante sino que entre 1933 y 1934 se produce un aumento de 10.000 km, el mayor del periodo.*

<sup>20</sup> Para más información puede consultarse el capítulo 2.2.2 y el 4.1.

cada uno de los tipos de carreteras existentes reglamentariamente desde 1910<sup>21</sup>, era la siguiente:

	ESTATALES	PROVINCIALES	VECINALES
1935	70.522	10.642	28.012
1936	71.281	10.699	29.013
1937	73.009	9.299	30.246
1938	73.659	9.343	31.187
1939	74.065	9.415	31.446

Lo que establece un incremento entre 1936-1939 para cada una de:

- Carreteras estatales: 2.784 km.
- Carreteras provinciales: - 1.284 km.
- Caminos vecinales: 2.433 km.

La explicación posible a la disminución en el número de kilómetros en las carreteras provinciales es que su condición como tales habría cambiado, o bien por mejoras, pasando por tanto a ser consideradas como carreteras estatales, o bien por el deterioro producido durante el conflicto, pasando a tratarse por tanto de carreteras locales.

El incremento en cuanto al número de kilómetros de carretera en España tras la guerra civil según el Anuario Estadístico es, cuando menos, paradójico, pues es lógico pensar que en dicho período las destrucciones a contabilizar deberían ser mayores. La explicación se debe a que las destrucciones que impedían la circulación por la carretera se centraban en elementos puntuales (túneles, puentes, terraplenes, etc) que no suponían una destrucción lineal de la misma, y por lo tanto no implicaban grandes longitudes que redujesen el número de kilómetros de la red; mientras que la construcción de nuevas

---

<sup>21</sup> Anteriormente, la clasificación de carreteras distinguía entre carreteras de primer, segundo y tercer orden. En las estadísticas que se presentaban anualmente, era frecuente que se cambiara la denominación de los tipos de carreteras, y lo que un año se clasificaba de un modo, al año siguiente pertenecía a otra clase. De ahí la complicación de establecer una base comparativa entre las distintas clases de carreteras a lo largo de la historia.

vías asociadas al conflicto y a las necesidades bélicas, fue mayor en cuanto a número de kilómetros que las destrucciones producidas, aunque sus características no puedan considerarse, en términos de calidad, iguales a las de las vías anteriores.

Dos son las causas principales para construcción de carreteras durante el conflicto:

1. Los planes gubernamentales de construcción de carreteras siguieron vigentes en el período 1936-1939. Se refiere en este caso al Plan General de Carreteras aprobado por ley del 5 de agosto de 1914, y conocido como Plan Gasset, que había sido modificado y revisado por decreto de 10 de febrero de 1916.

2. Las necesidades militares obligaban a tener acceso por vía rodada a lugares hasta ese momento inaccesibles, para abastecer y suministrar al frente de guerra. Esto obligó a construir numerosas pistas y caminos que posteriormente fueron utilizadas y se integraron en la red de caminos.

De manera no limitada ni exclusiva, se puede asignar cada uno de los puntos anteriores a cada uno contendientes. Así, en lo relativo a la construcción de carreteras, mientras que el bando gubernamental se dedicó a continuar con la ejecución de los planes generales aprobados antes del estallido del conflicto, el bando sublevado totalmente militarizado, eliminó de su parte de gestión del territorio, la correspondiente a la construcción civil, y sus únicas aportaciones en cuanto a kilómetros de nuevas vías, se justificaban por las necesidades militares.

En el bando republicano, las nuevas construcciones de la red viaria seguían según lo establecido en sus planes. Las distintas Jefaturas de Obras Públicas continuaron con los proyectos y obras que tenían encomendados, sin coordinarse con la autoridad militar. Aunque inmersos en una guerra, los cuerpos civiles de las distintas Jefaturas de Obras Públicas mantuvieron su independencia, y se relacionaban con el mando militar encargado de las construcciones, desde la posición de superioridad que mantenían las instituciones gubernamentales, y no con subordinación al ejército, como ocurría en el bando sublevado. Esta organización se mantuvo casi hasta el final de la contienda,

provocando descoordinación y desorganización en materia tan trascendental como son las infraestructuras de comunicación en tan crítico momento<sup>22</sup>.

Durante el conflicto, la República mantuvo vigente el Plan Gasset de 1914, programa de construcción de carreteras estatales<sup>23</sup> que ya estaba casi completado en 1936. El Ministerio de Obras Públicas<sup>24</sup>, a través de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, siguió con la adjudicación de obras, bajo el procedimiento de subasta principalmente<sup>25</sup>, para aquellas zonas del territorio que todavía estaban bajo su dominio. El Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas fue el responsable de la definición de aquellos tramos que habían de ser construidos para cada ejercicio presupuestario y en las provincias bajo su control, como demuestra el cuadro adjunto<sup>26</sup>. La Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales era la responsable de realizar las adjudicaciones para cada uno de ellos, que posteriormente publicaba en la Gaceta de la República. La construcción de carreteras en el territorio republicano seguía su curso normal.

---

<sup>22</sup>Así se deduce del informe realizado el 21 de septiembre de 1938 por el capitán del ejército sobre la construcción del puente sobre el río Henares, para salvar la discontinuidad que se produce en la carretera también en construcción que enlaza la de Madrid a Francia por la Junquera con la de Valencia, realizado “*en virtud de las órdenes verbales recibidas de esa Jefatura*”\_AGMAV, C531,10,1.

<sup>23</sup> FRAX, ESPERANZA; SANTOS MADRAZO: “*El transporte por carretera, siglos XVII-XX*”. Dossier en TsT Revista. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

<sup>24</sup> Como se ha comentado en el capítulo 3, esta fue la denominación más empleada para este Ministerio durante el conflicto. Sin embargo, también sufrió una reorganización por un breve período, en el que se integró en el Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas. De ahí que se hable de uno o de otro en función del momento de la emisión de los dictámenes legislativos.

<sup>25</sup> Ejemplos de estas adjudicaciones existen en la Gaceta de República para los años de estudio. Entre ellos se encuentra la adjudicación por subasta a D. Antonio Martínez Romero, para la construcción de las obras del trozo segundo, sección segunda de la carretera de Albadalejito a Guadalajara a Gascueña (Gaceta de la República número 113, 23 de abril de 1937) o la adjudicación de la construcción de las obras de la travesía exterior de Vall de Uxó en la carretera de la de Teruel a Sagunto a Burriana a D. Joaquín Marco Tur (Gaceta de la República número 206, 25 de julio de 1937).

<sup>26</sup> Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas: Relación por provincias de los trozos de carretera que han de subastarse en el presente ejercicio económico de 1937 con cargo al presupuesto vigente. Gaceta de la República, número 169, 3 de julio de 1937.

**PRIMERA RELACION POR PROVINCIAS DE TROZOS DE CARRETERAS QUE HAN DE SUBASTARSE EN EL PRESENTE EJERCICIO ECONOMICO DE 1937 CON CARGO AL PRESUPUESTO VIGENTE**

Provincias	DENOMINACION DE LA CARRETERA Y TROZO	Longitud Kms.	Presupues- tos de con- trata Pesetas	Plazo de ejecución Meses	Depósito provisional Pesetas	ANUALIDADES PARA		
						1937 Pesetas	1938 Pesetas	1939 Pesetas
Albacete	Hoya Gonzalo a la estación de Navajuelos, trozo primero.	3'380	172.398'00	8	5.171'06	2.000'00	170.398'00	0
Albacete	Hoya Gonzalo a la estación de Navajuelos, trozo segundo.	3'791	124.208'90	8	3.726'27	2.000'00	122.208'90	0
Castellón	Gátova al Km. 89 de la de Teruel a Sagunto, travesía exterior por Altura	0'590	32.397'31	8	971'01	1.000'00	31.397'31	0
Castellón	Morella a Alcorisa, ramal a Forcall, trozo único	1'810	163.435'91	8	4.003'08	2.000'00	161.435'91	0
Castellón	Soneja a Nules, mejora de trazado de los Kms. 30 al 34.	1'202	103.252'54	8	3.097'58	2.000'00	101.252'54	0
Castellón	De la de Teruel a Sagunto a Burriana, travesía de Vall d'Uixó	0'895	84.161'50	6	2.524'85	1.000'00	83.161'50	0
Castellón	Alcudia de Vea a Algimia de Almonacid, trozo primero.	4'418	239.352'79	14	7.180'58	3.000'00	200.000'00	36.352'79
Castellón	Alcudia de Vea a Algimia de Almonacid, trozo tercero.	3'790	265.635'60	14	7.069'07	3.000'00	200.000'00	62.635'60
Cuenca	Salvacañete a Utiel, trozo primero	7'495	419.765'43	20	12.592'06	3.000'00	300.000'00	116.765'43
Cuenca	Salvacañete a Utiel, trozo cuarto	7'482	301.097'80	18	9.032'03	3.000'00	200.000'00	98.097'80
Cuenca	Las Mesas a Cervera, sección de Almachia a Cervera, trozo séptimo	6'460	143.291'87	8	4.268'75	2.000'00	141.291'87	0
Guadalajara	De la de Espinosa, por Cogolludo, a Hiedelacencia, a la de Sepúlveda a Atienza, por Veguillas y La Huerte, trozo cuarto	7'503	511.112'00	22	15.313'36	5.000'00	300.000'00	206'112'00
Valencia	De la de Ayora a Albacete a la de Almansa a Cofrentes, en Teresa, por Zorra, trozo segundo	2'632	195.230'42	8	5.856'91	2.000'00	193.230'42	0
Valencia	Estación de Mora a Aras de Alpuente, trozo segundo	4'062	388.647'42	18	11.659'42	3.000'00	300.000'00	85.647'42
Valencia	Ademuz a Valencia, sección de Titaguas a Ademuz, trozo séptimo	4'430	550.089'74	22	16.502'09	5.000'00	300.000'00	245.089'74
			3.694'077'85			30.000'00	2.804.377'07	850.700'78

Relación por provincias de los trozos de carretera a subastar en 1937 en la zona republicana.

El Circuito Nacional de Firms Especiales también amplió su ámbito de actuación a obras de construcción, como las de las carreteras de que la Jefatura de Obras Públicas estaba realizando en Castellón<sup>27</sup>, a parte de las ya encomendadas para la reparación y conservación.

Y aparte de las adjudicaciones para la construcción de carreteras, incluso se estudiaron y planificaron tramos y líneas nuevas, como ocurrió en la zona de Valencia, que adolecía de la falta de carreteras anchas y de comunicaciones fáciles que permitiesen la extracción de su producto más importante, las naranjas, y su transporte de manera adecuada. Se echaba de menos una red de caminos “naranjeros” que comunicase directamente los huertos de producción con los puertos de Gandía y Valencia y con las estaciones de ferrocarril. Para ello, el Ministerio de Obras Públicas creó una Comisión

<sup>27</sup> Decreto del Ministerio de Obras Públicas por el que se ordena el traspaso de la Jefatura de Obras Públicas de Castellón al Circuito Nacional de firms Especiales de la construcción de las carreteras en su provincia. Gaceta de la República, número 117, 27 de abril de 1937.

técnica<sup>28</sup>, dependiente directamente de la Dirección de Caminos, para estudiar el problema y proponer un plan de ejecución para extender una red de carreteras de enlace en la provincia de Valencia, en la zona naranjera que se extendía entre Silla, Alginet, Villanueva de Castellón, Játiva y Gandía. Dada la importancia económica que se atribuía a esta actividad, y a la necesidad que se otorgaba a la creación de una red de caminos que dieran salida a este producto, se crearon comisiones análogas para las provincias de Alicante, Murcia y Castellón de la Plana, en la misma forma que la de Valencia<sup>29</sup>.

Del mismo modo que ocurría con las obras de construcción, se continuaron ejecutando los planes de conservación de carreteras previstos e incluso programando nuevas zonas de actuación que se ajustaban en cada momento a las provincias que continuaban bajo el control del Gobierno. Las obras de conservación, y los presupuestos y distribución de los mismos para cada Jefatura de Obras Públicas, se publicaron cada uno de los años de guerra incluyendo 1939<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> Esta Comisión estaba compuesta por el Inspector regional de Obras Públicas que actuaría de presidente; el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia, el Ingeniero Jefe de la segunda Jefatura de Estudios y Construcción de Ferrocarriles, un ingeniero del Circuito Nacional de Firmes Especiales, un Ingeniero del Consejo Provincial, un Abogado del Estado y el personal auxiliar que designase el Director general de Carretera y Caminos Vecinales. Decreto del ministerio de Obras Públicas por el que se crea una Comisión para el estudio y proyecto de una carretera naranjera en Valencia. Gaceta de la República, número 68, 10 de marzo de 1938.

<sup>29</sup> Estas tres nuevas Comisiones dependían directamente del Director General de Carreteras y Caminos Vecinales y su composición era similar, para cada una de ellas, a la comisión creada con anterioridad para Valencia. Decreto del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas por el que se crean tres comisiones de estudio para caminos naranjeros en las provincias de Alicante, Castellón de la Plana y Murcia. Gaceta de la República, número 289, 15 de octubre de 1937.

<sup>30</sup> Estos planes de conservación han sido referidos en el Capítulo 3. Se pueden consultar las siguientes referencias sobre los mismos (entre otras): Resolución de 22 de octubre de 1936 por la que se aprueba la distribución general del presupuesto entre las Jefaturas de Obras Públicas que se relacionan, para obras de conservación y reparación de carreteras. Gaceta de la República, número 299, 25 de octubre de 1936; Resolución de 22 de abril de 1937 para los dos ejercicios económicos de 1937 y 1938 por la que se aprueba la distribución general del presupuesto entre las Jefaturas de Obras Públicas que se relacionan, para obras de conservación y reparación de carreteras. Gaceta de la República, número 118, 28 de abril de 1937; Resolución de 28 de febrero de 1939 por la que se aprueba la distribución general del presupuesto



En el bando sublevado, los motivos que originaron nuevas construcciones en la red viaria son principalmente estratégico-militares, de defensa y de abastecimiento del frente, así como de movilidad. Esta causa, aunque subyació en ambos bandos, con mayor grado se representó en el bando golpista, que por ello construyó mayor número de kilómetros de carreteras, en forma de pistas principalmente.

Las carreteras resultaban insuficientes por:

- Los volúmenes de transporte a realizar: transportes militares en la mayoría de los casos, por la gran cantidad de tropa, material y suministros a mover.
- La interceptación de las rutas por estar en territorio dominado por el enemigo.

Por estas razones se habilitaron pistas provisionales alternativas que evitaran los embotellamientos y colapsos. Los ejércitos, en el frente, abrían pasos o nuevos caminos de carácter provisional e inmediato, que posteriormente serían reutilizados e integrados en la red viaria del país.

Ejemplo de esta circunstancia se presentó en el frente de Cataluña, donde resultó decisiva la construcción bajo el mando franquista, de la carretera de montaña a Tremp, de 25 kilómetros de longitud por terreno muy abrupto<sup>31</sup>, que unía Puente de Montañana con Tremp. Era necesario unir estas poblaciones para abastecer al frente que se había

---

entre las Jefaturas de Obras Públicas que se relacionan, para obras de conservación y reparación de carreteras. Gaceta de la República, número 67, 15 de marzo de 1939.

<sup>31</sup> La descripción del trazado de esta carretera así lo demuestra: “Aprovechaba un camino vecinal de 5 Km de Tremp a Claret. Partiendo de Claret, y pasando por la aldea de Figols, se había de alcanzar el collado de Montllová, con una cota de 500 m sobre este último punto, lo que se hizo ganando desarrollo por la ladera, con una pendiente máxima del 7% en nueve kilómetros. Después de pasar por la Casota, atraviesa el Coll de San Miguel sobre una divisoria secundaria, con una pendiente máxima del 8%, siguiendo luego la ladera NE de un afluente, hasta Mas de Faro, donde toma un afluente del Noguera Ribagorzana, que desciende hasta Puente de Montañana, pequeño lugar sobre este río, en el cual debe señalarse que, contra lo que su nombre indica pueda hacer creer, no existía puente alguno, sino solamente una pasadera colgante para peatones y ganado”. LÓPEZ MUIÑOS, JUAN: “Algunos aspectos de la ingeniería militar española y el cuerpo técnico”. Página 429. En el 50º Aniversario de la Creación del Cuerpo Técnico. Ministerio de Defensa. 1993.

estabilizado al este del río Noguera Pallaresa, y la única carretera que existía (Balaguer-Les Avellanes-Ager) era demasiado estrecha y estaba sometida al fuego enemigo.

En mayo de 1938 se ordenó la construcción al Servicio de Puentes y Caminos del Ejército del Norte, que el 2 de junio del mismo año inició los trabajos por ambos extremos del trazado previsto, bajo el mando del Teniente Coronel de Ingenieros D. Cipriano Arbex. El 30 de junio se había finalizado la pista, y en diciembre se dio por concluida la obra de carretera en la que habían trabajado más de 4.000 hombres, entre soldados y prisioneros, y se habían realizado numerosas obras de fábrica<sup>32</sup>, entre ellas el Puente de José Antonio sobre el Noguera Ribagorzana de 119 metros de longitud. Contaron para la ejecución con 25.000 m<sup>3</sup> de piedra, 2.000 m<sup>3</sup> de gravilla y 415 T de alquitrán y asfalto. Con esta obra se hizo posible el movimiento de tropas para la ofensiva de Cataluña, ayudando al éxito del bando sublevado en la misma por el transporte intenso que se desarrolló en ella.

Pero no sólo se debe analizar el número de km nuevos, sino las características de estas nuevas carreteras. Y para eso se debe comparar con las características de la red existente hasta ese momento. Como se ha referido anteriormente, el Plan del Circuito Nacional de Firmes Especiales había supuesto una mejora sustancial en las condiciones de circulación, con la modificación de los firmes y trazados de los itinerarios definidos, que no se habían completado antes del estallido del conflicto. Los firmes se ejecutaban, principalmente, en base a macadam y riegos asfálticos o de alquitrán.

---

<sup>32</sup>La construcción de esta carretera, por la dificultosa orografía, conllevó la ejecución de numerosas obras de fábrica, entre ellas destacan:

- Puente de José Antonio sobre el Noguera Ribagorzana de 119 m de longitud total.
- Puente de 36 m (tres tramos), de hormigón armado, sobre el Noguera Ribagorzana.
- Puente curvo de 12 m de luz.
- Alcantarillas.

LÓPEZ MUIÑOS, JUAN: *“Algunos aspectos de la ingeniería militar española y el cuerpo técnico”*. En el 50º Aniversario de la Creación del Cuerpo Técnico. Ministerio de Defensa. 1993.

El resto de la red, responsabilidad Estatal y de las diputaciones (carreteras provinciales y caminos vecinales<sup>33</sup>), mantenía las mismas características que en las carreteras de principio de siglo, esto es:

- Firmes a base de macadam o material de machaqueo.
- Trazados adaptados al terreno, con curvas de pequeño radio y grandes pendientes.
- Anchura diferenciada en función del tipo de carretera.

Durante el conflicto, la finalidad última y única era permitir la circulación y el transporte militar, por lo tanto no se buscaban unas condiciones óptimas como las exigidas por los vehículos automóviles. Se trataba por tanto, de habilitar un paso para convoyes, camiones y demás vehículos pesados de transporte de material militar y pesado, por lo que se ejecutaban pistas de tierra principalmente, que se abrían paso tras el desbroce del terreno. Provistos de eclímetros se definía el trazado. La explanación se realizaba con simples apisonadoras y en el caso de que el terreno no fuese lo suficientemente resistente, se extendía y compactaba una capa de piedra bajo la capa de tierra sobre la que se circulaba. Cuando no era posible obtener piedra, se hacían con los materiales de la zona para compactar el terreno, como por ejemplo haces de cañas<sup>34</sup> o el balasto de las vías férreas contiguas. Como última fase del procedimiento, en caso de que lo hubiera, se procedía al extendido de algún riego a base de materiales asfálticos.

La ejecución de estos trabajos, en cuanto a su organización, sigue el mismo esquema materializado para el resto de construcciones y reconstrucciones que en las infraestructuras se realizaron durante la guerra:

- En el bando sublevado los militares decidían de manera unilateral sobre cualquier nueva actuación.
- En el bando republicano se diferencian dos casos: por un lado, las obras

---

<sup>33</sup> Como se ha indicado en el capítulo 2.2.1, en el año 1925 se transfiere a las diputaciones la competencia para la construcción de los caminos vecinales, y se les responsabiliza a partir de ese momento, de la conservación de las carreteras provinciales.

<sup>34</sup> En las orillas del Ebro se hicieron con haces de cañas para dar acceso al puente de vanguardia montado para el paso del río. DIAMANTE CABRERA, JULIÁN: *“Mis recuerdos de la guerra civil española”*. IMSERSO. Ministerio de trabajo y Asuntos Sociales. 2007 (p.165).

ejecutadas con fines militares eran ejecutadas por los cuerpos del Ejército; y aquellas obras que se consideraban “civiles” se realizaban bajo el mando gubernamental, en este caso bajo las órdenes de los Ingenieros de Caminos del Ministerio de Obras Públicas, como se ha comentado con anterioridad.

Cataluña es la zona en la que más construcciones viarias se realizaron con diferencia, ya que el frente estuvo activo hasta el final del conflicto, y a diferencia por ejemplo con el de Madrid que fue estable y prácticamente inamovible, en esta zona los avances y retrocesos fueron constantes. Por lo tanto la necesidad de establecer buenas comunicaciones una vez tomado el territorio, exigía la construcción de nuevas carreteras lejos del fuego o enemigo o para suplantar recorridos que estaban interceptados o en posesión del ejército contrario.

### 4.1.3 DESTRUCCIONES Y DAÑOS EN CARRETERAS

Las destrucciones a las infraestructuras terrestres durante la guerra civil fueron continuas. Las acciones de guerra dirigidas a su destrucción y la sobreexplotación por los servicios de transportes que sufrieron, provocaron daños cuantiosos en estas vías de comunicación, cuya reparación debía ser casi inmediata.

Podemos clasificar los tipos de daños producidos en las carreteras por cada uno de los bandos según los métodos que empleaban para destruirlas: el bando republicano recurría al minado o volado cuando se batía en retirada principalmente; mientras que el bando sublevado recurría a los bombardeos para la interrupción de las comunicaciones republicanas.

La interrupción del tráfico rodado suponía para cualquiera de los contendientes, un problema adicional al que enfrentarse, con las graves consecuencias que suponía la falta de suministro tanto al frente como a la zona alejada de las batallas. Para conseguir *la interrupción de las comunicaciones y la difícil reposición de los servicios de transporte*<sup>35</sup> en el enemigo, primero había que analizar la red viaria buscando lo siguiente:

- Conocer los métodos de defensa, si existían, instalados en las carreteras.
- Definir la importancia de la vía de comunicación a través de los transportes que se realizaban.
- Localizar vías de comunicación alternativas, bien fuesen carreteras o por ferrocarril.
- Identificar los puntos singulares en las carreteras (puentes, terraplenes, etc), cuya destrucción interrumpiría el servicio.
- Localizar los tramos o carreteras de vía única.

---

<sup>35</sup>AGMAV, C2126,12/16: nota enviado por el SIMP al Generalísimo de los Ejércitos Nacionales y al General Jefe del Aire, informado sobre el estado de las defensas antiaéreas en la zona de Puigcerdá, en Burgos a 15 de febrero de 1938\_bando sublevado.

En base a estas informaciones, se determinaban las carreteras y los puntos más vulnerables en las mismas, con el objetivo de, a través de las acciones planificadas, causar el mayor daño posible.

En el Ejército republicano las destrucciones se programaban concienzudamente, según un procedimiento organizativo claramente establecido. En primer lugar se estudiaban las carreteras, identificando las zonas más propicias a la destrucción. En general, para las carreteras, la forma más común de dañarlas que se empleó en este bando fue la destrucción por voladura. Una vez definidas estas zonas, y tras recibir la aprobación de la superioridad militar a la propuesta de voladuras<sup>36</sup>, se procedía a la colocación de las cargas. Esta operación era ejecutada generalmente por la Comandancia General de Ingenieros, que informaba a la superioridad representada por el General Jefe del Grupo de Ejércitos tanto de los trabajos realizados como de la ubicación de las voladuras<sup>37</sup>. Dentro de esta Comandancia existían equipos específicos de destrucciones que preparaban las voladuras en las carreteras<sup>38</sup>, y que se desplazaban a aquellas zonas en las que eran requeridos sus servicios<sup>39</sup>.

---

<sup>36</sup>AGMAV, C575, 7/41\_Ordenando que se preparen voladuras en la carretera Manresa-Igualada y en la zona de retaguardia del Ejército del Ebro\_18 de enero de 1939\_Bando republicano.

<sup>37</sup>AGMAV, C575,7/26\_ Comunicación del Comandante General de Ingenieros al General Jefe del Grupo de Ejércitos de la Región Oriental informando sobre el estado actual de las obras en las voladuras\_Bando republicano. Para tener un ejemplo, lo que indicaba era la ubicación en la carretera correspondiente y el estado de los trabajos: “ Carretera de Pons a Castellfollit: 2,6 y 7 preparadas y sin carga; carretera del km 4 de la carretera Calaf a Pons a Guisona: 33 preparada y sin carga; 37 en trabajo”

<sup>38</sup>AGMAV, C575,7/38\_Informando del traslado de dos equipos de destrucciones con un oficial a preparar voladuras en la carretera Panadella a Santa Coloma y en la carretera Igualada a Santa Coloma.\_16 de enero de 1939. Bando republicano.

<sup>39</sup>AGMAV, C575,7/42\_Orden disponiendo el envío de un equipo de destrucciones con material a Vich\_28 de enero de 1939. Bando republicano.

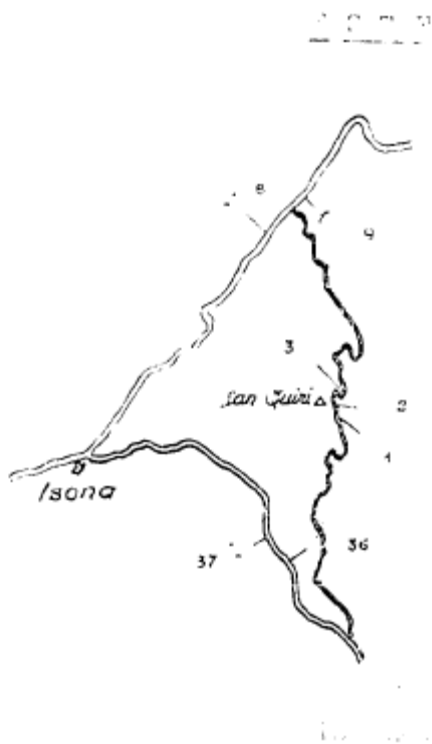


Imagen en la que se señalan las voladuras proyectadas en la pista del Cimadal que une la carretera de Isona a Coll de Nargó con la de Artesa de Segre a Isona<sup>40</sup>.

Cuando se producía la retirada, la superioridad militar ordenaba qué puntos volar. Esta orden tenía que ser específicamente dada a los cuerpos encargados de la destrucción. Las voladuras no se ejecutaban de forma automática, sino que obedecían a un plan de destrucciones<sup>41</sup>. El Ejército en retirada era el responsable de ejecutar las voladuras dispuestas para tal fin por la comandancia de ingenieros. En el caso de que no se ordenase la destrucción, esta no se producía<sup>42</sup>. Cumplidas las órdenes se informaba de la situación en la que había quedado la carretera tras las voladuras realizadas<sup>43</sup>.

<sup>40</sup>AGMAV, C575, 7/31\_Informe del Comandante General de Ingenieros al General Jefe del Grupo de Ejércitos de la Región Oriental, sobre la disposición de voladuras proyectadas en la pista del Cimadal que une la carretera de Isona a Coll de Nargó con la de Artesa de Segre a Isona, remitido el día 14 de enero de 1939. Bando republicano.

<sup>41</sup> Las órdenes generales emitidas eran similares a la que se transcribe a continuación: “Pongo en su conocimiento que queda aprobado el Plan de Destrucciones remitido por V.S con fecha 14 del actual, debiendo enviar con toda urgencia al Ejército del Ebro el detalle de dichas destrucciones” AGMAV, C575,7/36\_Orden aprobando el plan de destrucciones\_día 15 de enero de 1939\_Bando republicano.

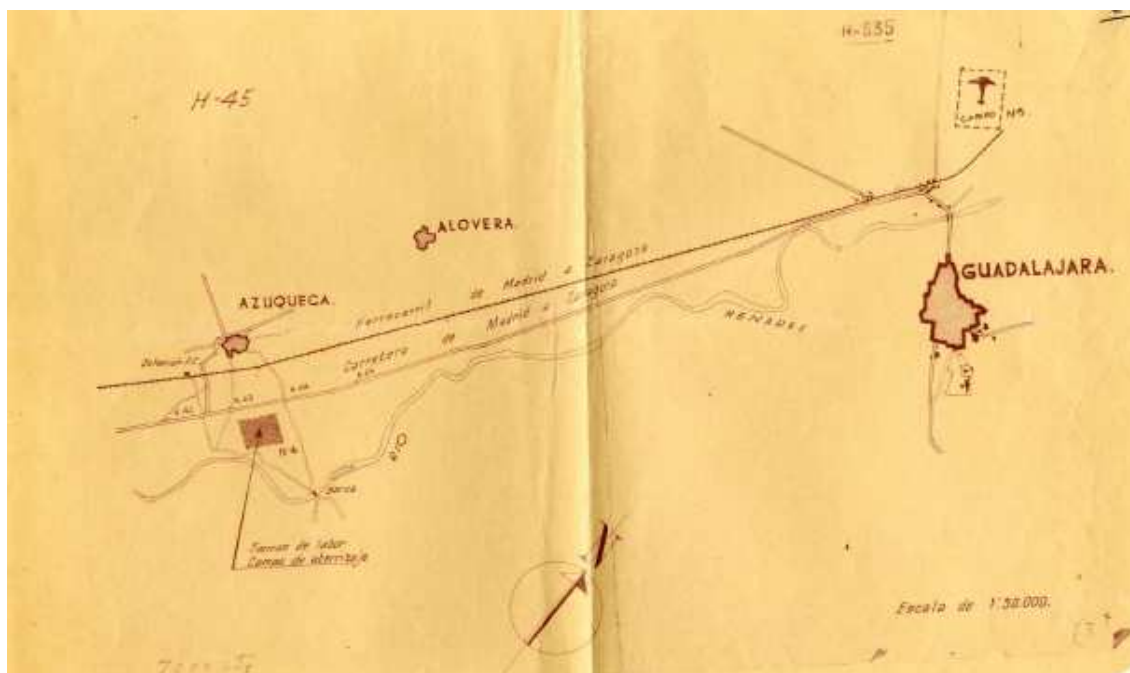
<sup>42</sup>Así lo atestiguan los informes casi diarios en la retirada del frente republicano en Cataluña: “No se han efectuado por falta de órdenes, las voladuras números 41, 42, 53 y 39 de la 1º Faja de dicho Cuerpo del





Este procedimiento fue empleado cada vez con mayor frecuencia por el bando republicano, y por eso hay registros casi diarios de estas operaciones a medida que se acercaba el fin del conflicto. La región más afectada por las voladuras fue la zona del frente catalán, la última en ser ocupada por el ejército sublevado.

Pero no sólo el bando republicano recurría a las tácticas de destrucción de guerra en las carreteras. El ejército franquista también dispuso gran número de minas en las carreteras que ocupaba, para su deterioro, daño o destrucción<sup>45</sup>.



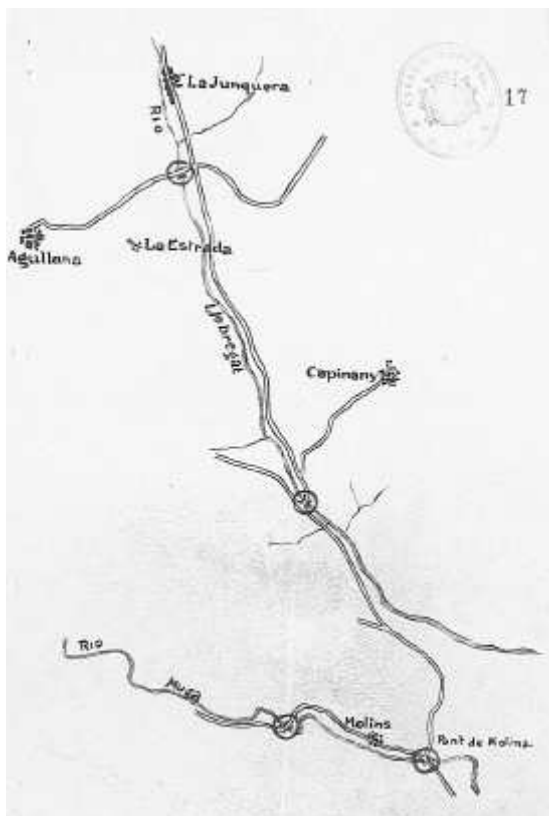
Plano sobre las infraestructuras en la zona de Guadalajara, elaborado por el bando sublevado para identificar los puntos de destrucción<sup>46</sup>.

Las destrucciones se producían en diversas lides del conflicto, no sólo en la retirada de uno de los Ejércitos. Los servicios de información se encargaban de analizar las rutas estratégicas del enemigo para, a través de ataques de artillería o bombardeo aéreo, producir la destrucción de la vía, del transporte y de las comunicaciones. Definían los objetivos estratégicos a partir de la localización de los puntos más vulnerables, como se

<sup>45</sup>AGMAV, C1309,C3,D1\_ Objetivos militares. Campos de aviación, depósitos, parques, puentes, minas, etc-Cuenca y Cañada del Hoyo. 11 de Mayo de 1937\_Bando sublevado.

<sup>46</sup> AGMAV, C1309, C2, D1\_Objetivos militares. Campos de aviación de Loeches y Alcalá de Henares. Id de Marchamalo. Otros. Puentes. 28 de Marzo de 1937\_Bando sublevado.

muestra en el plano siguiente, con la información referente a las comunicaciones en la zona de la frontera España-Francia<sup>47</sup>.



Plano sobre las comunicaciones en la zona de la frontera España-Francia con la localización de cuatro puentes.

De recaudar estos datos se encargaban los servicios de información de los Ejércitos: el SIPM<sup>48</sup>, Servicio de Información y Policía Militar del bando sublevado, que pertenecía

<sup>47</sup> La frontera era una zona clave por ser el punto de comunicación republicana con el país vecino, el ejército franquista localizó aquellos puntos más vulnerables para evitar los suministros que desde este país se producían principalmente a Barcelona. Estos puntos vulnerables, como no podía ser de otro modo, resultaron ser los puentes de Capmany, el de Aguilana Ponts de Molins y San Clemente, y también la carretera de salida de la Junquera, pues era la única que llegaba en ese momento, febrero de 1938, a la frontera francesa, según se refleja en el mapa adjunto. AGMAV, C2126,12/18\_Información del Servicio de Información y Policía Militar (SIPM) al General del Aire y al Comandante Militar de Baleares\_Burgos 16 de Febrero de 1938. Bando sublevado.

<sup>48</sup>La información tipo que suministraban era la siguiente: “Persona evadida recientemente de zona roja nos comunica la siguiente información: ...otro lugar muy vulnerable por carretera es el puente del Princeps, puente situado en la carretera de Figueras a Gerona al Sur de Figueras a 3 o 4 kilómetros antes de llegar a aquella. Las voladuras de este puente que es de obra y del puente de Molins situado después de Figueras, dificultarían mucho el tráfico por carretera”. AGMAV, C2126, 12/20\_Nota del

al Estado Mayor y que por lo tanto tenía su sede en Burgos; y el SIEP (Servicio de Información de Partidas) y el SIM (Servicio de Investigación Militar) en el bando republicano<sup>49</sup>. El SIEP se encargaba de obtener información a través del espionaje de manera exclusiva. El SIM tenía encomendadas las funciones de investigación y vigilancia ordenadas por el Ministerio de Defensa, y de contrarrestar el espionaje del bando sublevado. Sus fuentes eran diversas: documentación existente; documentación incautada al enemigo o en algunos casos recurrían a informadores o personas que acababan de pasarse desde la otra zona. Ambos Ejércitos establecieron vigilancia permanente de la red de carreteras enemiga, para poder identificar los transportes que se producían y definir los objetivos prioritarios. Los republicanos sabiéndose observados, recurrieron a maniobras ingeniosas para que no se detectara el tráfico que realizaban, como por ejemplo, circulaban sólo en periodo nocturno, dejando los camiones estacionados en la carretera durante el día, para que los medios aéreos del bando franquista no percibiesen dicho movimiento<sup>50</sup>.

Tras la localización e identificación de las posiciones más endebles en las carreteras en territorio republicano, el Estado Mayor ordenaba al Cuerpo de Aviación franquista efectuar los bombardeos, que se dirigían a los puntos estratégicos definidos.

Sin duda, los elementos de las carreteras que más daños sufrían eran los puentes, por la facilidad en su destrucción y porque la misma inutilizaba de un modo rápido la comunicación, lo que dificultaba una reparación inmediata. Pero sobre los daños en estas estructuras se tratará en el capítulo 5, por lo que en este apartado se describirán los daños que sufrieron las carreteras, distintos de los producidos en los puentes.

---

Servicio de Información y Policía Militar del bando sublevado a los responsables del Ejército del Aire con la información sobre los puentes objetivo a destruir. Burgos, 11 de marzo de 1938.

<sup>49</sup> AGMAV, C2698, 8/15: Organizaciones rojas. Servicio de Investigación Militar, guerrilleros y servicio de información de partidas. Burgos, 6 de diciembre de 1938\_bando sublevado.

<sup>50</sup> Este sistema emplearon en el transporte de material de guerra por la carretera de Puigcerdá a Artesa. Transitaban los camiones entre las diez y las cuatro de la madrugada y después estacionaban los vehículos en la carretera durante el día, en tramos definidos que en este caso eran entre Pons y Artes y en el cruce de Solsona“AGMAV, C2126,12\_Información del Servicio de Información y Policía Militar sobre el transporte de material de guerra por la zona de Puigcerdá. Burgos 18 de Abril de 1938\_Bando sublevado.

Las obras de fábrica menores también eran puntos vulnerables de fácil destrucción. Nos referimos en este caso a pontones y tajeas y alcantarillas. Se destruían por voladura, que inutilizaba por completo estos tramos de fábrica de sillería, mampostería u hormigón, en general no superiores a 8 metros.

Los otros elementos que constituían un objetivo para la destrucción eran los terraplenes y muros de sostenimiento. La afección en estos puntos por voladura, provocaba un desprendimiento de tierras que arrastraban en su caída, al resto de secciones y capas superiores, provocando un corte en la sección de la carretera. La reparación en estas zonas era más costosa por los medios auxiliares necesarios, lo que generaba un aumento en el plazo.

Los túneles también son puntos singulares, en tanto que un derrumbe en los mismos corta por completo la circulación. La destrucción de éstos durante la guerra civil fue casi testimonial, produciéndose únicamente en un túnel de carretera en Granada. La causa es que el derrumbe y destrucción de los túneles resulta más complicada y peligrosa que una acción controlada en cualquiera de los elementos anteriores, más fácil de ejecutar y con mayor probabilidad de éxito.

Y en todos los casos, a parte de localizar los elementos anteriores, se procuraba afectar a tramos de las carreteras que fueran de sentido único<sup>51</sup>, para tener más probabilidades de conseguir la completa inutilización de la infraestructura.

En cuanto a los daños producidos, se observa una evolución en este periodo. Inicialmente las destrucciones se realizaban en los puentes, pero a medida que avanzaba el conflicto y las técnicas se perfeccionaron, se fueron sumando a éstas, las afecciones a los otros elementos singulares de las carreteras: los terraplenes y los muros. Los daños en pontones, tajeas y alcantarillas se puede decir que fueron constantes al igual que en el caso de puentes, si bien debe señalarse que de nuevo las provincias con mayor afección en cuanto a número de daños, fueron las mismas que para el caso de muros y terraplenes.

---

<sup>51</sup> AGMAV, C2126,12\_Comunicación sobre el estado de la comunicaciones del ejército republicano en la zona de Puigcerdá, indicando los puntos vulnerables para ser atacados por el bando sublevado.

En cuanto a la distribución geográfica de los daños, se observa que las provincias que sufrieron grandes y numerosos daños en estos elementos fueron las últimas en caer en manos de las tropas sublevadas, esto es Barcelona, Gerona, Huesca, Lérida, Tarragona y Teruel, aunque se habían producido algunos destrozos en la campaña del norte en Asturias y Cantabria. El ejército republicano utilizaba estas destrucciones en el repliegue de sus acciones, que ya al final de la guerra, sabiéndola perdida, intensificó de manera a poder impedir lo máximo posible el avance de las tropas franquistas.

Los datos detallados de las destrucciones para la red de caminos se presentan en el apartado 6.1.

#### 4.1.4 REPARACIONES

En las carreteras destruidas o afectadas por daños, las reparaciones debían ser lo más rápidas posibles, para dar continuidad a las comunicaciones. Por eso se puede hablar de dos fases diferenciadas en el proceso:

- Las reparaciones de las carreteras las efectuaban en primera instancia los cuerpos del ejército que, en su avance, se encontraban los destrozos en estas vías. Estos cuerpos los formaban los grupos de zapadores que marchaban con las Divisiones de avance, que se encargaban de realizar soluciones de reparación rápidas.
- Posteriormente, se contorneaban las destrucciones encontradas, y se reparaban ya de modo definitivo. En el bando sublevado estas labores las realizaba el Cuerpo de Ingenieros del Ejército que arreglaba de manera definitiva, las obras provisionales realizadas por los zapadores. Existen documentos que fundamentan lo anterior como el que se transcribe a continuación para la reparación de carreteras en Asturias: *“La consolidación de las obras de arte sobre las carreteras hoy existentes con carácter circunstancial y la reconstrucción de las efectivas se llevarán a cabo en forma análoga, corriendo a cargo directo de las Comandancias de Ingenieros con mano de obra de prisioneros y con los de las Compañías del Grupo de Zapadores aquellos que por necesidades militares exijan una rápida ejecución”*<sup>52</sup>. En el bando republicano, los encargados de estos trabajos fueron o bien las distintas unidades del Ejército o bien los cuerpos civiles comandados por las Jefaturas de Obras Públicas. La intervención de uno u otro se definía en función de la distancia al frente de guerra a la que estuviera la carretera.

Esta organización resulta lógica y adecuada para acometer los trabajos de reparación, primero únicamente para permitir el paso y posteriormente, cuando la urgencia había

---

<sup>52</sup> AGMAV, C2397, 192, 89: Obras y material de puentes. Sobre reconstrucción de puentes en Asturias, 14 de noviembre de 1937\_bando sublevado y en AGMAV, C2597, C30\_Cuerpo del Ejército de Navarra. Instrucción General nº3. Sobre circulación y puentes. 11 de diciembre de 1938\_Bando sublevado.

pasado, procediendo a la reparación definitiva con medios más adecuados, mecánicos y de personal.

El deterioro en las carreteras era notable además de por los daños de la guerra, por las condiciones especiales de intenso tráfico a la que se veían sometidas, que se añadían a las normales causas de deterioro en condiciones de paz. Las intensas lluvias, las sobrecargas, la ejecución deficiente de las obras, etc son problemas a añadir en la conservación.

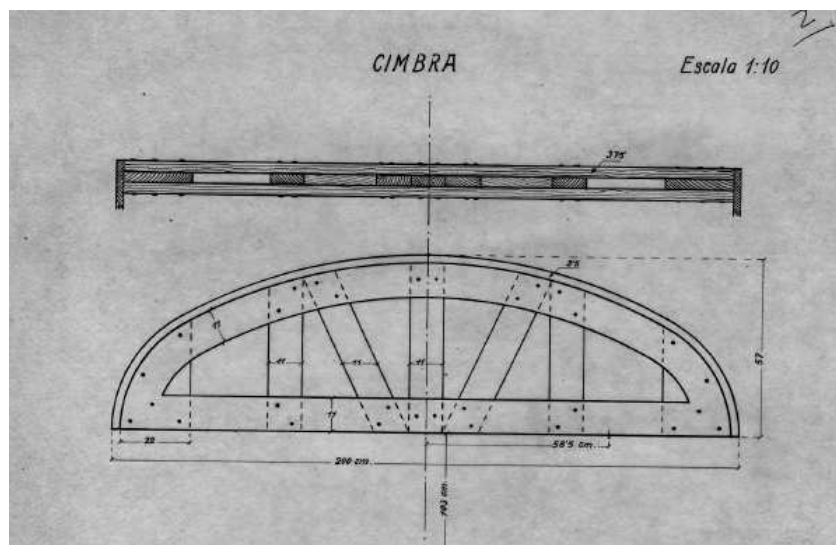
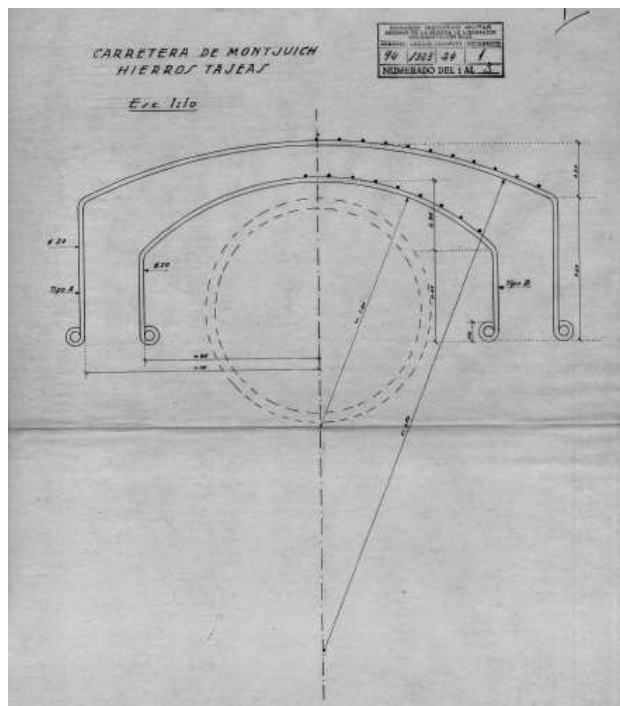
Los principales daños que sufrían las carreteras son los siguientes:

- Destrucción de los puentes<sup>53</sup>: elementos singulares del trazado cuya inutilización rompe la continuidad de la carretera, dañados por bombardeos o voladuras principalmente.
- Destrucción de pequeñas obras de fábrica: pontones, tajeas y alcantarillas por causa de los bombardeos o de voladuras.
- Falta de continuidad en el firme: baches provocados por los intensos tráficos a los que se veían sometidos.
- Corte en la carretera por desprendimiento de terraplén o por la destrucción de los muros de contención: provocados por acción de guerra.

Para reparar los elementos singulares de pequeñas dimensiones, como son las tajeas o pontones de hasta 6 metros, y para facilitar las soluciones a adoptar, los cuerpos de ingenieros de ambos ejércitos, disponían de planos “tipo” que aplicaban sistemáticamente a estas pequeñas obras. Los materiales que empleaban eran hormigón armado, si disponían del acero suficiente para hacerlo, así como la madera para poder ejecutar las cimbras de las bóvedas o para hacer las pasarelas. Las siguientes reproducciones muestran los planos que los ingenieros del ejército republicano seguían para la reparación de las carreteras afectadas.

---

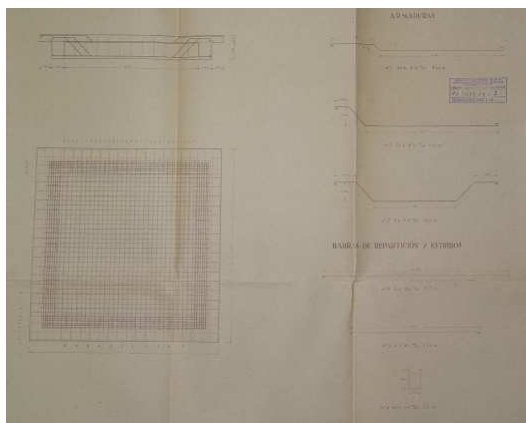
<sup>53</sup> Sobre la reparación de los puentes se hablará en detalle en el capítulo 5, por lo tanto no se trata en este epígrafe la reconstrucción de los mismos.



Planos de reparación de tajeas y cimbra para pontones<sup>54</sup>.

<sup>54</sup>Este material que fue incautado por el ejército enemigo y que pasó a formar parte del Archivo de la Guerra de la Liberación, Documentación roja. Actualmente se encuentra en el AGMAV, C1156, C24.





Plano de armado de una alcantarilla<sup>55</sup>.

Como se desprende de los planos, se trataba de pequeñas obras para salvar pequeñas interrupciones en la infraestructura lineal, de manera rápida y con carácter provisional, de ahí que el material que se empleara en las pasarelas fuera la madera.

En el caso de la mejora de los firmes, se procedía al extendido de tierras y apisonado, para dar continuidad de manera inmediata. Si era posible, dicha operación de reparación se mejoraba a partir del extendido y apisonado de una capa de piedra de machaqueo que se encontrase en las cercanías de la zona, incluso obtenida a partir del balasto de vías ferroviarias cercanas<sup>56</sup>. Por último se regaba con riegos asfálticos, pero esto no ocurrió en demasiadas ocasiones por la falta de este material de construcción y también por la práctica imposibilidad de extenderlo por no disponer de medios auxiliares. De hecho en la zona republicana procedieron a la incautación del betún asfáltico<sup>57</sup> en diversos decretos. Se justificaba por la necesidad de mantener en buen estado de conservación las carreteras ahora sometidas a un tráfico intenso, que exigía del aprovechamiento máximo

<sup>55</sup>Este material que fue incautado por el ejército enemigo y que pasó a formar parte del Archivo de la Guerra de la Liberación, Documentación roja. Actualmente se encuentra en el AGMAV, C1156, C24.

<sup>56</sup> El balasto de la estación de clasificación de las Matas se empeló en el afirmado de la explanación que unía la estación de las Matas con el directo Madrid-Burgos, en las inmediaciones de Fuencarral, que se utilizó como carretera para llegar a las Matas y a Villalba. “Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance”\_Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939)\_TOMO I\_texto y gráficos y TOMO II\_cuadros estadísticos. Espasa Calpe, S.A. Madrid, 1940.

También de este modo se empleó el balasto de la línea ferroviaria de Madrid a Robledo. GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

<sup>57</sup> Gaceta de la República, número 32, 2 de febrero de 1937.

de las mismas, “para necesidades ineludibles de la guerra”. El Circuito Nacional de Firms Especiales, se incautaba ya en abril de 1937 con toda urgencia<sup>58</sup>, del betún asfáltico para la reparación de carreteras, que estuviese en posesión de los contratistas y acopiado en las carreteras, previo pago del mismo, y también de aquel almacenado en distintos depósitos.

Los cortes que se provocaban por el desprendimiento de los terraplenes o por la destrucción de los muros de contención tenían una reparación más complicada por los medios auxiliares que había emplear en la reposición, lo que afectaba a la duración de los trabajos. Las soluciones que se plantearon fueron las siguientes:

- Ejecución de un paso provisional, por medio de un puente militar.
- Desvío por una pista cercana para evitar el corte.
- Reparación del daño para restituir la carretera a su estado original.

La solución finalmente escogida dependía de diversos factores, de entre los cuales el más decisivo resultaba el plazo de ejecución. Por eso más habitual consistió en el tendido inicial de pasarelas o puentes militares para salvar la discontinuidad creada, para que, posteriormente, se ejecutase la reparación definitiva a base del extendido y compactación de las distintas capas de la explanación y afirmado. En las provincias más afectadas por los desprendimientos de terraplenes, que fueron las últimas en ser ocupadas (Teruel, Barcelona, Lérida, Gerona y Tarragona), su reposición se realizó tras el fin del conflicto.

Las reparaciones de las carreteras, aunque imprescindibles y necesarias, no eran fáciles de acometer por la falta de medios materiales y humanos, incluso aunque la urgencia de las circunstancias así lo requiriese. Operaciones tan simples como el bacheo de una carretera, que necesitaba tan sólo de apisonadoras y un pequeño número de personal

---

<sup>58</sup> Decreto disponiendo que el Circuito Nacional de Firms Especiales proceda a incautar con toda urgencia el betún asfáltico necesario para las obras de reparación de carreteras. Gaceta de la República, número 117, 27 de abril de 1937.

especializado, resultaban imposibles en esas circunstancias, y podían provocar el corte al tráfico de las mismas<sup>59</sup>.

Los medios humanos eran escasos en ambos bandos por la falta de personal técnico. Las compañías de Trabajadores del Ejército<sup>60</sup> eran empleadas en los arreglos de caminos, pero carecían de este personal especializado. Por ello los cuerpos militares recurrían en numerosas ocasiones al personal de las Jefaturas de Obras Públicas, *“personal diestro de capataces de Obras Públicas...adiestrados, ya que en las Unidades a mi mando no hay personal con práctica suficiente para el arreglo definitivo y a fondo que requiere la citada carretera, expuesta, cada vez más, a no soportar el intenso tráfico militar que las circunstancias requieren.- Tan pronto como dicho personal me fuese facilitado, podrá procederse por trozos, a este trabajo, siendo necesario que se facilite por equipo, un par de volquetes o camiones para el transporte de grava, desde los puntos de acopio y un algibe o cuba para riego”*<sup>61</sup>.

Para la ejecución de estas reparaciones, ambos bandos, recurrieron al empleo de prisioneros de guerra de forma sistemática. De este hecho, en el bando sublevado, hay constancia desde el año 1937, cuando la reparación de las carreteras de Asturias por parte de la Comandancia de Ingenieros se realiza con mano de obra de prisioneros<sup>62</sup>.

---

<sup>59</sup> Esto derivaba en reclamaciones de los responsables de la reparación solicitando los medios auxiliares necesarios, como la siguiente, *“acerca del estado de conservación de la carretera de Morella a Salsadella... me permito informar a V.E. Del carácter urgente que esta reparación lleva consigo pues el estado de la carretera es cada vez peor y existe el peligro de entorpecer gravemente y hasta interrumpir la única vía de comunicación de este Cuerpo Ejército con las bases de aprovisionamiento. Solo han llegado dos apisonadoras y no se cuenta con personal especializado para los trabajos de reparación a fondo de la carretera. Me permito, pues, ponerlo en conocimiento de V.E. Rogándole que si lo estima se envíen urgentemente las cuatro apisonadoras que faltan y seis capataces”*. AGMAV, C1345,82\_Reparación de carretera de Morella a Saladella\_ Mayo de 1938\_Bando sublevado.

<sup>60</sup> AGMAV 1345, C123: Reconstrucción del barranco de la galera por la O.P de Tarragona. Empleo de una Compañía de Trabajadores, noviembre de 1938\_bando sublevado.

<sup>61</sup>AGMAV, C1345,82\_Reparación de carretera de Morella a Saladella\_ Mayo de 1938\_Bando sublevado. Escrito remitido por el Comandante Principal de Ingenieros del Cuerpo del Ejército del Norte al General Jefe del Ejército del Norte.

<sup>62</sup> AGMAV, C2397, 192, 89: Obras y material de puentes. Sobre reconstrucción de puentes en Asturias, 14 de noviembre de 1937\_bando sublevado.

Esta práctica sería continuada tras el conflicto, con los prisioneros hechos y hacinados en los campos de concentración, que veían reducidas sus penas si trabajan de manera forzosa en las obras de reconstrucción del país.

En el bando republicano, la disposición de prisioneros se establecía por orden del Ministerio de Justicia, previa publicación en el Diario Oficial de la República, en donde enumeraban los trabajos que deberían realizar, y el lugar dónde lo harían. Se utilizaron para la construcción y reparación de carreteras y caminos. La autorización para la disposición de este personal respondía a la petición de los Gobernadores Civiles y mandos del Ejército, pero su utilización sólo era posible tras el acuerdo del Ministerio de Justicia<sup>63</sup>.

Los sublevados, para mantener un buen sistema de comunicaciones en su territorio, desde el inicio del conflicto organizaron un Servicio de Puentes y Caminos en el Ejército Norte, con el objetivo de proceder a la reparación de las carreteras existentes, construir nuevas comunicaciones y reconstruir aquellas que habían sido destruidas por el enemigo. Dado su buen funcionamiento y rendimiento, fue imitado por los otros Ejércitos, el del Sur, el del Centro y el de Levante, por orden del Generalísimo. Su organización era completamente militar, debido a que *“las Jefaturas de Obras Públicas de las Provincias respectivas no cuentan con personal para los trabajos en las proximidades de los frentes, ni elementos de transportes ni pueden destacar el personal técnico necesario, por tener que atender otras necesidades dentro del resto de la Provincia, lo que repercute en la rapidez con que estos trabajos deben efectuarse y dada también la dificultad de trámites para la aprobación de los presupuestos necesarios”*. Este Servicio, estaría integrado en cada uno de los Ejércitos, por los siguientes grupos:

- Una dirección o Jefatura: a cargo de un capitán profesional con título, a cuyo cargo tendría uno o dos Ingenieros de Caminos militarizados, honorarios.
- Personal para trabajos: lo formarían personal del ejército y personal prisionero.

---

<sup>63</sup> Orden del Ministerio de Justicia por la que se autoriza la disposición de penados necesarios para la reparación de carreteras y caminos en las provincias de Toledo y Badajoz, Gaceta de la República, número 58, 27 de Febrero de 1938.

La Dirección se encargaba de la redacción de los proyectos y presupuestos de las obras a ejecutar según las instrucciones recibidas de la superioridad, así como de la realización de los trabajos con sus elementos propios. Los asignados a cada grupo eran unidades de transporte (volquetes, camiones, tanques de agua, coches ligeros) y materiales necesarios para las obras (apisonadoras, riego asfáltico). En cualquier caso, éstos resultaban insuficientes aunque se recurría a los medios de las Jefaturas de Obras Públicas de la provincia en cuestión o limítrofes por el número de trabajos a realizar.

Entre los primeros trabajos a realizar por el Servicio de Puentes y Caminos, se encontraban los de inspección de las carreteras en su zona, informando a la superioridad sobre el estado de las mismas para que ésta definiese con sus criterios, y tras evaluar el informe, qué trabajos se debían acometer. Se transcribe a continuación uno de dichos informes, que emitió el Servicio de Puentes y Caminos del Ejército del Sur el 18 de noviembre de 1938:

*“...se ha hecho un recorrido general de los caminos de este Ejército con objeto de hacerse cargo de sus necesidades...De dicho recorrido se deduce, lo siguiente:*

*Que existe una carretera en las proximidades de la primera línea, que por no estar reparada, ni reconstruido dos pasos superiores al ferrocarril, que fueron volados por el enemigo, hay que efectuar la circulación por una pista próxima, con los inconvenientes consiguientes (Almorchón-Cabeza de Buey).*

*Que hay varias carreteras próximas a primera línea y de mucho tráfico, que necesita urgente y rápida reparación (en las provincias de Córdoba y algo en la de Badajoz).*

*Que existen Puentes de retaguardia que fueron volados por el enemigo y que actualmente están sin terminar su reconstrucción (Provincia de Badajoz), y,*

*Que faltan comunicaciones en los territorios de algunas Divisiones y buena comunicación de enlace para transportes urgentes de fuerza, entre los II y IV Cuerpos de Ejército”<sup>64</sup>.*

En el bando republicano distinguimos dos tipos de actuaciones de reparación sobre las carreteras. Por un lado, en aquellas destruidas por haber sido frente de guerra o por la sobreexplotación por los transporte en los puntos cercanos al lugar de enfrentamiento,

---

<sup>64</sup>AGMAV, C2711, 17. Puentes y Caminos.-Organización del Servicio de Puentes y Caminos en el Ejército del Sur. Noviembre 1938\_Bando sublevado.

los cuerpos de ingenieros militarizados se encargaban de realizar las reparaciones pertinentes con sus propios medios, de tal modo que se habilitara el paso en las mejores condiciones posibles. En cuanto a las obras ordinarias de conservación y mantenimiento de las carreteras alejadas del frente, pero deterioradas por su uso excesivo, el Ministerio de Obras Públicas, a través de las Jefaturas de Obras Provinciales, se encargaban de estos trabajos por medio de las adjudicaciones de obras pertinentes según el procedimiento establecido. Estos modos de organización tan distintos representan procedimientos y plazos de ejecución rápidos en el primer caso, y dilatados en el tiempo en el segundo. Resulta llamativo que se mantuvieran ambos hasta el final del conflicto, empleando medios para fines distintos y duplicando las funciones, en lugar de utilizarlos para trabajar todos para alcanzar el mismo objetivo.

Dentro de los trabajos asociados a las vías de comunicación, el mantenimiento y la conservación se plantearon como actividades básicas dentro del orden militar. Se organizaron y distribuyeron las circulaciones en las carreteras y en los caminos, limitando tanto el tipo de tráfico (camiones, coches, carros) como los usuarios (preferencia militar principalmente). Para ello se realizaban los controles oportunos de circulación, a lo que se dedicaban cuerpos de vigilancia cuya función principal era la de revisar el tráfico.

En el bando republicano estos llamados controles eran ejercidos por diversos cuerpos militares y civiles, y no fue hasta bien avanzada la guerra cuando se produjo una reorganización bajo un único mando. Los controles diferenciaban entre “civiles” y “militares”. Los controles civiles al inicio del conflicto se establecieron en la entrada de poblaciones y en caminos por milicias independientes que los ejercían de manera espontánea y que no obedecían a ninguna autoridad ni gubernamental ni militar. Por eso desde diciembre de 1936, y tras la intervención del Ministerio de la Gobernación, la responsabilidad y autoridad que dirigiría y establecería estos controles fue el Gobernador Civil de cada provincia, teniendo en cuenta las circunstancias de cada punto de control y la importancia de los mismos, por ejemplo, considerando la existencia de materiales que resultara necesario vigilar<sup>65</sup>. Los controles sobre las hojas de ruta,

---

<sup>65</sup> Orden suprimiendo todos los controles existentes en las carreteras y entradas de poblaciones que hayan sido establecidos por Consejos de Defensa o Comités, partidos políticos y organizaciones sindicales, y

autorizaciones para viajar, entrada y salida de mercancía, etc, la vigilancia y control la establecería también el Gobernador Civil.

Inicialmente las competencias para la vigilancia “militar” de los caminos fuera de las proximidades del Frente, las efectuaban personal del Batallón de Enlace de la Dirección de Etapas<sup>66</sup>, del Batallón de Retaguardia, Fuerzas de Seguridad de los Cuerpos gubernamentales, Carabineros y Policía del Ejército, que actuaban de manera autónoma e independiente, bajo mandos también diferentes, de los que recibían órdenes distintas y contradictorias en algunos casos. Esta descoordinación producía el efecto contrario al buscado, entorpecía la circulación y no se mejoraba la vigilancia<sup>67</sup>.

Para mejorar estos llamados “controles” militares, en marzo de 1938 en la zona republicana del Ejército del Centro, se concentran estos cuerpos de vigilancia bajo un

---

facultando a los Gobernadores para establecer estos controles. Gaceta de la República, número 361, 26 de diciembre de 1936.

<sup>66</sup> Este batallón se llamó inicialmente "Batallón Hierro" del 5º Regimiento, luego "Brigada Motorizada de Ametralladoras" del mismo regimiento. Al militarizarse las milicias se llamó "Regimiento Motorizado de Ametralladoras" de la Jefatura de Transportes y finalmente Batallón de Enlaces de la Jefatura de Etapas. Luego aparecieron muchas más unidades "De Enlace" para los otros ejércitos en operaciones, por causa de las penurias que la guerra ocasionaba. Esta desconocida Unidad se constituyó el 25 de agosto de 1936, en Madrid. Como su propio nombre indica se trataba de un Batallón, cuyos componentes tenían por misión el "enlace" entre las distintas Unidades militares o sus Mandos, para llevar órdenes, partes secretos, informes y hasta, en algunas esporádicas ocasiones municiones o transportar heridos en los "sidecar" de sus medios de locomoción, que lógicamente se trataba de motocicletas. Al principio de la guerra, contaba con un parque, creado en Madrid dependiente de la Dirección General de Retaguardia y Transporte. La dependencia orgánica de la citada Dirección General era una incongruencia, pues por su especial función, siempre en primera línea, ni eran de retaguardia ni transportaban nada. Este primer Batallón, pertenecía al Ejército del Centro. Posteriormente, tras la creación de varios batallones de este tipo, se constituyeron los Batallones de Enlace de la Dirección de Etapas.

<sup>67</sup>Hasta ese momento los controles de las fuerzas de asalto y Guardia Nacional Republicana se limitaban a pedir la hoja de ruta a los conductores; otros controles iban destinados a la vigilancia de abastos, siguiendo órdenes del Gobernador, sobre la entrada y salida de personal y víveres; los batallones de Etapas y Retaguardia cumplían las órdenes emanadas del Estado Mayor. Y en ningún caso, los mandos se comunicaban entre sí, con lo que las actuaciones y las órdenes podían resultar contradictorias, resultando por tanto el trabajo de estos controles ineficaz. AGMAV, C517, C4\_ Informe del Jefe de Servicio de retaguardia y transporte, sobre la conveniencia de establecer un sistema único de control y vigilancia de las carreteras, puentes, etc. Marzo de 1938\_Bando republicano.

único Mando del que emanarán las órdenes de Inspección, vigilancia y seguridad en todo el territorio del Ejército del Centro. Las órdenes partirían del Estado Mayor para que dichos cuerpos cumpliesen con el desempeño de las siguientes funciones:

- Vigilancia de carreteras, puentes, estaciones de abastecimiento de grasas y esencias, entradas y salidas de los pueblos, caseríos que se estimase necesario y otros lugares.
- La vigilancia de la carretera para comprobar que todo coche militar marche con la documentación reglamentaria y que los ocupantes de los mismos estaban debidamente autorizados, tanto para el traslado desde un punto a otro como para la utilización de dicho vehículo.
- Examinar la documentación de los coches civiles, deteniendo y poniendo el material que por falta de la documentación reglamentaria deba ser requisado, a disposición de la Jefatura del Ejército correspondiente.
- Hacer que se cumplan las órdenes sobre la circulación en las vías ordinarias.
- Vigilar los caminos y carreteras, poniendo a disposición de los cuerpos militares o de policía a las Clases y soldados sin pasaporte, a los vagabundos, indocumentados y sospechosos.
- Atender al exacto cumplimiento de las necesidades y medidas de policía sanitaria, dando cuenta inmediata de toda epidemia o epizootia que se presente.
- Reprimir y vigilar el espionaje.
- Proceder a la busca y captura de desertores.
- Investigar acerca de los delitos que ocurran en la Zona de Retaguardia, dando cuenta, de los detenidos, que serán puestos en el más breve plazo posible a disposición de la persona competente en cada caso, para prevenir la formación de causa con arreglo al Código de Justicia Militar.
- Auxiliar a las autoridades de Servicio de Etapas en lo relativo a estadística y requisición.

Esta nueva organización era necesaria por la economía de medios, los reglamentos y las circunstancias de guerra. Se justifica del siguiente modo: *Estas fuerzas heterogéneas con reglamentos y servicios diferentes, quedarían, con la organización que se propone, convertidas de hecho en una mesa orgánica con cometidos y consignas iguales y permitiría suprimir algunos servicios y establecer otros que las modalidades de esta*



*guerra exigen. La creación del servicio que se propone, no trae consigo aumento de fuerzas ni es el ensayo de un nuevo organismo; es ajustar en los moldes de los reglamentos los dispuesto en caso de guerra sobre policía en el territorio de los Ejércitos*<sup>68</sup>. Al frente de este grupo se situó a un Jefe de Servicio, que recibía órdenes directamente del Estado Mayor y que resultaba el único con autoridad para transmitir las al personal encargado de realizar los controles. La instrucción precisaba tanto el personal que formaría cada uno de los destacamentos como su ubicación. En los puntos singulares como eran estaciones almacén, cabezas de etapas o puentes, entradas y salidas de los pueblos, se establecieron puestos de vigilancia fijos. Se crearon también destacamentos eventuales para la custodia de trenes o convoyes, para el transporte de prisioneros o para la vigilancia y regularización del tránsito por los caminos y carreteras

La organización del ejército, como se viene comentando, resultaba más clara y eficaz en el bando sublevado que en el que se mantuvo leal al Gobierno republicano. Lo mismo ocurrió con el resto de organización de su territorio lo que pudo significar una clara ventaja y beneficio en el devenir del conflicto. En el caso de las infraestructuras, ya se ha comentado como se actuaba: las órdenes de cualquier tipo, aunque afectasen o se refiriesen a los cuerpos civiles, emanaban siempre de la superioridad de los mandos del ejército designados. Y éstos establecieron un sistema de uso y distribución de las carreteras en el territorio bajo su mando para controlar las comunicaciones. Para cada una de estas vías, establecían los cuerpos del ejército que las podrían utilizar, los tramos comunes e incluso los horarios<sup>69</sup>. Y de hecho se mantiene así durante todo el conflicto, aún después de la formación del primer Gobierno en Burgos.

Cada uno de los Ejércitos que formaba parte del Ejército franquista, disponía la circulación y el paso por los puentes en el territorio bajo su dominio a través de Instrucciones Generales. En primer lugar procedían a la enumeración de las carreteras y pistas que regulaban e identificaban los cuerpos y unidades del ejército que podrían

---

<sup>68</sup> AGMAV, C517, C4\_ Informe del Jefe de Servicio de retaguardia y transporte, sobre la conveniencia de establecer un sistema único de control y vigilancia de las carreteras, puentes, etc. Marzo de 1938\_Bando republicano.

<sup>69</sup>AGMAV, C2597, C30\_Cuerpo del Ejército de Navarra. Instrucción General nº3. Sobre circulación y puentes. 11 de diciembre de 1938\_Bando sublevado.

circular por ellas, limitando claramente los tramos en los que podría hacerse. En segundo lugar, definían las unidades del Ejército que se encargarían de la regulación de la circulación junto con las normas que regirían la misma, estableciendo condicionantes relativos al horario, por ejemplo, nocturno para no alertar al enemigo sin encendido de luces “*por ningún concepto*” o al tipo de tráfico. Por último, se indicaba que las mismas unidades del Ejército serían responsables del arreglo y mantenimiento de estas vías de comunicación bajo su control, que arreglaría cualquier desperfecto o daño que las destrucciones produjesen en las mismas, sin perjuicio de las reparaciones rápidas que en su avance efectuaran los grupos de zapadores<sup>70</sup>.

Las carreteras, infraestructuras imprescindibles para las comunicaciones en una guerra de este calibre, fueron objeto destrucciones y daños de considerable importancia.. Y, como se desprende de lo anterior, ambos contendientes dedicaron sus esfuerzos tanto a su conservación y mantenimiento como a su reparación. Si bien se debe señalar, que dada la férrea e inamovible estructura jerárquica militar en la que estaba organizado el bando sublevado, sus trabajos proporcionaron mayores beneficios que los obtenidos en el bando republicano, donde la ausencia de un mando definido y la abundancia de autoridades civiles y militares que se disputaban el mando, con una clara desorganización, impedían alcanzar los objetivos deseados.

---

<sup>70</sup> AGMAV, C1385, CP52\_Instrucción número 3 del día 11, sobre circulación y puentes. Cuerpo del Ejército de Navarra, diciembre de 1938\_bando sublevado.

## 4.2 LOS FERROCARRILES DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA.

El ferrocarril, como se ha comentado, fue el medio de transporte más importante desde su implantación a mediados del siglo XIX hasta el inicio de la Guerra Civil española. Como modo de transporte interior terrestre a esa altura había alcanzado una cuota de mercado cercana al 75 por 100, con una red distribuida del siguiente modo:

- Red nacional de ancho ibérico: acaparaba el mercado nacional y era medio más empleado para la movilidad de personas a larga distancia.
- Red de vía estrecha: encargada del mantenimiento de los mercados regionales no integrados por la red de ancho ibérico, promoviendo las relaciones entre los mismos.
- Red de ferrocarriles industriales: constituía un auténtico instrumento productivo significativo para las actividades minera e industrial.
- Red de tranvías y de metropolitanos: aportaba movilidad interior en las grandes ciudades sin que existiera para ello otra alternativa.

La carretera todavía no estaba en disposición de competir con el ferrocarril en lo que respecta tanto al tráfico de pasajeros como de mercancías a pesar del notable avance que había experimentado en los años 20. El ferrocarril era en aquel entonces un sector fundamental para la economía española, sin el cual no se podía garantizar ni la modernización del país ni de su industria.

El ferrocarril había demostrado un modo de transporte estratégico tanto en tiempos de guerra como de paz. Así se entendía y había expuesto en diversas iniciativas legislativas, como la que en 1920 establece la Escala de Complemento Honorario del Ferrocarril, que de un modo certero justifica la importancia de este medio de comunicación especialmente durante un conflicto bélico, y que se transcribe a continuación: *“La guerra de 1870\_71 puso por primera vez de manifiesto la extraordinaria importancia de los ferrocarriles en la defensa y seguridad de los Estados; en 1904-05, las vías férreas influyeron decisivamente en las operaciones militares; y en fecha reciente, la guerra mundial ha demostrado que esas líneas de comunicación son uno de los primeros y más eficaces elementos de lucha. Sin una red abundante de líneas férreas, bien estudiada y servida, el Ejército más fuerte quedará*

*reducido a la impotencia y en evidente inferioridad en plazo breve, porque ni podrá moverse con rapidez y desembarazo ni recibir con oportunidad las prodigiosas cantidades de material y vituallas que necesita, precisamente en los momentos en que ha de intensificarse hasta el grado máximo la actividad industrial y económica del país”<sup>71</sup>(sic).*

Durante la guerra civil española, el ferrocarril desempeñó un papel clave por dos motivos. En primer lugar por facilitar los grandes movimientos de tropas y el abastecimiento en masa de materiales de guerra y otros elementos. En segundo lugar por mantener viva la actividad industrial y comercial de la retaguardia, que resultaba básico para la economía y para alimentar las necesidades de guerra. Estas funciones se asignaron prácticamente en exclusiva al ferrocarril, pues el transporte por carretera se dedicó casi en exclusiva a satisfacer necesidades militares que supusieran un menor recorrido y volumen de transporte. De lo anterior deriva la importancia que al control de las líneas le otorgaron ambos contendientes desde el momento en el que el intento de golpe de estado se transformó en conflicto bélico de posible larga duración, interés por un control que se hizo imprescindible<sup>72</sup>.

La Guerra afectaría a todos los medios de transporte, pero de manera especial al ferrocarril por dos razones. Primero, como se ha comentado en la introducción de este capítulo, porque resulta sencillo producir la interrupción del servicio a través de la eliminación de los elementos que conforman la superestructura: carril, traviesas, sujeciones, balasto. La falta de cualquiera de ellos origina la inutilización de la vía, hecho que convierte al ferrocarril en un blanco fácil, pues una pequeña acción destructora paraliza la circulación. En segundo lugar, constituye un modo de transporte eficiente y vertebrador del territorio, indispensable en un contexto bélico. La necesidad de mantener los suministros desde las zonas rurales a las poblaciones urbanas escasas de productos básicos se hace más difícil en un contexto bélico. Además se deben atender

---

<sup>71</sup> Real Decreto de 20 de junio de 1920 por el que se establece la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarril, Gaceta de Madrid Nº183 de 1 de julio de 1920.

<sup>72</sup> CAYÓN GARCÍA, FRANCISCO; MUÑOZ RUBIO, MIGUEL: “*El Ferrocarril como sector estratégico durante la guerra civil española: reorganización, explotación y consecuencias*”. Economic History. Working Paper 01/2006. Universidad Autónoma de Madrid.

las necesidades de tipo militar y de suministro alimentario del frente. En el frente de Aragón, el bando republicano sufrió problemas para alimentar a las tropas por la interrupción de los servicios de transporte ferroviarios. *“La paralización del tráfico ferroviario en el frente de Aragón, coincidiendo con una ofensiva nuestra, además de las dificultades de orden material que aquella lleva siempre consigo, originaría en el caso particular de que se trata, una gran desmoralización, ya que aun normalmente, se sabe que los servicios de abastecimiento son defectuosos a pesar de disponer de dos buenas líneas ferroviarias normales al frente. En la última ofensiva ha habido unidades que pasaron hasta dos días sin comer y se ha cogido un documento al enemigo en el que el Jefe de una Brigada exhortaba a no ceder terreno pese al hambre y a la sed. Además, tratándose de individuos catalanes, y muchos movilizados forzosos, el efecto sería mayor Informes hasta el 10 de noviembre de 1937”*<sup>73</sup>.

Esto lo convierte en un objetivo estratégico tanto para su mantenimiento como para su destrucción, y hace que su control sea imprescindible para alcanzar la victoria. De que el ferrocarril y los servicios que prestaban eran un objetivo estratégico de primer orden, dan cuenta los numerosos informes y comunicaciones internas realizadas en cada uno de los bandos, en donde se determinaban tanto los itinerarios, como los servicios que proporcionaban, indicando los puntos de destrucción más vulnerables, que solían ser los puentes, que darían lugar a la interrupción del servicio. Los servicios de información localizaban las líneas y los tráficos, del siguiente modo: *“Frente de Aragón. Comunicaciones ferroviarias- Unen el frente de Aragón con Barcelona dos líneas de ferrocarriles: Línea del Norte de Barcelona a Zaragoza por Manresa. Línea de MZA de Barcelona a Madrid por Caspe.*

*La primera línea es la utilizada para los servicios de mantenimiento y transporte de tropas para todo el sector de Huesca y además tiene importancia en el aspecto de línea abastecedora de Barcelona con los productos del llano de Urgel, región agrícola de mayor reserva e importancia que tiene Cataluña. Se señalan como estaciones de abastecimiento del frente de Huesca las de Barbastro y Grañen, para las fuerzas rojas situadas en los Sectores Norte y Sur, respectivamente. No funciona el ferrocarril entre Grañen y Tardienta, siendo por lo tanto la primera estación de término. Estación*

---

<sup>73</sup> AGMAV, C2452, 1/1: Informe sobre las comunicaciones ferroviarias de los rojos en Cataluña, 10 de noviembre de 1937\_bando sublevado.

*reguladora en esta línea es seguramente la de Lérida con destino a la cual y con motivo de los últimos ataques rojos en Aragón salieron directamente desde Barcelona trenes con material. La línea que se trata esté electrificada desde Barcelona a Manresa, existiendo vía doble hasta ésta última plaza. Punto vulnerable en esta línea es el puente sobre el río Segre, caudaloso y de cauce formado por terreno de poca resistencia.*

*La línea de MZA de Barcelona a Zaragoza por Caspe es la utilizada por el enemigo para los servicios de mantenimiento y transporte de tropas con destino a la cual también salieron trenes directamente desde Barcelona. Es posible que actualmente se utilice también la estación de Azaila. La paralización del tráfico puede obtenerse por destrucción del puente de Mora sobre el Ebro o más a vanguardia por acción sobre el de Caspe. Este puente es además el utilizado por el enemigo para el transporte de tropa y material entre las zonas norte y sur del Ebro. El enemigo atribuye gran importancia a este paso como lo prueba el que en Caspe hayan acumulado material de puentes para ser utilizado en caso de destrucción del actual. No obstante parece ser que el puente más vulnerable de esta línea, por que la interrupción sería larga y costosa, es el viaducto de Matarraña que apoya sus extremos en taludes naturales muy pronunciados, casi precipicios. Hace pocos años se produjo, debido a que el terreno es muy blando, un corrimiento que puede ahora provocarse por un bombardeo aéreo, es decir que, según opinión de personas técnicas, la interrupción puede originarse sin necesidad de producir impacto de bomba en el mismo puente.*

*Estima esta Sección muy interesante que la acción conducente a paralizar el tráfico ferroviario entre primera línea y la retaguardia en el frente de que se trata, se simultanease con otra destinada a tratar de anular también el tráfico de Barcelona con la región de Levante y la frontera francesa.*

*El tráfico entre Barcelona y Levante quedaría interrumpido por la destrucción del puente de Tortosa sobre el río Ebro que tiene 5 tramos de 45 metros de luz. Barcelona está unida a la frontera francesa por dos líneas: la de Barcelona a Francia por Granollers (o por Mataró empalme) y la de Barcelona Puigcerdá. En la primera es punto vital el viaducto de Culera bombardeado varias veces por nuestra aviación y en el que al parecer se han causado desperfectos. En opinión de personas técnicas parece que sería más duradera la interceptación aprovechando los puentes sobre los ríos Fluviá y Ter. Según informaciones muy recientes se está procediendo por los rojos a la construcción de una desviación de la línea férrea para evitar el paso por el viaducto de Culera. El tráfico de material de guerra, víveres y demás importaciones de la zona roja*

*ha sido desviado hacia la línea de Puigcerdá a Barcelona, que es por tanto necesario paralizar también. Es además interesante anular la circulación por ser línea utilizada para transporte de cartón de San Juan de las Abadesas, suministros ganaderos y agrícolas hacia Barcelona. Dos puentes son los más importantes, el llamado de Palau sobre el río Congost y el puente de Maulleu sobre el río Ter, que tiene 7 tramos de 20 metros de luz cada uno. El más interesante es el primero situado en las proximidades del Figuro (aproximadamente a 800 metros en dirección a la Caruga). Es un gran viaducto doble de gran altura, y una avería en él sería muy penosa de reparar; ciertas reparaciones que se hicieron hace algún tiempo exigieron dos años.*

*También contribuiría a la paralización del tráfico ferroviario Barcelona-Valencia el bombardeo de los depósitos de locomotoras. Se sabe por buen conducto que en el de la estación del Norte de Valencia acostumbra a haber de 38 a 40 locomotoras y en el de la estación de Benicarló hay generalmente de 35 a 40 máquinas”<sup>74</sup>.*

Así como la red ferroviaria quedó distribuida territorialmente según las zonas ocupadas por cada uno de los contendientes, las compañías también sufrieron una fragmentación en lo que a su organización se refiere. La distribución de su personal, hablando en términos generales, fue bastante homogénea: si bien por un lado los directivos se mostraron afines y colaboradores con el bando sublevado por el contrario, el grupo más numeroso que abarcaba la masa obrera se alió con el bando republicano. Esto dio lugar a dos formas de organización completamente distintas en cada uno de los contendientes: por parte de los sublevados se produjo la dependencia inmediata de los ferrocarriles a los poderes militares, mientras que en el bando republicano en los inicios primaron los intentos revolucionarios para desarrollar esta actividad, organizando milicias de explotación. Estos hechos, analizados en el capítulo 3, influyeron de manera decisiva en la resolución final de la guerra.

En este capítulo se analizarán las acciones más significativas que, durante el conflicto, tuvieron al ferrocarril como protagonista. Tras presentar la evolución que sufrieron las líneas ferroviarias desde el golpe de estado hasta el fin de la guerra, se describen las

---

<sup>74</sup> AGMAV, C2452, 1/1: Informe sobre las comunicaciones ferroviarias de los rojos en Cataluña, 10 de noviembre de 1937\_bando sublevado.

nuevas construcciones ejecutadas en las líneas ferroviarias por cada bando. Y como objetivo de guerra declarado, en los dos últimos apartados se describen las destrucciones de las que fueron objeto y las reparaciones que hubieron de realizarse en las vías férreas para mantener la continuidad en su funcionamiento.

#### **4.2.1 EVOLUCIÓN DE LA SITUACIÓN DE LOS FERROCARRILES.**

Tras el levantamiento militar del 18 de julio las líneas ferroviarias del país quedaron fragmentadas en cada uno de los territorios en los que se dividió el país.

En este apartado se describirá la evolución de las líneas ferroviarias referidas a su localización en uno u otro bando a lo largo de la guerra, ya que a medida que el conflicto avanza, la ocupación del territorio se modifica, y con ello la posesión de los distintos tramos del ferrocarril. Se tratará en primer lugar, la distribución de las infraestructuras en cada período, para presentar después algunos datos relativos a la explotación por ferrocarril durante el conflicto.

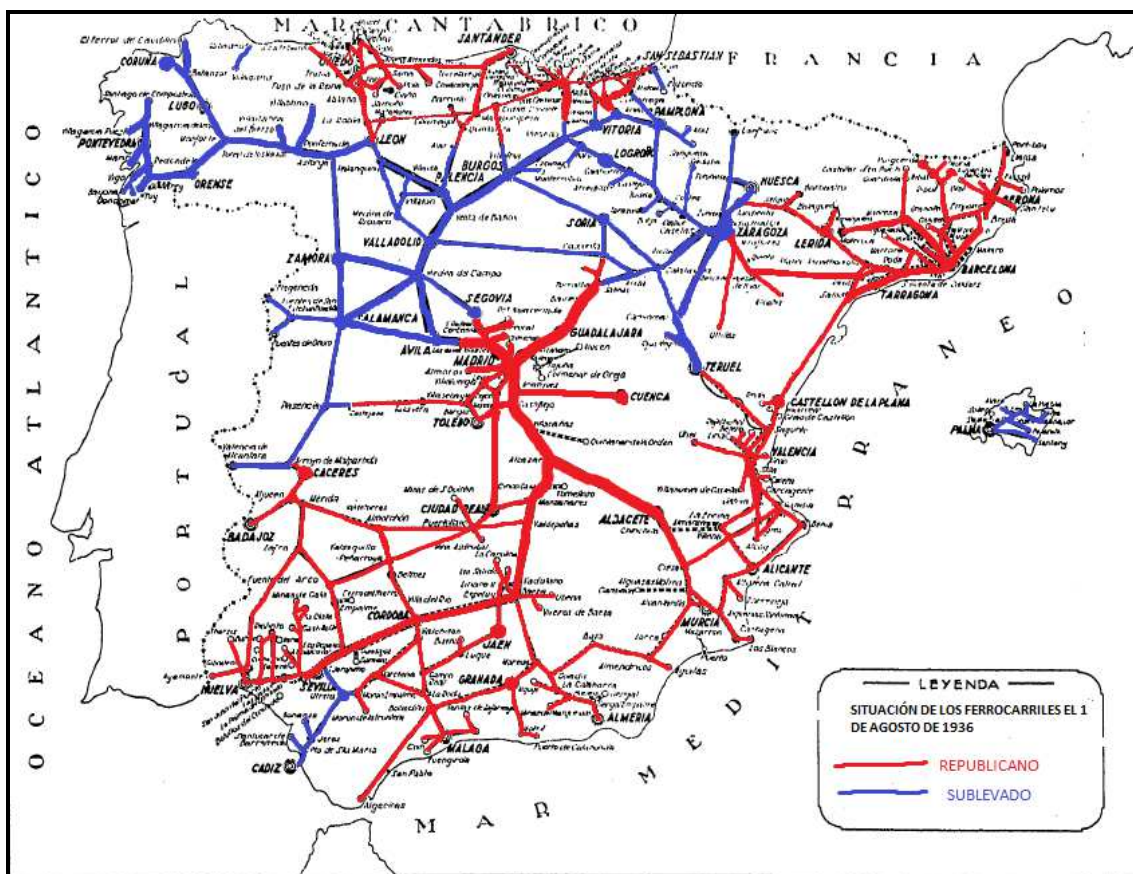
##### **PRIMER PERÍODO: 18 DE JULIO DE 1936 A MARZO DE 1937.**

Con el estallido de la contienda, las líneas ferroviarias quedaron divididas tal y como se refleja en el mapa adjunto<sup>75</sup>:

---

<sup>75</sup> GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “*La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.





Distribución de las líneas ferroviarias en cada uno de los bandos el 1 de agosto de 1936.

Las Compañías ferroviarias existentes en España en aquel momento y el Estado, que también explotaba algunos tramos de redes pequeñas en comparación con las privadas<sup>76</sup>, vieron sus redes dividirse y fragmentarse, y con ellas también el personal y los medios materiales (material móvil, talleres, etc). Las principales Compañías privadas que existían en ese momento en España eran la Compañía de Caminos de Hierro del Norte, la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces Esta última había sido incautada por el Estado en mayo de 1936, pero por simplicidad a la hora de referirnos a sus líneas las seguiremos identificando como de esta compañía para este capítulo. Por lo tanto, a estas cuatro compañías (Norte, MZA, Oeste y Andaluces) será a las que hagamos referencia aquí por representar casi la totalidad de la red existente en aquel momento en España<sup>77</sup>.

<sup>76</sup> Estos tramos eran: Ripoll-Puigcerdá; Lleida-Balaguer; Murcia-Caravaca; Gibraleón-Ayamonte.

<sup>77</sup> Existían pequeñas compañías privadas que se mantenían independientes y que explotaban redes de pequeña longitud, entre las que se encontraban:

La distribución para las principales Compañías, tras el estallido del golpe, quedó de la siguiente forma:

**Compañía de Caminos de Hierro del Norte norte**<sup>78</sup>: tras el estallido de la contienda la red del Norte quedó dividida del siguiente modo: 2.093 kilómetros se situaron bajo el control del Gobierno Republicano y los restantes 1.655 kilómetros en poder de los sublevados. Esto supone unas proporciones de 55,9% frente al 44,2%. A grandes rasgos, la Compañía del Norte quedó distribuida de manera equilibrada entre los dos bandos, aunque la columna vertebral quedó bajo el control de los sublevados.

La principal línea de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte, que desde Madrid se dirigía a Irún y Hendaya, quedó fragmentada. La mayor parte de la misma estaba en territorio sublevado; bajo control republicano, permanecieron el inicio y el final de la línea, situados en Madrid y Guipúzcoa, respectivamente.

El resto de las líneas de esta Compañía se dividieron tal como sigue:

1. Líneas interrumpidas, con tramos en ambos bandos:

- Madrid-Irún-Hendaya
- Venta de Baños-Santander: permaneció en zona republicana únicamente el

- 
- Compañía de los Ferrocarriles de Zafra a Huelva.
  - Compañía del Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca.
  - Ferrocarril de Bilbao a Portugalete.
  - Compañía del Ferrocarril de Triano.

<sup>78</sup> Respecto al dato total de kilómetros de red en posesión de la Compañía del Norte al estallar el conflicto, existe una pequeña diferencia entre varios artículos consultados. Mientras que el total de kilómetros de la Compañía del Norte es 3748 Km en el artículo de Francisco Cayón García y Miguel Muñoz Rubio, “*Los transportes y las comunicaciones durante la Guerra Civil*”, en la publicación de Antonio Gómez Mendoza y Elena San Román, “*Transportes y comunicaciones*” en capítulo 7 de “*Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX*, este total asciende a 3.803 Km y en “*Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance*”\_Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939)\_TOMO I\_texto y gráficos y TOMO II\_cuadros estadísticos. Espasa Calpe, S.A. Madrid, 1940 el total es de 3814 km. Existe por tanto una diferencia absoluta de 66 km entre los datos. Se ha decidido optar por el dato aportado por Francisco Cayón y Miguel Muñoz Rubio, dado que desglosan la parte de la línea que quedó bajo cada bando, dato de sumo interés para describir este epígrafe.

tramo de esta red situado en la provincia de Santander.

- Zaragoza-Lérida-Tarragona: la práctica totalidad de la red se mantuvo en la zona republicana, salvo los primeros kilómetros que partían de Zaragoza.
- Castejón-Bilbao: bajo control de los sublevados salvo la zona del País Vasco que se mantuvo leal a la República.

## 2. Líneas bajo control republicano:

- Granollers-San Joan de las Abadesas: en territorio republicano.
- Tramos de la compañía del Norte en la zona de levante: se corresponden con las líneas de Xátiva a Alcoy, Almansa-Valencia, Valencia-Utiel y Silla-Cullera-Gandía. Desde el inicio y hasta el final del conflicto estuvieron en manos del gobierno republicano.
- Valencia-Tarragona: tras el estallido del golpe se situó en zona republicana.

## 3. Líneas bajo control de los sublevados:

- Medina del Campo-Segovia: la totalidad de la red cayó en manos de los sublevados.
- Huesca-Jaca-Canfranc: línea que desde el golpe de estado estuvo bajo el control de los sublevados.
- Zuera-Turuñana: en territorio sublevado desde el inicio del conflicto.
- Alsasua-Zaragoza: esta línea quedó en poder de los golpistas.

La ventaja que tuvo esta Compañía para la explotación de su red es que tenía todas las líneas unidas, sin ninguna discontinuidad, en la zona sublevada.

**Compañía de los Ferrocarriles de Madriz a Zaragoza y Alicante (MZA):** en este caso la red estaba controlada en su mayor parte por el Gobierno republicano, que mantuvo 2.950 kilómetros, lo que suponía el 80,8% de la red total, pertenecientes a las siguientes líneas:

- Madrid-Zaragoza-Barcelona con excepción de las secciones Salinas-Zaragoza (línea de Madrid-Zaragoza) y Zaragoza-Quinto (línea Barcelona-Zaragoza), que estaban en poder de los golpistas.
- Tarragona-Barcelona-Francia.
- Plana-Picamoixons.
- Madrid-Atocha-Alicante.

- Chinchilla-Murcia-Cartagena.
- Aranjuez-Cuenca.
- Alcázar de San Juan-Sevilla-Huelva.
- Cáceres-Sevilla.
- Madrid-Ciudad Real-Badajoz.
- Castillejo-Toledo.
- Almorchón-Bélmez.

Los 705 kilómetros restantes de esta red estaban por tanto en poder de los sublevados, se correspondían con las líneas Valladolid-Ariza y con los tramos interceptados en la línea de Madrid a Zaragoza y Zaragoza a Barcelona.

**Compañía de los Ferrocarriles Andaluces:** contaba en 1936 con un total de 1.646 km<sup>79</sup>. La totalidad de la red quedó inicialmente en manos republicanas, dado que el golpe sólo había triunfado en algunas ciudades andaluzas, pero esto se modificaría en un corto plazo de tiempo. Esta red estaba formada por las siguientes líneas:

- Sevilla-Jerez-Cádiz.
- Córdoba-Málaga-Bélmez.
- Marchena-Valchillón.
- Linares-Puente Genil
- Bobadilla-Algeciras.
- Linares-Almería.
- Moreda Granada.
- Utrera-La Roda de Andalucía.
- Bobadilla-Moreda.
- Baza-Guadix.
- Alicante-Murcia.
- Albaterra-Torre Vieja

---

<sup>79</sup>GÓMEZ MENDOZA, ANTONIO; SAN ROMÁN, ELENA: “Transportes y comunicaciones” en capítulo 7 de “Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX. Universidad Autónoma de Madrid. Fundación BBVA.

**Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste**: el golpe de Estado triunfó en buena parte de las provincias donde la Compañía del Oeste tenía sus líneas. A finales de 1936 casi toda la red ferroviaria del Oeste estaba en territorio de los sublevados, pese a la resistencia ofrecida por los ferroviarios ante la sublevación militar. Entre los días 20 y 28 de julio de 1936, los ferroviarios organizaron huelgas y crearon comités para asumir la explotación de las líneas, que sucumbieron ante el avance de los golpistas.<sup>80</sup>.

En la línea de Madrid-Cáceres-Valencia de Alcántara, el bando republicano mantenía únicamente el tramo comprendido entre la estación de Navalmoral de la Mata y Madrid-Delicias. Quedaba por tanto, en el inicio de la contienda, un tramo de 200 kilómetros, aproximadamente, bajo control republicano, y que correspondía a los tramos de la línea entre Navalmoral de la Mata-Talavera de la Reina-Torrijos-Villaluenga de la Sagra-Illescas-Leganés-Delicias (Madrid).

El resto de líneas de esta red en poder sublevado eran las siguientes:

- Medina-Zamora y Orense-Vigo.
- Toda la red en territorio gallego: Guillarei-Valença do Minho; Santiago-Carril-Pontevedra; Betanzos-Ferrol.
- Medina del Campo-Salamanca.
- Salamanca-Frontera portuguesa (en La Fregeneda y Fuentes de Oñoro).
- Ávila-Salamanca.

Del resto de líneas en manos privadas, menores en cuanto a longitud, se destaca a la red de la Compañía del Central de Aragón, que quedó fragmentada en sus 422 kilómetros, de los cuales 258 kilómetros se quedaron en posesión del bando sublevado. La red en posesión de esta compañía cubría los tramos entre Calatayud y Sagunto y Caminreal a Zaragoza.

---

<sup>80</sup> POLO MURIEL, FRANCISCO: *“La depuración franquista sobre el personal de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, 1936-1943”*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid. V Congreso de Historia Ferroviaria, Palma de Mallorca, 14-16 de Octubre de 2009

Se observa que, inicialmente, el número de kilómetros en poder del bando franquista era considerablemente inferior al que continuaba en poder republicano. La línea más importante bajo su control era sin duda la columna vertebral de la Compañía del Norte, la línea Madrid-Irún, que prácticamente completaron al final de esta etapa. Sin embargo, inmediatamente se afanaron para proporcionar los servicios ferroviarios a lo largo de las redes que poseían para establecer desde el comienzo, una red de transporte definida en todo su territorio<sup>81</sup>.

Al final de este período, tras los avances territoriales realizados<sup>82</sup>, los sublevados contaban con 1951 kilómetros de las líneas de la Compañía del Norte, lo que suponía alrededor del 52% del total de la red. Habían ampliado la red casi en 300 kilómetros, que se correspondían con los avances sobre el País Vasco y Santander principalmente, afectando a las líneas de Madrid a Irún, Castejón-Bilbao y Alar-Santander.

En la red de MZA, el bando sublevado contaba con 1200 kilómetros de los 3610 que formaban esta red, que dividió en dos zonas: la norte con 544 kilómetros y la sur con

---

<sup>81</sup> Inicialmente, por no tener acceso a los puertos del Cantábrico (Gijón, Santander y Pasajes), se intensificó el tráfico ferroviario en la línea de Galicia que comunicaba con los puertos de Vigo y A Coruña. Esta res no estaba preparada para servicios tan intensos. Además de éstos, los servicios que proporcionaba el bando sublevado fueron:

- Medina a Valladolid y León
- Pamplona a Alsasua
- Pamplona a Zaragoza
- Valladolid, Alar, Ávila y Segovia
- Mercancías: Valladolid-Alsasua, Zaragoza, Canfranc, Alar, Ávila, Segovia, León.
- Santander-Mediterráneo, Calatayud, Casetas, Irati
- Comunicación ferroviaria con Galicia
- Trenes rápidos de viajeros: Zaragoza-Bilbao-Alsasua. En julio de 1936.
- Oeste: Salamanca-Medina el 20 de julio.
- Oeste: Plasencia-Astorga el 22 de julio y el 24 a Cáceres.

“Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance”\_Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939)\_TOMO I\_texto y gráficos y TOMO II\_cuadros estadísticos. Espasa Calpe, S.A. Madrid, 1940 y GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “*La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

<sup>82</sup> Estos avances se produjeron principalmente en Extremadura y en la zona oriental de Andalucía. También en el norte, progresivamente iban ocupando las provincias de Asturias, Cantabria y País Vasco.

656 kilómetros. La ampliación se debe principalmente al avance en la zona sur del país, sobre Extremadura y Andalucía Oriental, afectando a las siguientes líneas:

- Alcázar de San Juan-Sevilla-Huelva.
- Cáceres-Sevilla.
- Madrid-Ciudad Real-Badajoz.
- Castillejo-Toledo.
- Almorchón-Bélmez.

La red de la compañía andaluza de la zona oriental había sido conquistada también por los sublevados, que de este modo se hacían con las líneas de la zona minera de Huelva y con la línea que desde Sevilla llegaba a Cádiz, pasando por Jerez.

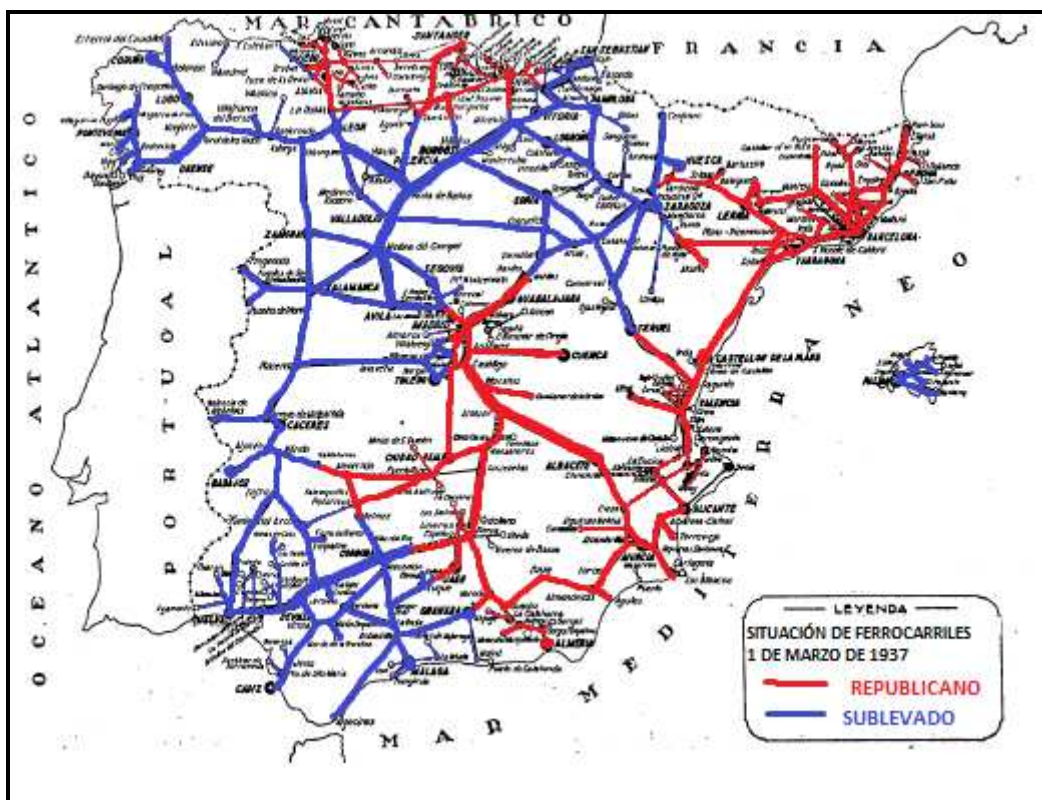
Resultó trascendental para el transporte ferroviario en el bando sublevado, la toma de Mérida y Badajoz en agosto de 1936, pues permitió enlazar las comunicaciones ferroviarias entre sus Ejércitos del Norte y del Sur. Con la liberación de la línea entre Los Rosales y Mérida perteneciente a la línea de Cáceres a Sevilla, se restableció la comunicación entre Andalucía y el Norte y se inició el servicio transversal desde Sevilla-Mérida-Cáceres-Salamanca-Valladolid-Burgos, que unía las principales capitales en poder de los sublevados. Posteriormente, tras la reparación del viaducto de Ormaiztegui, se enlazó Sevilla con Irún, en el servicio conocido como “el sevillano” que se mantuvo durante todo el conflicto, a pesar de la limitación de capacidad de tráfico en dicha red.

### **SEGUNDO PERÍODO: ABRIL DE 1937 A 15 DE NOVIEMBRE DE 1938**

Al inicio de este periodo, la red ferroviaria se encontraba tal y como muestra el mapa adjunto<sup>83</sup>:

---

<sup>83</sup> Mapa extraído de GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “*La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.



Distribución de las líneas ferroviarias en cada uno de los bandos el 1 de marzo de 1937.

A medida que avanza el conflicto, y los territorios son ocupados en la casi totalidad de los casos por el ejército franquista, la red ferroviaria asociada también cambiaba de manos, y se iba incorporando a la estructura organizativa creada. Este bando, “con rapidez más que notable, dadas las enormes dificultades a vencer, hizo llegar el ferrocarril a las zonas que iban liberándose por nuestro glorioso Ejército; pudiéndose, prácticamente, decir que el ferrocarril llegaba a aquellas al paso de nuestros soldados”<sup>84</sup>.

En este periodo se realiza la campaña del norte, con la caída del País Vasco, Cantabria y Asturias, que pasan a formar parte del territorio sublevado a finales en octubre de 1937. De este modo, para su red ferroviaria, se hacían con las líneas que anteriormente estaban interrumpidas en su tramo final, y que principalmente se correspondían con las siguientes:

<sup>84</sup> GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.



- Madrid-Irún.
- Venta de Baños-Santander.
- Castejón-Bilbao.

Además de estas líneas que pertenecían a la red de la Compañía del Norte<sup>85</sup>, adquirieron aquellas pequeñas redes que en la zona bilbaína estaban en manos privadas. Consegúan de este modo el doble objetivo de hacerse con la red ferroviaria además de ocupar las importantes zonas industriales y mineras del norte.

En la zona sublevada enseguida ampliaron los servicios en un afán por vertebrar y comunicar todo el territorio bajo su control<sup>86</sup>. Además con el avance hacia el Mediterráneo, el bando sublevado se hacía con el tramo de Tortosa a Vinaroz<sup>87</sup>, de la línea de Valencia a Tarragona que era propiedad de la Compañía del Norte. Este tramo se fue ampliando consecutivamente a partir de las operaciones militares desarrolladas.

---

<sup>85</sup> De este modo se hacían con el 70% de la red de la Compañía del Norte. “Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance”\_Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939)\_TOMO I\_texto y gráficos y TOMO II\_cuadros estadísticos. Espasa Calpe, S.A. Madrid, 1940.

<sup>86</sup> En este periodo iniciaron, con el dominio de nuevas líneas ferroviarias, establecieron los siguientes servicios de transporte:

- Valladolid-Bilbao
- Santander-Reinosa
- Oviedo-Gijón-San Juan de la Nieva
- León-Gijón
- Valladolid-Gijón
- Valladolid-Zaragoza: automotores. Subsistió hasta el final del conflicto.
- El sevillano con empalmes a Ávila, Santander, Asturias, Zaragoza, Leganés y Badajoz: desde junio de 1937.
- Lisboa- Salamanca desde 15 marzo de 1937; desde 26 julio de 1937 Lisboa a Irún.
- Servicios internacionales con Francia: paso por Irún restablecido desde 5 de noviembre de 1937.

GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “*La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

<sup>87</sup> “Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance”\_Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939)\_TOMO I\_texto y gráficos y TOMO II\_cuadros estadísticos. Espasa Calpe, S.A. Madrid, 1940.

Con el resto de acciones bélicas que se produjeron durante este periodo, y que tuvieron por escenario principal el frente de Aragón, el bando sublevado consiguió hacerse con el control de hasta 1.223 kilómetros de la red de MZA, dominando así el 33,3% del total. La caída de ciudades como Teruel, Huesca y Lérida junto con la ruptura de la zona republicana en dos con la conquista de Vinaroz, cayendo con ellas sus accesos ferroviarios, provocaron este aumento de su red. En manos republicanas quedaban las redes catalana, valenciana y el importante núcleo ferroviario madrileño que abarcaba los trayectos finales del resto de las líneas, sin que se produjese ninguna variación significativa respecto a esta red hasta el final del conflicto. Esto supuso que los 2/3 de la red en manos republicanas, estuvieran expuestas a gran número de acciones militares, lo que contribuyó a incrementar los desperfectos de las instalaciones.

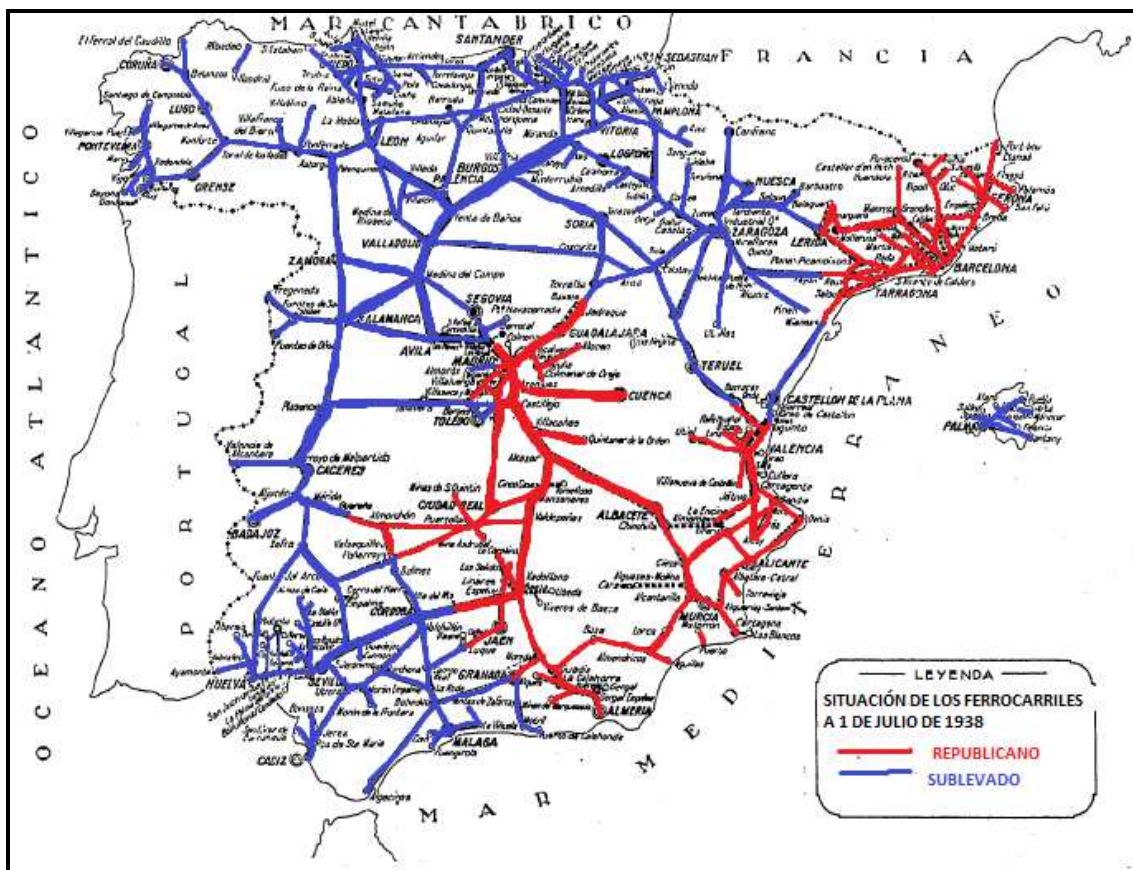
La red de MZA bajo el control militar franquista, estaba a su vez, dividida en dos zonas, la norte y la sur. La zona sur estaba formada por las líneas que habían dominado al final del período anterior. De la zona norte de MZA formaba parte la línea de Valladolid a Ariza (Zaragoza) de 255 Kilómetros, que servía de enlace con el norte, noroeste y sur de España, que por ello soportaba grandes circulaciones. Esta línea se convirtió en una arteria fundamental tanto para el transporte civil como militar, soportando un tráfico para el que no estaba preparada. Por eso, de manera urgente, se tuvieron que dedicar brigadas especiales para mejorar sus condiciones físicas, incrementando el número de traviesas o colocando balasto, incluso construyendo un apartadero en Ariza<sup>88</sup>.

En lo que respecta a la red ferroviaria de la Compañía de los Ferrocarriles andaluces, en este periodo sufrió pocas variaciones respecto al anterior. Las acciones ofensivas se centraron en la zona norte y en Aragón, por lo que en el sur, la ocupación de terreno no fue notable, y con ello tampoco el de las líneas ferroviarias. Lo mismo ocurrió con las líneas de la compañía del oeste, que ya prácticamente desde el inicio habían quedado en poder de los franquistas.

---

<sup>88</sup>CAYÓN GARCÍA, FRANCISCO; MUÑOZ RUBIO, MIGUEL: *“El Ferrocarril como sector estratégico durante la guerra civil española: reorganización, explotación y consecuencias”*. Economic History. Working Paper 01/2006. Universidad Autónoma de Madrid.

Entre finales de 1937 y principios de 1938, el avance de las tropas franquistas propició la ocupación de la línea hasta Leganés, constituyendo así uno de los notables avances en lo que a infraestructura ferroviaria se refiere. Así disponían de un medio de transporte fundamental para movilizar tropas y materiales en el frente de Madrid<sup>89</sup>.



Distribución de las líneas ferroviarias en cada uno de los bandos el 1 de julio de 1938.

En la ofensiva sobre Aragón y Cataluña, los grandes transportes de tropas se produjeron en las líneas del Central de Aragón y Miranda-Zaragoza. Con la batalla del Ebro, la zona norte de MZA realizó grandes y numerosos servicios de transporte junto con la

<sup>89</sup> POLO MURIEL, FRANCISCO: “La depuración franquista sobre el personal de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, 1936-1943”. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid. V Congreso de Historia Ferroviaria, Palma de Mallorca, 14-16 de Octubre de 2009.

compañía del norte. Los servicios ferroviarios se multiplicaron, al mismo tiempo mantenían los transportes civiles en la red<sup>90</sup>.

Los sublevados se hacían cada vez con más kilómetros de líneas que debían reparar antes de poder utilizar, pues los republicanos en su retirada se habían dedicado a dañar las líneas férreas. En agosto de 1938, del total de 12,000 kilómetros de la red española, el bando sublevado poseía ya 7500 km.

### **TERCER PERÍODO: 15 DE NOVIEMBRE DE 1938 A 28 DE MARZO DE 1939**

Al inicio de este periodo, el bando sublevado poseía ya el 75% de la red de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte y con la llegada a la frontera francesa, se hacen con la práctica totalidad de esta red al recobrar la red catalana del Norte, que incluía las líneas de Zaragoza a Barcelona y de Barcelona a San Juan de las Abadesas. Las líneas de la zona valenciana permanecerán bajo el control republicano hasta el final del conflicto.

Los servicios de transporte ferroviarios importantes se realizaron en la línea de Zaragoza a Barcelona por Lérida, perteneciente a la Compañía del Norte, pues la de MZA había sufrido grandes destrozos difíciles de reparar.

Respecto a la red de MZA estaban en poder de los sublevados 1811 kilómetros, al inicio de este periodo, aproximadamente la mitad de su red, y así se mantuvo hasta el 30 de marzo tras la caída de Madrid, Cuenca, Albacete, Ciudad Real, Jaén, Almería, Murcia,

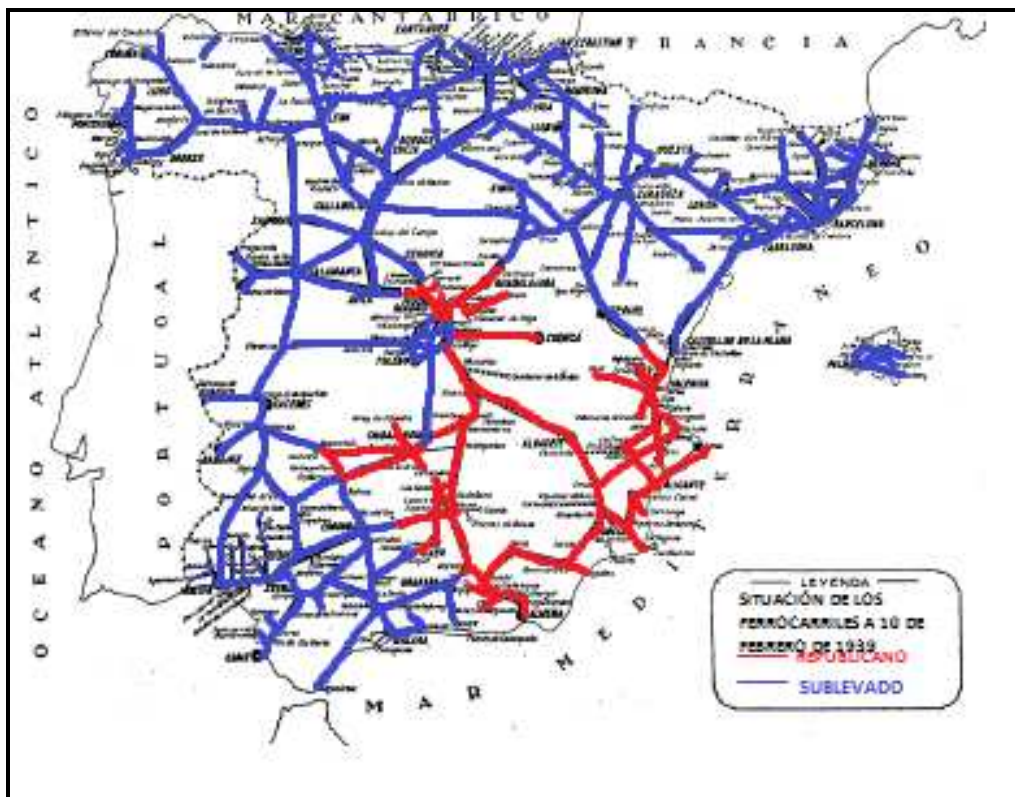
---

<sup>90</sup> En la zona rebelde, los servicios de transportes ferroviarios se ampliaron para los siguientes trayectos:

- Zaragoza-Canfranc: El 20 de abril de 1937.
- Zaragoza-Lérida: el 9 de mayo de 1937.
- Vinaroz a Santa Bárbara (inmediato a Tortosa con el puente volado) y Vinaroz a Benicarló: el 17 de mayo de 1937
- Vinaroz-Castellón el 15 de junio de 1937
- Irún –Cádiz: 2 de enero de 1938 “el gaditano”.
- Sevilla y Zaragoza con combinaciones para Teruel, Soría, Lérida, Galicia. Leganés y Valencia de Alcántara: el 25 de agosto de 1938

GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “*La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

Valencia y Alicante, últimos bastiones de la resistencia republicana. Los sublevados ya tenían toda la red ferroviaria bajo su control.



Distribución de las líneas ferroviarias en cada uno de los bandos el 10 de febrero de 1939.

No es objeto de esta tesis analizar la evolución de la explotación de los tráficos de las compañías, pues para ello ya existen trabajos de diversos autores que han profundizado en el tema en detalle, pese a la escasez de datos al respecto. Sin embargo, sí que es preciso indicar que la explotación y los tráficos ferroviarios, para ambos bandos y durante el tiempo que duró la contienda, se vieron afectados por las especiales circunstancias del momento, estando subordinados a las necesidades militares de cada zona. Dichas circunstancias dificultaban el transporte por el hecho de estar la red dividida en dos, y también impedían el correcto mantenimiento tanto del material móvil como de la infraestructura. Y no sólo eso, sino que además debieron coexistir con los transportes militares, circunstancia que aumentó el tránsito por las vías férreas y que condicionó el resto de los transportes tanto de viajeros como de mercancías. De hecho en algún caso se llegó a suspender la circulación comercial, por ejemplo en la zona sublevada entre el 6 y el 14 de diciembre de 1937 coincidiendo con las operaciones para abrir un frente en el nordeste de Madrid. En general, cuando se produjeron las

importantes batallas de la guerra civil, los transportes militares también incrementaron su actividad. Los momentos en los que esta actividad fue más importante coinciden con la batalla de Teruel entre el 5 y el 18 de enero de 1938; a diversas operaciones en el frente del Ebro entre del 25 de julio y el 29 de agosto; en las operaciones sobre Cataluña entre diciembre de 1938 y enero de 1939; y finalmente entre el 26 de febrero y el 16 de marzo de 1939 cuando se actúa sobre el frente de Madrid.<sup>91</sup>

Los transporte militares condicionaron en gran medida los tráficos ferroviarios, generando en muchos casos un transporte prácticamente exclusivo en algunas líneas por la prioridad que se les otorgaba. La proporción de estos transportes fue creciente durante el conflicto, y alcanzó su cota máxima durante la campaña de Cataluña.

Los tráficos, por estas especiales circunstancias, se intentaron regular y ordenar. En el bando sublevado se ordenó que para las mercancías, los trayectos a recorrer lo hicieran por el recorrido mínimo, cualquiera que fuese la Compañía o Entidad a la que pertenezca la línea férrea sobre la que deban circular. Esto es, actuaban ya como una red de infraestructura única e unida para toda la zona “liberada”<sup>92</sup>.

En cuanto a las incautaciones de material rodante, en el inicio del conflicto la República se hizo con la mayor parte del material remolcado, imprescindible para el transporte de tropas y materiales al frente, y de locomotoras, tanto de las Compañías del Norte como de MZA. Respecto al material móvil existente en España, que pertenecía principalmente a estas dos compañías, en su mayor parte estaba dominado por la República, controlando el 55,2 por 100 de las locomotoras del Norte y el 69,3 por 100 de las de MZA, siendo la proporción similar para el resto de los vehículos remolcados. Estos porcentajes sufrieron escasas variaciones, pues las incautaciones de material eran escasas, ya que antes de abandonar los vehículos, se destrozaban. Al mismo tiempo su reparación resultaba prácticamente imposible por no disponer de medios para realizarla

---

<sup>91</sup> CAYÓN GARCÍA, FRANCISCO; MUÑOZ RUBIO, MIGUEL: *“Los transportes y las comunicaciones durante la Guerra Civil”*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid.

<sup>92</sup> Orden de la Junta Técnica del Estado por la que se obliga a las Compañías Ferroviarias a realizar el transporte de mercancías por el recorrido más corto. Boletín Oficial del Estado, Burgos, 7 de abril de 1937.

en un plazo adecuado. Y aunque se autorizaron en diversas ocasiones adquisiciones de material rodante en ambos bandos, por este medio no se llegó a incrementar notablemente la flota.

Para el tráfico y la explotación también resulta definitivo la posesión de los talleres de reparación ferroviarios, únicos garantes del mantenimiento de la circulación de vagones y locomotoras. La zona sublevada sólo contó, para la red de la Compañía del Norte, con los talleres principales de Valladolid, pero a sus problemas de falta de mano de obra y falta de materiales, se unió su reconversión en fábrica de materiales de guerra y sanitarios. Como se ha comentado en el capítulo 3, al inicio del golpe se produjo una deserción masiva de los trabajadores del sector ferroviario que se aliaban con las ideas republicanas, exceptuando a los directivos. Posteriormente, y poco a poco, tanto la Junta Militar como los directivos, fueron recuperando a este personal especializado imprescindible para la reparación y el mantenimiento tanto de las líneas como del material rodante. En la zona sublevada se carecía de los materiales necesarios para las reparaciones, debido principalmente, a que las zonas industrializadas del país, (Cataluña, Madrid, País Vasco y Valencia), habían quedado en poder del gobierno republicano en los inicios del conflicto. Aunque intentaron solventar esta carencia tras la ocupación del País Vasco y a través de las importaciones extranjeras, se debe señalar que nunca alcanzaron la normalización en estos trabajos hasta el final del conflicto. Por falta de recursos se hubo de convertir los talleres ferroviarios de Valladolid en fábricas militares. Pese a la petición de éstos de volver a su actividad ferroviaria, una vez se recuperó la industria del País Vasco, se denegó dicha transformación, y los talleres de Valladolid continuaron suministrando material bélico.

Esto dificultó enormemente la reparación del material rodante, ocasionando un gran deterioro en el mismo. La Compañía MZA quedó en manos republicanas casi hasta el final del conflicto, y por eso, el bando franquista hubo de esperar hasta el último año de guerra para contar con los talleres y con los almacenes y materiales suficientes para las reparaciones, debiendo recurrir hasta entonces a los talleres del Norte y a las empresas privadas.

A nadie se le escapa la importancia que el ferrocarril tuvo durante el conflicto, ni siquiera al Generalísimo, que por el buen hacer de los ferroviarios al servicio de la

“causa”, envía una felicitación a la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles en la que reconoce la gran labor realizada en tiempos tan difíciles<sup>93</sup>.

---

<sup>93</sup> Dicha felicitación se transcribe a continuación:

Felicitación de S.E. El Generalísimo, comunicada por la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles.

El Excmo. Sr. General Jefe de Estado Mayor del Cuartel General del Generalísimo, en oficio número 7671 de fecha 27 de marzo último, dice a esta Jefatura lo siguiente:

*“Como en tantas otras ocasiones, una vez más se ha puesto de manifiesto durante la ejecución de los transporte ferroviarios que hubo necesidad de hacer, para trasladar el victorioso Ejército de Cataluña a otros teatros de operaciones, el admirable espíritu, gran capacidad de trabajo, resistencia a la fatiga y laudable estímulo del personal de todo orden, tanto militar como civil de ese Servicio de Ferrocarriles y de las Empresas Ferroviarias. No se ocultaba a S.E. El Generalísimo las dificultades que un transporte de tal entidad había de entrañar, pero contaba de antemano, por la experiencia adquirida en dos años y medio de campaña, con que el esfuerzo del personal supliría indudablemente la escasez de su número, la falta de capacidad de la circulación de las líneas, la penuria del material móvil y el deficiente estado del de tracción, y así S.E. Al decretar la ejecución del movimiento ferroviario, manifestó expresamente su esperanza de que pudiera llevarse a cabo en el plazo marcado porque confiaba en que todos responderían ampliamente a este nuevo esfuerzo que se les pedía. Los hechos demostraron que no era vana esta confianza puesta en el personal ferroviario. Más de setecientos trenes empleados en el transporte, utilizando el máximo rendimiento de la capacidad de las líneas, cuyo trazado veíase en numerosos puntos interrumpido por las destrucciones a que el enemigo se había dedicado con saña, prontamente salvadas por obras de circunstancias que hacían el paso más lento y difícil, con la falta de personal, con la falta de personal motivada por la ampliación de las líneas y gran número de empleados llamados a filas, y sin que a pesar de todo ello se haya producido la menor alteración en los cuadros de marcha previstos, denotan tanto en el personal directivo como en el personal de trabajo, el inteligente desvelo y desinteresada y patriótica abnegación que unos y otros han puesto en el cumplimiento de su deber y que S.E. Ha tenido a bien elogiar, por lo cual transmito su felicitación a todo el personal que en este transporte ha tomado parte. Lo que comunico a usted para que lo haga llegar al personal de ese Servicio Militar de Ferrocarriles y al personal civil de las Empresas, tanto obrero, como técnico y administrativo, para conocimiento y satisfacción de todos. Dios guarde a V.S. Muchos años-Burgos, 27 de marzo de 1939-Tercer Año Triunfal-El General Jefe del Estado Mayor, FRANCISCO MARTIN MORENO-Rubricado-Sr. Teniente Coronel Jefe del Servicio Militar de Ferrocarriles. Valladolid”*

*“Felicitación de S.E. El Generalísimo, comunicada por la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles”*  
Revista Ferrocarriles y Tranvías, número VII, año 1940.



#### 4.2.2 CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS LÍNEAS DE FERROCARRIL.

Las dificultades que para la construcción de nuevos ferrocarriles se dan en un conflicto bélico, impidieron o limitaron la extensión de la red durante esos años (1936-1939). Bajo las especiales circunstancias de una guerra, los trabajos de construcción de nuevas líneas resultan impracticables por la dificultad de ejecutar las infraestructuras en tal momento, cuando además se carece de medios materiales y humanos para hacerlo.

En términos generales, la construcción de nuevas líneas ferroviarias en el periodo que abarca desde 1936 a 1939 fue más bien escasa. La ejecución de nuevas líneas buscaba en su mayor parte dar continuidad a la red ferroviaria que había quedado interceptada por el enemigo e imposibilitaba las circulaciones; y por otra, tener acceso a los frentes para facilitar el movimiento de materiales y de tropa.

Los datos cuantitativos que existen al respecto establecen que entre 1936 y 1940, el incremento en número de kilómetros en la red de ancho ibérico (1,668 mm) fue de 31 kilómetros, mientras que en la red de ancho métrico fue de 3 kilómetros<sup>94</sup>. Estos datos contabilizan únicamente los kilómetros en líneas de nueva construcción, sin considerar los kilómetros de vía tendido en otras actuaciones como la duplicación de vía<sup>95</sup>. Cada uno de los bandos planificó y planteó estos trabajos de distinto modo.

En el bando sublevado los esfuerzos se dedicaban a la reparación y puesta en servicio de los tramos inutilizados por el ejército republicano principalmente en su retirada, existiendo constancia de una única obra de construcción de ferrocarril de nueva traza<sup>96</sup>.

---

<sup>94</sup>Se ha publicado que en 1936 los kilómetros totales en vía ancha eran 12.253 Km, mientras que en vía estrecha se alcanzaban 5.159 Km. En 1940, el total en vía de ancho ibérico era de 12.284 Km y en vía estrecha en 1939, la cifra total era de 3 kilómetros. GÓMEZ MENDOZA, ANTONIO; SAN ROMÁN, ELENA: “*Transportes y comunicaciones*” en capítulo 7 de “*Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX*”. Universidad Autónoma de Madrid. Fundación BBVA.

<sup>95</sup> Por ejemplo, en la línea de Castejón a Bilbao se realizó la construcción de doble vía durante el conflicto, que sin duda no se tuvo en cuenta a la hora de presentar el dato total de 31 kilómetros de vía nueva construidos entre 1936-1939. GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “*La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

<sup>96</sup> JOSÉ MARÍA GARCÍA LOMAS en “*La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

Los nuevos tramos puestos en servicio pertenecían a la línea que discurría entre el Val de Zafán y Sant Carles de la Ràpita, trazado que había sido planteado para unir la provincia de Teruel con Tarragona, proporcionando así una salida portuaria a los productos del interior de Aragón. Durante la guerra civil española, su construcción proporcionó una comunicación directa por ferrocarril con la zona de Levante, que habían tomado los sublevados dividiendo entonces el territorio republicano en dos zonas. Resultó un medio básico empleado en las últimas y definitivas operaciones de guerra.

La planificación de esta línea denominada del Val de Zafán, que uniría Puebla de Híjar-Alcañiz-Tortosa-Sant Carles de la Ràpita, se inicia a mediados del siglo XIX<sup>97</sup>. El objetivo buscado era dotar a Aragón de la salida más corta hacia el Mediterráneo, dando así servicio a las comarcas del Bajo Aragón y el Baix Ebre. En 1880, tras diversas propuestas parlamentarias, el plenario del Congreso aprueba el proyecto de ley para la construcción del FC que, partiendo del Val de Zafán enlace en Tortosa, línea de Valencia a Tarragona, y acabe en Sant Carles de la Ràpita<sup>98</sup>. Su construcción se inicia el 23 de octubre de 1882 y, tras diversas prórrogas, problemas financieros y cambios de Compañía, el 31 de julio de 1895 se abrió al público el primer tramo de 32 kilómetros del FC de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita, entre la Puebla de Híjar y Alcañiz. Sus malos resultados de explotación obligaron a la incautación provisional de la línea por el Estado, que estableció la caducidad de la concesión de esta línea<sup>99</sup>. Esto provocó la paralización en la construcción de la línea durante 25 años. El 10 de abril de 1906 el

---

<sup>97</sup> Anteriormente se había construido la línea que enlazaba Zaragoza con La Puebla de Híjar, entre 1865 y 1879. Esta línea fue adquirida en 1861 por la Compañía de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona, que pretendía acortar las comunicaciones entre estas ciudades. MORENO I GUALLAR, JOSEP ANTONI: “*La construcción del Ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita entre 1880 y 1906*”. Universidad Politécnica de Catalunya.

<sup>98</sup> MORENO I GUALLAR, JOSEP ANTONI: “*La construcción del Ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita entre 1880 y 1906*”. Universidad Politécnica de Catalunya.

<sup>99</sup> Orden del Ministro por la que se establece la caducidad de la concesión y de la construcción de la línea de Val de Zafán a San Carles de la Ràpita, Gaceta de Madrid, número 104, 14 de abril de 1899.

Gobierno se incautó definitivamente de la concesión por Real Orden<sup>100</sup>, incluidas las obras entre La Puebla de Híjar y Alcañiz, tras tres intentos fallidos de subastar la línea.



Fue la perseverancia y el empeño de empresarios y representantes políticos de la zona los que tras convencer a Alfonso XIII, consiguieron la reactivación de la construcción de la línea, de tal modo que al final de la dictadura de Primo de Rivera estaban acabados un alto porcentaje de los trabajos de construcción de la infraestructura de la línea.

<sup>100</sup> Real Orden de 10 de abril de 1906 por la que se incautan, sin derecho a indemnización, las obras del ferrocarril de la línea de Val de Zafán a San Carles de la Rápita, publicada en la Gaceta de Madrid, número 115, 25 de abril de 1906.

Durante la II República no se paralizan los trabajos pero sí se ralentizan, llevándose a cabo las obras de construcción de las estaciones de Tortosa, Valldejunquera y Valdealgorfa, el inicio del viaducto de hormigón sobre el río Algars y el tendido de carril desde Valldejunquera hasta este viaducto<sup>101</sup>. El estado de las obras del ferrocarril entre Val de Zafán y Sant Carles de la Ràpita en 1936 era el siguiente:

- Tramo Puebla de Híjar-Alcañiz: tramo en servicio.
- Tramo Alcañiz-Lledó hasta el río Algars, que establece la frontera entre Aragón y Cataluña, pasando por Valdealgorfa-Valjunquera-Valdetormo-Torre del Compte-Valderrobes-Cretas-Lledó (48 kilómetros): la infraestructura y las obras de fábrica estaban finalizadas. Las estaciones se encontraban en fase de ejecución.
- Tramo Lledó-Xerta (36 kilómetros), tramo que discurría entre las poblaciones de Lledó-Horta de San Joan-Bot-Prat de Compte-Pinell del Bray-Xerta: se encontraba finalizada la explanación casi en su totalidad.
- Tramo Xerta-San Carles de la Rápita (36 kilómetros), atravesando las poblaciones de Xerta-Tortosa-San Carles de la Rápita: estaban pendiente de ejecución un tramo central de 15 kilómetros y la superestructura en el resto de la traza<sup>102</sup>.

La Guerra Civil propició la construcción de parte de la línea que aún no había sido finalizada. Iniciada la ofensiva sobre el Mediterráneo, una vez conquistado el Bajo Aragón por la tropas franquistas, y establecido el frente en el río Ebro, los zapadores ferroviarios<sup>103</sup>, aprovechando materiales ya almacenados y otros requisados, consiguen poner en servicio algunos tramos de la línea de Val de Zafán a San Carles de la Rápita. De forma urgente y en plazos cortos consiguen poner en servicio cada uno de los tramos en las siguientes fechas:

---

<sup>101</sup> “Línea de la Puebla de Híjar-Alcañiz-Tortosa-Sant Carles de la Rápita”. Vía Libre, la revista del ferrocarril, número 448, 01/12/2001.

<sup>102</sup> PERIS TORNER, JUAN: “Puebla de Híjar a Alcañiz, Tortosa y San Carlos de la Rápita (Ferrocarril de Zaragoza al Mediterráneo)”. Ferrocarriles de España, 07 de marzo de 2012.

<sup>103</sup> El cuerpo de zapadores ferroviarios pertenecía al Regimiento de Ferrocarriles del ejército, y era el grupo encargado de realizar los trabajos de vía y obras de ferrocarril necesarios.

- Tramo Alcañiz-Valjunquera: se pone en servicio el día 12 de abril de 1938.
- Tramo Valdejunquera-Bot: la circulación de trenes por estos tramos se produce el 20 de mayo de 1938.
- Tramo Bot-Pinell del Bray: en servicio desde el 15 de junio de 1936.

La explotación se encomendó a la Compañía del Oeste, simultaneándose con los transportes militares. El tráfico por esta línea resultó muy intenso, especialmente durante la batalla del Ebro, y dificultoso por tener un perfil accidentado sobre una vía sin asentar<sup>104</sup>. Durante esta batalla, el ejército franquista utilizó gran parte del trazado, principalmente el tramo entre Alcañiz y Bot, constituyendo “*la principal vía para el suministro de materiales y hombres utilizados por el bando franquista en la Batalla del Ebro*”<sup>105</sup>. Desde la estación de Bot el suministro y transporte de tropas era muy efectivo dado que ésta estaba situada a tan sólo 5 kilómetros del frente de guerra, que se había establecido en Gandesa<sup>106</sup>.

Tras el fin de la guerra, en 1942 se abre la explotación entre Alcañiz y Tortosa. La explanación entre Tortosa y Sant Carlos de la Rápita se ejecutó en la posguerra. Sin embargo nunca llegó a tenderse vía hasta ese punto.

Como se ha comentado anteriormente, los trabajos en las líneas ferroviarias que se realizaron en el bando sublevado, estaban destinados principalmente a la reconstrucción y reparación de los desperfectos que en su retirada ocasionaba el ejército republicano, trabajos que se explicarán en detalle en el apartado 4.2.4. Pero también hubo lugar para algunas construcciones de menor importancia que se produjeron en el territorio de los golpistas durante este período. Entre ellos se encuentra el tramo de Bargas a Toledo, sin acceso ferroviario tras la estabilización del frente bélico en las proximidades de Madrid. Se ejecutó este ramal, que conectaba Toledo con el resto de la red férrea Madrid-Cáceres-Portugal en poder de los golpistas. El objetivo era evitar el rodeo a través de la

---

<sup>104</sup> GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “*La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

<sup>105</sup> MORENO I GUALLAR, JOSEP ANTONI: “*La construcción del Ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Rápita entre 1880 y 1906*”. Universidad Politécnica de Catalunya.

<sup>106</sup> “*Línea de la Puebla de Híjar-Alcañiz-Tortosa-Sant Carles de la Rápita*”. Vía Libre, la revista del ferrocarril, número 448, 01/12/2001.

línea Villaseca-Villaluenga. Además se conectó con el ramal Castillejo-Toledo. En los años 40 se cerró al uso ferroviario<sup>107</sup>.

Está documentada una pequeña construcción ferroviaria en 1939, concretamente en febrero, por parte de los sublevados, que inician el servicio de un pequeño ramal entre Les Palmes y el puerto de Castellón, en una obra a cargo de la Compañía del Norte<sup>108</sup>.

Y aunque no podemos hablar de que su construcción se produjera íntegramente durante la guerra civil, sí se debe mencionar que durante este periodo, se finalizaron las obras de la línea que va desde Zafra a Jerez de los Caballeros. Esta línea se encontraba en avanzado estado de construcción cuando estalló el conflicto. Pertenecía a la línea Zafra-Portugal, cuya concesión había sido otorgada a la Compañía de Ferrocarril de Zafra a Portugal, que tenía muy adelantados los trabajos de construcción de la infraestructura (explanaciones, obras de fábrica y edificios). La zona de construcción quedó casi desde el inicio bajo el poder del bando sublevado, por lo que los trabajos pudieron continuar realizándose al no ser un frente de guerra. Pero para su explotación, la Compañía no contaba con el material necesario para realizarla. Fue preciso que la Compañía “Zafra-Huelva Railway Company” se hiciera cargo del comienzo de los transportes de mercancías. La inmediatez para comenzar la explotación se debía a dos causas principales: por un lado, el valor estratégico de esta infraestructura al estar cercana a la frontera portuguesa, lo que facilitaba el movimiento de tropas; y por otro, la necesidad de explotar unos yacimientos férricos cercanos a la zona. Por ello ya el día 23 de noviembre de 1936 se inició el servicio de mercancías. El tráfico de viajeros no se iniciaría hasta los años 40<sup>109</sup>.

---

<sup>107</sup> En GARCÍA MATEO, JOSÉ LUIS; JIMÉNEZ VEGA, MIGUEL; CUÉLLAR VILLAR, DOMINGO: *“Inventario de puentes ferroviarios de España”*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2004.

<sup>108</sup> En GARCÍA RAYA, JOAQUÍN: *“Cronología básica del Ferrocarril Español de vía ancha”*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid. IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, 2006 y en GARCÍA MATEO, JOSÉ LUIS; JIMÉNEZ VEGA, MIGUEL; CUÉLLAR VILLAR, DOMINGO: *“Inventario de puentes ferroviarios de España”*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2004.

<sup>109</sup> GARCÍA RAYA, JOAQUÍN: *“Cronología básica del Ferrocarril Español de vía ancha”*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid. IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, 2006.

La construcción de nuevas líneas en el territorio situado bajo dominio republicano fue escasa, debido, como es natural, a las dificultades que un trabajo de estas características supone en un periodo de guerra, no sólo en lo referente a las dificultades técnicas, sino también en la disponibilidad de medios materiales o de personal. En momentos de guerra todo está a disposición del mando militar con el objetivo de obtener la victoria. Las construcciones ferroviarias eran de emergencia, para salvar principalmente obstáculos derivados del frente de guerra. Por otro lado, sólo era posible abordar unos trabajos de tamaño complejidad en circunstancias tan adversas cuando el frente de guerra estaba estabilizado, situación poco duradera durante el conflicto.

Aun siendo así, el mando republicano se ocupó de realizar obras nuevas de ferrocarriles, dos en concreto, aunque motivadas por razones diferentes: una por estar ya iniciado su proceso de construcción; la otra por ser necesario conectar la línea que había quedado interceptada por el ejército sublevado. En ambos casos, las obras ferroviarias impulsadas buscaban conectar Madrid, centro de la resistencia republicana, con la zona de levante, lugar estratégico y sede el Gobierno republicano desde noviembre de 1936 hasta el 30 de noviembre de 1937.





Mapa de los las líneas de ferrocarril construidas por los republicanos durante la guerra civil.

La primera fue la línea que discurre entre Cuenca y Utiel. Su construcción había comenzado en 1926, bajo la Dictadura de Primo de Rivera, con el anhelo de establecer una comunicación directa entre las ciudades de Madrid y Valencia y acortar distancias. Hasta esa fecha, y desde 1859, el viaje ferroviario entre Madrid y Valencia era posible empleando la línea Madrid-Alicante, de la cual partía un ferrocarril hasta Valencia, en el desvío de la Venta de La Encina, pero esto suponía un rodeo considerable.

La idea de una conexión Madrid-Valencia por ferrocarril, se produjo en el inicio de la época de la construcción de grandes líneas en el siglo XIX, pero en 1936 no se había materializado la conexión directa por faltar el tramo que discurre entre Cuenca y Utiel. Se había ejecutado, y estaba en funcionamiento desde 1883, la línea entre Madrid y Cuenca, cuyo propietario era MZA, y la línea entre Utiel y Valencia, en poder de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte que prestaba servicio desde 1887<sup>110</sup>.

La idea, lógica por otra parte, de hacer realidad esta conexión, se materializó en las dos primeras décadas del siglo XX. Primero con la aprobación del proyecto que D. José Eugenio Ribera presentó al concurso convocado en 1915, y posteriormente, ya con el Plan Guadalhorce, la ejecución de los trabajos se inició en 1926. La línea final a construir contaba con una longitud total de 112,722 Km, que se dividieron para su ejecución en las siguientes tres secciones (partiendo de que la referencia al Km 0+000 se sitúa en Cuenca):

- Sección primera: de PK 0+000 a PK 39+504. Desde Cuenca hasta la divisoria de los ríos Guadazón y Cabriel.
- Sección segunda: de PK 39+504 a PK 83+341. Desde la divisoria anterior hasta el barranco de Mira. (total 43,837 km)
- Sección tercera: de PK 83+341 a PK 112+786. Desde el barranco de Mira hasta Utiel (total 29,445 km).

---

<sup>110</sup> Para más información sobre la construcción de las líneas Madrid-Cuenca y Utiel-Valencia, se puede consultar el artículo de ESTEVE GARCÍA, J.P. *“Las relaciones ferroviarias Madrid-Valencia en los años de la Guerra Civil Española”* Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid. II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez, 2001.





Trazado de la línea Cuenca a Utiel dividido por cada sección.

Desde el inicio de la construcción las obras se desarrollaron a un ritmo más elevado en las secciones primera y tercera. En la segunda, el avance era más lento debido a la dificultad de acceso a los materiales necesarios, por estar alejado de otros ferrocarriles y también por la escarpada geografía, lo que impidió que se realizaran los viaductos previstos.

Al inicio de la guerra civil, el estado de las obras era el siguiente:

- en la sección primera estaba tendida la totalidad de la vía (39,504 Km).
- en la sección segunda se había tendido la vía hasta la estación de Arguisuelas, lo que suponía 5,363 Km conectados con la sección primera. Aunque la explanación ya estaba hecha, faltaban por tender vía en los 38,474 km restantes de la sección así como ejecutar los viaductos de San Jorge, Gabriel y Narboneta.
- En la sección tercera se había tendido vía en su longitud total de 29,445 km.

Las obras de construcción del ferrocarril de Cuenca-Utiel, en territorio republicano desde el inicio del conflicto, se consideraron como prioritarias para poder establecer el enlace directo entre Madrid y Valencia, y más cuando con posterioridad, el 6 de noviembre de 1936, el gobierno republicano se trasladó a Valencia. Desde entonces se convirtió en una necesidad de tipo estratégica, pues con el Gobierno instalado en Valencia y la resistencia en Madrid, el transporte por ferrocarril era una cuestión vital. Durante la guerra, y pese a los esfuerzos realizados, las limitaciones del momento hicieron imposible un avance significativo de los trabajos.

El 1 de noviembre de 1936 se realizó la recepción parcial provisional por parte del Estado de las obras realizadas hasta la fecha en la línea, y listadas anteriormente. La construcción debía continuar, pero al no hacerlo con el ritmo previsto, el Estado se hizo cargo de la ejecución directa el 6 de junio de 1937<sup>111</sup>, tras rescindir las obras con la concesionaria.

La urgencia militar obligó a la emisión el 22 de Agosto de 1937<sup>112</sup>, de un Decreto aprobando la realización de tres variantes para esquivar los cauces del barranco de San Jorge, del río Cabriel y del Narboneta. La línea del ferrocarril Cuenca-Utiel estaba prácticamente terminada, salvo las tres soluciones de continuidad por los tres viaductos que quedaban por construir. Los viaductos proyectados requerían de una solución técnica de difícil ejecución durante la guerra. Por ejemplo, en el viaducto de San Jorge, en su proyecto original la solución propuesta era un arco de hormigón armado de 88 metros de luz y 20 metros de flecha. En octubre de 1936, se desechó tal opción, y la Compañía MZA planteó otra a base de un tramo metálico de 72 metros de luz y dos tramos metálicos laterales de 40 metros de la Colección Oficial vigente, cuyo plazo de ejecución se estimaba en las circunstancias especiales, en 12 meses. Ninguna de las dos

---

<sup>111</sup> Decreto de 6 de junio de 1937 por la que se autoriza a la Jefatura de Construcción de Ferrocarriles para estudiar y redactar los proyectos necesarios para la continuación de las obras en la línea de ferrocarril de Cuenca a Utiel. Gaceta de la República, número 159, 8 de junio de 1937.

<sup>112</sup> Decreto de 22 de agosto de 1937 por el que se aprueban las tres variantes de la línea de ferrocarril Cuenca a Utiel. Gaceta de la República, número 235, 24 de agosto de 1937.

fue ejecutada, y para la continuidad de la línea, se aprobó la realización de una variante<sup>113</sup>.

Trataron entonces de habilitar un paso provisional de los trenes evitando la dificultosa construcción de los tres viaductos proyectados, imposibles de ejecutar por la falta de medios y de tiempo. Esta solución de variantes había sido reconocida como urgente y necesaria por el Ministerio de Defensa, que realizó un anteproyecto que sería la base de los tres proyectos presentados por la Jefatura de Obras Ferroviarias de la Zona Centro y aprobados por el Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas.

Los tres proyectos fueron redactados por Juan Romera, Ingeniero de Caminos de la Jefatura de Obras Ferroviarias. El primero, correspondiente a la variante del Cabriel, tenía una longitud de 5.013,60 metros; la variante de San Jorge contaba con una longitud de 3.710 metros, con trazado en retroceso y una pendiente máxima de 20 milésimas; y la variante del Narboneta consistía en el establecimiento de dos planos inclinados. Como simplificación para facilitar la ejecución, los puentes provisionales para cruzar los ríos consistirían en tubos volcados sobre los cauces. El nuevo puente proyectado sobre el Cabriel, era metálico, y para su diseño se había tenido en cuenta la disponibilidad de materiales, de tal modo que proyectó la construcción a base de hierros en U. Los trabajos se encomendaron a los Talleres de la Red de MZA que no pueden encargarse de la construcción por no disponer de los 760 metros que necesitaban de hierro U de 250. Dada la urgencia en acometer dichos trabajos, y para no retrasarlos, incluso se planteó la modificación del proyecto, a fin de emplear los hierros de los que pudiera disponerse, siempre y cuando no se produjera merma de la resistencia del tramo<sup>114</sup>.

Los tres fueron aprobados en el mismo Decreto de 22 de agosto de 1937, que además facultaba al Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas, para su ejecución inmediata en el plazo más breve posible, eximiéndole de cualquier

---

<sup>113</sup> AHF, C-0121-004: línea de Cuenca a Utiel. Reparaciones. Del 27 de abril de 1929 al 9 de noviembre de 1940.

<sup>114</sup> AHF, C-0121-004: línea de Cuenca a Utiel. Reparaciones. Del 27 de abril de 1929 al 9 de noviembre de 1940.

tramitación administrativa de otra índole. De las tres variantes propuestas anteriormente, sólo se llegaría a disponer vía en una de ellas, la de San Jorge, de 3,696 Km.

Los tramos de la línea abiertos al tráfico en esta línea durante la guerra fueron los siguientes:

- Cuenca-Arguisuela: 44,982. En servicio por motivos bélicos desde 25/10/1938<sup>115</sup>.
- Camporrobles-Utiel: 21,38 Km. En servicio desde 25/10/1938. Apertura por motivos bélicos<sup>116</sup>.

El primer tramo Cuenca-Arguisuelas, necesitó de trabajos de mantenimiento inmediatos a su precipitada puesta en servicio. Para garantizar el paso de los trenes en buenas condiciones de circulación, hubieron de ejecutarse trabajos de reparación diversos que consistieron en<sup>117</sup>:

- nivelación de la vía en una longitud de 40 kilómetros, efectuando levantes de hasta 80 cm, que exigieron del extendido de 6.000 m<sup>3</sup> de piedra de machaqueo.
- Rectificación del trazado de las curvas para dotarlas del peralte correspondiente, modificando incluso la entrada y la salida en las mismas.
- Reparación de los terraplenes para rectificar pequeños deslizamientos en unos casos y en otros importantes rectificaciones por falta de estabilidad.
- Desprendimientos en los desmontes por la mala calidad del terreno de asiento y

---

<sup>115</sup> Este dato se ha extraído del artículo de GARCÍA RAYA, JOAQUÍN: “*Cronología básica del Ferrocarril Español de vía ancha*”. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid. IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, 2006. Para este tramo, existe constancia de que se produjeron circulaciones en fecha anterior que la indicada en el citado artículo. Concretamente, en el informe de explotación de esta línea del 22 de Junio de 1937, se relatan las dificultades de los servicios de transporte en el ramal de Cuenca Arguisuelas. AHF, C-0121-004: línea de Cuenca a Utiel. Reparaciones. Del 27 de abril de 1929 al 9 de noviembre de 1940.

<sup>116</sup>GARCÍA RAYA, JOAQUÍN: “*Cronología básica del Ferrocarril Español de vía ancha*”. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid. IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, 2006.

<sup>117</sup> Esto da muestra de las dificultades que sufrieron durante la ejecución y de las deficiencias que produce la construcción en circunstancias tan adversas. AHF, C-0121-004: línea de Cuenca a Utiel. Reparaciones. Del 27 de abril de 1929 al 9 de noviembre de 1940.

de los temporales, que limitaron la circulación<sup>118</sup>.

- Limpieza de cunetas y recrecido de paseos.

Por este motivo, la explotación de la línea resultó complicada. Los trenes circulaban en condiciones excepcionales, ya que no se podía garantizar el paso de los trenes sin riesgo.

Fue en la posguerra cuando se produjo la inauguración y el inicio de la explotación de los tramos restantes, concretamente en:

- Arguisuela-La Gamedosa: 7,286 Km. En servicio desde 08/06/1942. Explotación provisional y en precario hasta construir el Viaductos de San Jorge. Inaugurado en 1947.
- La Gamedosa-Enguidanos: 25,253. En servicio e inaugurada el 26/11/1947.
- Enguidanos-Camporrobles: 14,527 Km. Inaugurada en el 1947, pero en servicio desde 1/11/1941.

Lo que sí se consiguió establecer de modo directo entre Madrid y Valencia, fue la totalidad de la línea de teléfono, que aseguró desde 1937 las comunicaciones telefónicas con el frente de Madrid.

La segunda línea que se construyó bajo el gobierno republicano fue la que discurría entre Torrejón y Tarancón, con el objetivo de asegurar la comunicación entre Madrid y Alicante. La línea había sido declarada por el Gobierno y por el Ministerio de Defensa Nacional y el Estado Mayor del Ejército como necesaria y de urgente construcción y puesta en servicio, lo que permitía una rápida construcción al poder prescindir del resto

---

<sup>118</sup> Los servicios de vía y obras de MZA del bando republicano, relatan los peligros por desprendimiento en el tramo entre Cuenca y Arguisuela del siguiente modo: “...esos desprendimientos, que hace que repentinamente caigan a la vía masas de tierra o bloques de piedra, pueden dar origen a un accidente en la circulación a pesar de nuestra vigilancia, por lo cual sería de desear que en el trayecto Cuenca a Arguisuelas los trenes circularan con una marcha moderada para evitar en lo posible lamentables consecuencias. Digo esto porque en la actualidad circula desde Carboneras a Cuenca muchos días un tren hospital con velocidad excesiva para que el maquinista pueda dominar el tren al encontrarse en la vía un obstáculo.” AHF, C-0121-004: línea de Cuenca a Utiel. Reparaciones. Del 27 de abril de 1929 al 9 de noviembre de 1940.

de la tramitación administrativa ordinaria una vez que el proyecto había sido aprobado<sup>119</sup>. La línea había quedado interceptada en diversos puntos al sur de Getafe entre noviembre de 1936 y el verano de 1937, sobre en todo en Ciempozuelos debido a los desplazamientos que se producían en el frente del Jarama. En este caso se diseñó una nueva línea, con nuevos tramos. El objetivo inicial era instalar un ferrocarril de emergencia que permitiera llevar trenes desde Madrid a la línea de Cuenca, y desde allí ir directos hasta Valencia, en previsión eso sí, de la terminación de los trabajos en la línea Cuenca-Utiel.

Este ferrocarril se hizo popular por la propaganda que el bando republicano hizo de su construcción, denominándolo el “ferrocarril de los 100 días”, por ser este el tiempo estimado de su construcción, aunque en realidad fue algo más.

La línea contaba con un total de 91,300 Km, que discurrían entre Torrejón (Km 0+000 del trazado) hasta Tarancón, pasando por Mejorada del Campo, Loeches, Pozuelo del Rey, Nuevo Baztán, Villar del Olmo, Estremera, Fuentidueña del Tajo, Belinchón, Orusco de Tajuna y Tarancón<sup>120</sup>.

---

<sup>119</sup> Decreto de 12 de agosto de 1937 por el que se aprueban los proyectos de construcción de la línea de ferrocarril de Torrejón de Ardoz a Tarancón. Gaceta de la República, número 225, 13 de agosto de 1937.

<sup>120</sup> Los proyectos de construcción para las distintas secciones y tramos que componían las líneas fueron aprobados en varios Decretos. Decreto de 12 de agosto de 1937 por el que se aprueban los proyectos de construcción de la línea de ferrocarril de Torrejón de Ardoz a Tarancón. Gaceta de la República, número 225, 13 de agosto de 1937; Decreto de 24 de enero de 1938 por el que se aprueba el proyecto de construcción de la línea de ferrocarril de Torrejón de Ardoz a Tarancón, sección Tarancón-río Tajuna. Gaceta de la República, número 25, 25 de enero de 1938 y Decreto de 25 de febrero de 1938 por el que se aprueba el proyecto de construcción de la superestructura de la línea de ferrocarril de Torrejón de Ardoz a Tarancón. Gaceta de la República, número 58, 27 de febrero de 1938.



Trazado de la línea de Torrejón a Tarancó por tramos.

Para su construcción se dividió en dos secciones: Torrejón-Orusco (PK46+700 de la línea) y Orusco-Tarancón. El tramo inicial de 6,500 Km entre Torrejón y Mejorada del Campo aprovechó la línea existente de la fábrica de La Poveda<sup>121</sup>, una azucarera de la

<sup>121</sup> La fábrica la Poveda inició su actividad en noviembre del año 1900, motivado principalmente por la necesidad de producción de azúcar en territorio peninsular tras la pérdida de Cuba. La remolacha de los campos colindantes era transportada hasta la fábrica por ferrocarril, a través de tres líneas:

- La Poveda-Ciempozuelos, propiedad de la compañía.
- La Poveda-Torrejón de Ardoz, propiedad de la compañía también. El tramo entre Torrejón-Mejorada fue incorporado durante la guerra civil al ferrocarril de “los 100 días. Tras el conflicto, se devolvió la explotación a la fábrica.
- La línea Madrid-Arganda, que no era propiedad de la fábrica.

zona que poseía este ferrocarril de ancho 60 cm. En este tramo tan sólo hubo que cambiar el ancho de vía.

Las secciones restantes eran tramos de nueva construcción por un trazado que tuvo que salvar diversos accidentes geográficos. Las pendientes en algunos tramos alcanzaron las 21 milésimas y las rampas llegaron hasta 20 milésimas. Se construyeron un total de 10 túneles en el tramo, algunos revestidos de ladrillo, lo que les da un aspecto muy elaborado para ser construcciones en época de guerra. En previsión de que los trenes tuvieran que permanecer mucho tiempo en ellos en períodos de ataques aéreos, los túneles disponían de chimeneas para la evacuación de humos. En algunas trincheras también se instalaron nichos de refugio para los trenes.

El balasto se obtuvo de una cantera, la de Paredes de Melo, cercana a la zona de construcción. Y para el carril, se las ingeniaron para desmantelar a toda prisa el material en la estación de clasificación del norte en las Matas<sup>122</sup> y de los tramos de la línea de Ávila situados entre Madrid y las sierras controladas por los franquistas, y traerlo para ser reutilizado en esta línea. Reacción lógica considerando que las líneas desmanteladas ya no podían ser usadas por el bando franquista. Las traviesas tuvieron que ser dispuestas al doble de distancia de lo habitual debido a la escasez en número.

La explotación del tramo Torrejón-Tarancón empieza el 14/06/1938<sup>123</sup>, con la dotación de locomotoras del depósito de Madrid-Delicias, que habían quedado inoperativas de la Compañía del Oeste en Madrid.

---

Durante la guerra civil se paralizó el funcionamiento de este ferrocarril, y la fábrica tuvo que cerrar en 1938. Posteriormente reinició su actividad, en 1940, y se mantuvo en funcionamiento hasta 1972.

TOSTÓN MENÉNDEZ, FELIPE; LÓPEZ CIDAD, JESÚS FERNANDO: *“El tren de la azucarera Ciempozuelos-La Poveda. Un caso de arqueología industrial”* Fundación de los Ferrocarriles Españoles. II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez, 2001.

<sup>122</sup> “Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance”\_Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939)\_TOMO I\_texto y gráficos y TOMO II\_cuadros estadísticos. Espasa Calpe, S.A. Madrid, 1940.

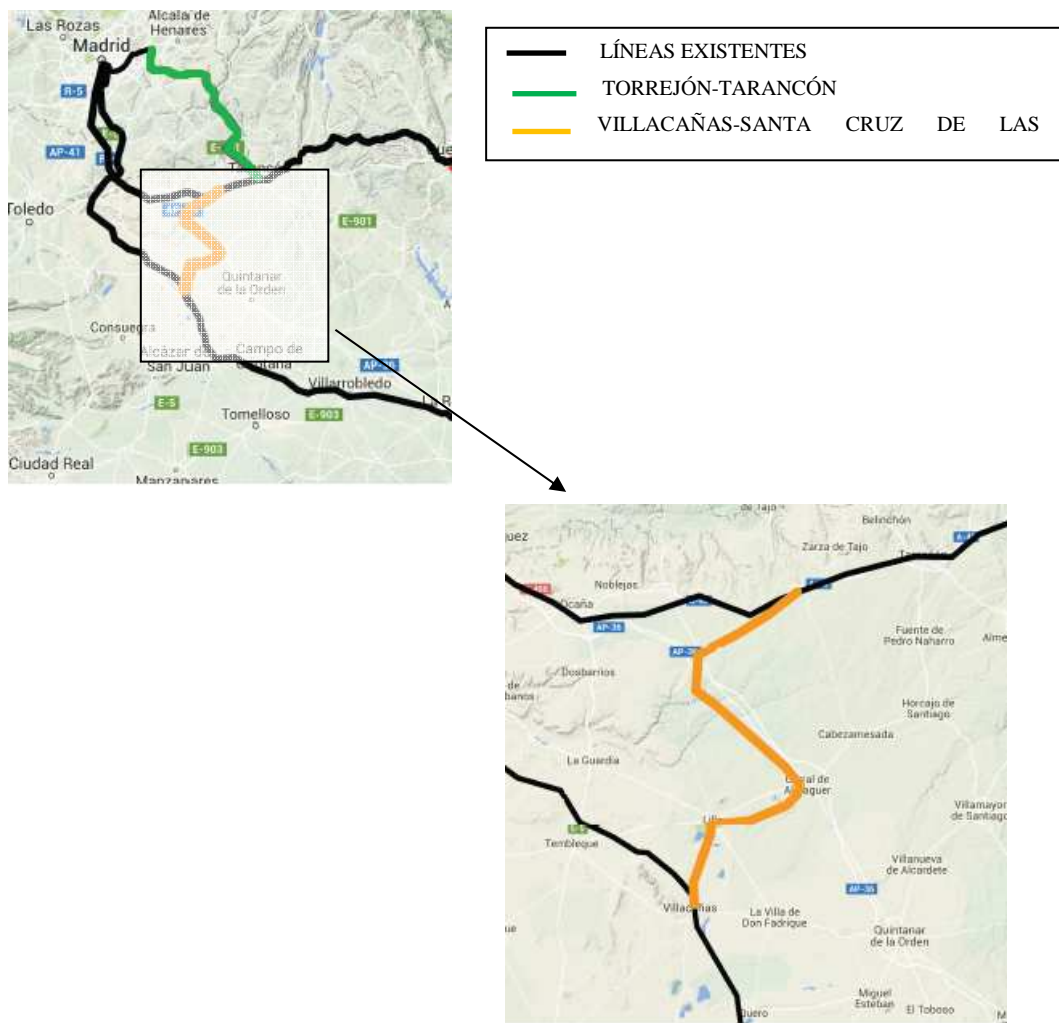
<sup>123</sup>GARCÍA RAYA, JOAQUÍN: *“Cronología básica del Ferrocarril Español de vía ancha”*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid. IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, 2006.



Pero la línea Cuenca-Utiel todavía no estaba finalizada y la previsión no era halagüeña al respecto. Hubo que replantearse la estrategia de comunicar por ferrocarril Madrid con Valencia, sin pasar por las zonas ocupadas por el ejército sublevado. Por eso, mientras se realizaba la construcción del Torrejón-Tarancón, se planteó la siguiente solución para poder dar continuidad a esta línea: retroceder desde la línea de Cuenca de M.Z.A hasta la línea de Madrid a Alicante, en un lugar seguro lejos de la artillería en zonas como Aranjuez o el Jarama. Y se decidió que los puntos de conexión serían en Santa Cruz de la Zarza (línea de Cuenca) y Villacañas (línea de Alicante). En total eran 41,248 Km que discurrían entre Santa Cruz de la Zarza-Lillo-Corral de Almaguer-Villatobas-Villacañas. La aprobación de este proyecto, se produjo tras la declaración de urgencia y necesidad de construcción de esta línea, en el Decreto de 22 de agosto de 1937 <sup>124</sup>.

---

<sup>124</sup> Decreto de 22 de agosto de 1937 por el que se aprueba el proyecto de construcción de la línea de ferrocarril de Villacañas a Santa Cruz de la Zarza. Gaceta de la República, número 235, 24 de agosto de 1937.



Trazado del Ferrocarril de Villacañas a Santa Cruz de las Zarcas.

Las obras se iniciaron a mediados de 1937 y su finalización fue rápida, aunque con algunos defectos de construcción como la inestabilidad de la infraestructura. Hubieron de recurrir a soluciones ingeniosas en algunos casos y en otros a soluciones posibles por las dificultades en cuanto a medios materiales de construcción y de personal. El personal ferroviario estaba en su mayor parte militarizado o formando parte de las milicias en el frente de guerra. Por eso, para resolver el problema de la escasez de medios humanos, se hubo de recurrir al empleo de los prisioneros de guerra. En el caso de los materiales, para el balasto se explotaron canteras de la zona, y para el carril se trajo el carril correspondiente a la segunda vía del trayecto Manzanares-Valdepeñas (de la línea de Andalucía). Las traviesas hubieron de ser tendidas al doble de distancia de lo habitual.

La explotación de este tramo se inicia en 1938, y su utilización fue alta por los transportes militares principalmente, aunque éstos no fueron los únicos. Tal es así, que hubo que reabrir apartaderos abandonados en la línea Madrid-Alicante.

La totalidad de la línea, Madrid-Orusco-Tarancón-Santa Cruz-Villacañas-Valencia, fue conocida como la “vía Negrín”, y fue explotado bajo la autoridad militar hasta el final del conflicto, aunque su uso no fue únicamente militar. Tras el fin del conflicto, la línea que con tanto esfuerzo se había construido, fue desmontada. En 1940 se desmontó el tramo Torrejón-Tarancón, con excepción de los 6,500 Km que discurren entre Torrejón y Mejorada del Campo, que decidió aprovecharla la Azucarera de Madrid. El tramo entre Villacañas y Santa Cruz se mantuvo, en vistas a una posible modernización y explotación de la línea<sup>125</sup>.

Estas fueron las únicas construcciones de infraestructura ferroviaria que se produjeron durante la guerra en el bando republicano, construcciones de emergencia para salvar los problemas derivados de la localización del frente y de la división territorial en dos zonas. Los esfuerzos a los que obligaban dichas construcciones resultaban inasumibles en una etapa tan complicada.

---

<sup>125</sup> ESTEVE GARCÍA, J.P.: “*Las relaciones ferroviarias Madrid-Valencia en los años de la Guerra Civil Española*” Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid. II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez, 2001.

### 4.2.3 DESTRUCCIONES Y DAÑOS MÁS FRECUENTES EN LOS FERROCARRILES.

Las destrucciones que se describirán en este epígrafe se referirán principalmente a aquellas que se han producido en la infraestructura ferroviaria durante el conflicto. Al presentarlas no se pretende realizar su cuantificación y/o valoración económica, debido a las dificultades que esto acarrea y que no constituye en sí mismo el objeto de esta tesis. Por el contrario se trata de describir del mejor modo posible, los daños causados por los ejércitos en conflicto en dichas infraestructuras, el *modus operandi* y la relación que éstos guardaban con el espacio físico y temporal en el que se producían.

Para presentar estos daños, se debe en primer lugar, diferenciar entre las zonas en las que se producen, y dentro de éstas incluso entre las líneas. Ambos frentes habían definido como objetivo estratégico la posesión de las líneas ferroviarias, y cuando esto no era posible, se trataba de causar el mayor daño posible en las líneas del enemigo. Por eso muchas acciones únicamente estaban destinadas a interrumpir el tráfico a través de la destrucción de la infraestructura, en acciones de guerra planificadas. Pero también en la retirada de los ejércitos, cuando sabían que la pérdida de las líneas era irreversible, se procedía a su destrucción, total o parcial, buscando tanto imposibilitar la utilización de la línea por el enemigo como facilitar la acción de repliegue. Muy pocas veces los daños causados se producían por acciones precipitadas, acciones que podían resultar contraproducentes<sup>126</sup>.

Al ejército republicano se deben la mayor parte de los daños en las líneas ferroviarias, dado que, como se ha comentado, se tuvo que batir en retirada en mayor número de ocasiones. Como es lógico, las líneas más importantes constituían los principales objetivos. Así lo demuestran los numerosos documentos, notificaciones, informes que en ambos bandos y desde el inicio del conflicto, definían las redes ferroviarias

---

<sup>126</sup> En el puente sobre el río Nora, de la línea de León a Gijón, se produjo la voladura precipitada al inicio del conflicto. Sobre este particular se da más detalle en el apartado 5.2. “*Reparación y construcción de puentes durante el Glorioso Movimiento Nacional*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

estratégicas y los puntos más vulnerables para proceder a su inutilización. Entre los objetivos se encontraban las estaciones de ferrocarril, principalmente aquellas que tenían un tráfico intenso y que albergaban acopio de materiales<sup>127</sup>. En particular, el interés estribaba en conocer el estado tanto de las líneas en posesión del enemigo como del material rodante, además de las circulaciones y utilización que daban a la red ferroviaria, para poder causar el mayor daño posible.

En segundo lugar, hay que entender el momento en el que se producen dentro del devenir del conflicto. A medida que este se prolonga en el tiempo, las destrucciones aumentan tanto en número como en intensidad, debido a la experiencia que se va adquiriendo en las mismas. Se considera que tras la retirada de Asturias es cuando estas destrucciones empiezan a tener mayor virulencia. Al final del conflicto este número es muy alto, y afectaba en consecuencia, a las líneas de la zona de levante del país, ya que fue la última en caer en manos de los sublevados.

Las líneas que sufrieron mayores destrucciones fueron aquellas que más tiempo estuvieron expuestas a las acciones bélicas. La distribución geográfica nos muestra que las líneas más afectadas dentro de la red de MZA, son la de Madrid-Barcelona, Tarragona a Barcelona y la de Barcelona a Francia por Granollers, aunque el resto también sufrió daños de consideración<sup>128</sup>.

Los daños que sufrió la infraestructura se pueden clasificar en los siguientes tipos:

- Daños en los elementos singulares de la red: hablamos de estructuras, puentes, viaductos, pontones, alcantarillas y demás obras de fábrica. La inutilización de estos elementos, total o parcial, imposibilita el tráfico ferroviario sobre la línea, de ahí la importancia como elemento singular que lo erige en el principal objetivo bélico. Los túneles también fueron obras que sufrieron numerosos desperfectos por voladura, que afectaban a las boquillas y a los primeros metros de

---

<sup>127</sup> AGMAV, C2126,12/19: Nota dirigida al General Jefe del Aire sobre la conveniencia de bombardear la estación de Alp, Servicio de Información y Policía Militar, Burgos, 4 de marzo de 1938\_bando sublevado.

<sup>128</sup> Otras líneas afectadas de manera importante fueron las de Madrid-Ciudad Real-Badajoz, Manzanares a Córdoba y Córdoba Sevilla. AHF, C-0996-001: Relaciones de las obras averiadas o destruidas, valoraciones de daños y planes de obras en las líneas de la red del 25 de agosto de 1937 al 13 de septiembre de 1938.

revestimiento. Su destrucción también producía la interrupción del tráfico<sup>129</sup>. Tras el reconocimiento de la vía férrea entre Fayón y el puente sobre el Ebro, frente al barranco García, el Cuerpo del Ejército Marroquí del bando sublevado, describe de este modo la afección a los túneles: *“Partiendo de la Estación de Ascó, a la entrada del primer túnel, hay una voladura de 12 metros, aproximadamente; en el segundo túnel, hay una voladura a la salida, quedando los raíles en posición, cortadas las traviesas y desprendida la tierra por debajo de los raíles, en unos 20 metros de extensión; ...en el km. 181,500, a la entrada del cuarto túnel, una voladura de una extensión aproximada de 60 metros, de los cuales 20 metros están sin raíles, encontrándose éstos a una y otra parte, destrozados. La entrada del cuarto túnel, queda completamente imposibilitada, pues su interior está a punto de caer”*.

- Daños en la infraestructura: en este caso afecta a los elementos de vía o a la plataforma, buscando generar un corte en la línea, que de nuevo impida la circulación de trenes.
- Daños en las instalaciones: afecta principalmente, y como recurso al que se recurrió en numerosas ocasiones, a las estaciones<sup>130</sup>. Por medio de la construcción de refugios, que fue muy numerosa en ambos bandos, se percibe la importancia de este objetivo de guerra.
- Daños en otros elementos: se corresponden con destrucciones a otros elementos como los cables de comunicaciones, aparatos telegráficos, instalaciones de electrificación y seguridad, etc

---

<sup>129</sup> El número de túneles de ferrocarril afectados fue mucho mayor que en el caso de las carreteras. Por ejemplo, en la línea de Zaragoza a Barcelona por Villanueva, de MZA, se contabilizan un total de 5 túneles volados en una longitud de 130 kilómetros, concretamente en los PK 518,989; PK 524,485; PK 535,724; PK 590,694 y PK 646,513. AHF, C-0996-001: Relación de las obras averiadas o destruidas, valoración de daños y título de las obras en las líneas de la red de MZA, del 25/08/1937 al 13/09/1938. Archivo Histórico Ferroviario. Madrid.

<sup>130</sup> Los daños en las estaciones de la Compañía del Norte han sido cuantificados, representando un 57,7 por 100 del total, mientras que los daños en la infraestructura supusieron el 27 por 100 del total al que hubo de hacer frente esta Compañía. CAYÓN GARCÍA, FRANCISCO; MUÑOZ RUBIO, MIGUEL: *“El Ferrocarril como sector estratégico durante la guerra civil española: reorganización, explotación y consecuencias”*. Economic History. Working Paper 01/2006. Universidad Autónoma de Madrid.

Para conseguir interrumpir la circulación ferroviaria se disponían de diversos métodos, que se empleaban en función de los objetivos en los daños a causar definidos con anterioridad, y también de la situación en la que en ese momento se encontraba el ejército causante de la destrucción. De este modo podemos clasificar los daños producidos en las líneas del siguiente modo<sup>131</sup>:

1. Daños a producir en las líneas ferroviarias enemigas: en este caso se recurría a dos acciones bélicas tipo:

- Los bombardeos, que de manera indiscriminada pretendían cortar el tráfico. Se dirigían principalmente a los puntos singulares de estas infraestructuras, los puentes, en acciones planificadas. La aviación conocía la ubicación de los puentes a bombardear, previa información de los servicios secretos, que habían analizado los puntos más débiles y vulnerables de la red, y cuya reparación sería más dificultosa. De este modo se destruyeron gran número de puentes de ferrocarril.

Los bombardeos también se dirigieron a las estaciones de ferrocarril<sup>132</sup>, lugares de importancia estratégica por ser el lugar de almacenamiento y acopio de materiales

---

<sup>131</sup> Los tipos de acciones de guerra que causaron daños en los ferrocarriles se han obtenido a partir de las Relaciones de las obras averiadas o destruidas, valoraciones de daños y planes de obras en las líneas de la red del 25 de agosto de 1937 al 13 de septiembre de 1938, localizada en el Archivo Histórico Ferroviario con referencia AHF, C-0996-001.

<sup>132</sup> De los daños que sufrían las estaciones por bombardeos, dan cuenta los numerosos informes del bando republicano desde el inicio del conflicto. Se transcriben los sufridos en la estación de Aranjuez por bombardeo del día 4 de noviembre de 1936: *“Estación de Aranjuez.-(línea de Alicante) destruida, por incendio un coche de 1ª, un vagón cerrado, cargado de uvas y otro de embutidos y destrozados 10 metros de verja del jardín de la mencionada estación.*

*En el puente sobre el Jarama una bomba movió parte del estribo del lado derecho, lado alicante, cuyo daño no impide la circulación.*

*En la estación de Aranjuez (Cuenca) se ha incendiado el archivo antiguo cocherón, 60.000 traviesas en blanco, 15 postes, y 200 mts. De empalizada del jardín, inutilizando el carril de 12 mts y 45 Kgs. En la vía general de Cuenca, 97 carriles de 6 mts. Y 30 Kgs. Torcidos, de las vías del Almacén, incendiadas 75 traviesas, inutilizados 2 paratopes y los carriles planos del carro transbordador y descompuesto el asiento de obra de los mismos”. AHF, C-1356-10: Huelgas, conflictos sociales y bombarderos, del 24 de enero de 1936 al 1 de enero de 1937\_bando republicano.*

de guerra, pero también por albergar instalaciones y medios de comunicación imprescindibles para el mantenimiento del tráfico. En este caso no se tuvieron en cuenta los posibles daños humanos. Las estaciones eran un blanco fácil para los bombardeos puntuales planificados. De ahí la importancia que en uno y otro bando se otorga a la construcción de refugios. En el bando republicano se creó la Comisión de Estudio y Construcción de Refugios contra Bombardeos, dependiente del Consejo Nacional de Ferrocarriles, que autorizaban la construcción de los mismos en lugares tan dispares como en los accesos al metro, laboratorios, talleres, etc. En el bando sublevado, las Compañías también propusieron la construcción de refugios, aunque en menor número.

Para la inutilización de la red, el bombardeo era adecuado por la destrucción completa que provocaba en una determinada sección, cortando los servicios de tráfico.

- Sabotajes por partidas de combatientes, que al entrar en terreno enemigo, deterioraban o destruían las líneas por la colocación de petardos. Estas acciones arriesgadas, resultaban de pequeña importancia en cuanto a los daños causados, que solían limitarse al corte de carril o a la destrucción de traviesas aunque se agravaban en gran medida cuando producían la explosión del petardo al paso de los trenes, haciéndolos descarrilar y provocando la ira de los mandos del Ejército atacado. Así ocurrió el 8 de enero de 1938, en la línea del ferrocarril de Baena a Puente Genil, en el km 8,800 entre Cabra y Lucena. A las 19 h explotó un petardo al paso del tren, descarrilando la máquina y siete unidades. Esta zona, en ese momento, estaba situada a más de 25 km de distancia del frente, por lo que se deduce que la acción fue ejecutada por una partida de guerrilleros. El general jefe del ejército Sur se pone al frente de la investigación, buscando determinar y esclarecer el hecho, por si pudiera haber omisión o falta de vigilancia en la prestación de los servicios.<sup>133</sup>

---

<sup>133</sup> AGMAV, C2374, 145, 28: Atentados. Explosión de un petardo en la línea férrea de Baena a Puente Genil, al paso de un tren del que descarrilaron la máquina y siete vagones. Enero de 1938\_bando sublevado.



De las partidas de combatientes, y de sus acciones en el tramo de Cariñena a Teruel, línea que abastecía al frente de Aragón en 1938, habla García Lomas indicando que “*patrullas sueltas hacían incursiones nocturnas, colocando petardos de todo tipo, que en número de varios centenares explotaron durante la campaña sobre dicha línea, molestando su explotación y siendo una causa de algunos accidentes*”<sup>134</sup>.

Otra forma de sabotaje que se realizaba era el lanzamiento de bombas de mano para causar daños en las instalaciones<sup>135</sup>, al paso de trenes o en los propios elementos de la superestructura y que eran arrojadas desde pasos superiores o puntos elevados a las vías.

La primera de las acciones descritas fue ejercida por ambos bandos, aunque con especial virulencia por el bando sublevado, que contaba con dos herramientas básicas para ejecutar los bombardeos: por un lado, la aviación, gran parte de la cual procedía de la cesión que los alemanes hicieron a Franco; y por otro lado, unos inmejorables servicios de información que identificaban con gran concreción los puntos claves de la red enemiga, causando los mayores daños posibles. Como ejemplo de los daños que una acción de este tipo podía causar, se transcribe el informe emitido para conocimiento del Ingeniero Jefe de la 4ª División de MZA en la zona republicana, tras el bombardeo de la aviación franquista:

*“Linares, 13 de diciembre de 1936*

*Sr. Ingeniero Jefe de la 4ª División. Madrid.*

*Sobre las 10,59 h. del día de hoy, un avión faccioso que voló sobre el apartadero de Las Madrigueras, arrojó una bomba que cayó sobre la vía general, rompiendo el carril izquierdo frente al edificio de viajeros.- El mismo avión continuó su marcha en el*

---

<sup>134</sup> GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “*La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

<sup>135</sup> A consecuencia de la explosión de una bomba de mano, quedaron cortados los hilos de las comunicaciones con Arguisuelas y también el alambre de tiro del disco. AHF, C-0121-004: línea de Cuenca a Utiel. Reparaciones. Del 27 de abril de 1929 al 9 de noviembre de 1940.

*sentido Madrid y a su regreso por la estación de Baeza, arrojó otra bomba que cayó sobre la vía 3ª inutilizando 24 metros de vía y destrozando dos vagones que se encontraban en la vía 4ª.*

*Los desperfectos ocasionados son:*

*4 carriles de 12 mts y 40 Kgs inútiles.*

*3 pares de bridas de 40 Kgs, id.*

*20 traviesas.*

*Continuando su marcha el referido avión hacia Córdoba evolucionó por Las Madrigueras donde arrojó otras 19 bombas, inutilizando las transmisiones de enclavamiento, red telefónica y telegráfica de la Red y Gobierno, y tubo del freno vacío de la máquina 1562 del tren EAC 1.*

*Es lo que tengo el honor de poner en su conocimiento.*

*El Asentador”<sup>136</sup>.*

Las acciones bélicas puntuales, los sabotajes, fueron sufridos principalmente en las zonas que iban quedando bajo el dominio de los sublevados. Estas acciones eran realizadas por partidas de guerrilleros que no habían podido huir en la retirada de los republicanos y por lo tanto estaban encerrados en la zona franquista. Sus medios eran limitados, pero con gran audacia y valor, pretendían causar el mayor daño en el enemigo, mostrando de nuevo la importancia que las comunicaciones desempeñan en una guerra.

## 2. Daños a producir en las líneas férreas propias, al batirse en retirada.

Se puede hablar de cuatro tipos de acciones:

- Voladuras: se correspondían con acciones planificadas en puntos concretos de la red, siendo de nuevo objetivo principal los puentes, pontones y alcantarillas y demás obras de fábrica, por las consecuencias de su destrucción, pero también afectando a otras secciones para provocar el corte de la línea. También se produjeron voladuras en los terraplenes, cuya reparación resultaba costosa.
- Acciones destinadas a inutilizar la línea por falta de los elementos constitutivos:

---

<sup>136</sup> AHF, C-1356-10: Huelgas, conflictos sociales y bombarderos, del 24 de enero de 1936 al 1 de enero de 1937\_bando republicano.

estas acciones se corresponden con los levantamientos de carril o su corte; la retirada o rotura de traviesas; la eliminación del balasto<sup>137</sup>; y el levantamiento de los cables de comunicaciones y aparatos telegráficos y telefónicos; destrucción de la catenaria<sup>138</sup> y elementos de electrificación, como las subestaciones<sup>139</sup>; destrucción de las instalaciones de señalización y enclavamiento; destrucción de las aguadas que hasta esa época eran necesarias para el servicio de los trenes o la inutilización de tramos por extensión de tierras sobre las vías<sup>140</sup>.

- Acciones destinadas a provocar daños en los diversos servicios de la red: en este caso se trataba de la destrucción de las estaciones<sup>141</sup> y también de los talleres y depósitos y casillas, de los que se llevaban todos los materiales y herramientas posibles. Las estaciones sufrieron todo tipo de daños, que van desde la destrucción de los tabiques, retirada de la carpintería, puertas y ventanas hasta el hundimiento de la cubierta<sup>142</sup>. Se dañaba también lo máximo posible el material

---

<sup>137</sup> Véase nota 56 este capítulo (apartado 4.1.4).

<sup>138</sup> El corte de la catenaria sobre el Puente Internacional de Irún por los republicanos, supuso un grave conflicto diplomático con el gobierno francés, que aún no había reconocido oficialmente al gobierno sublevado que ahora controlaba esa zona, y ese puente en concreto. Hubieron de reunirse y definir la forma en la que se realizarían los servicios, que se reiniciaron el 5 de noviembre de 1937. GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “*La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

<sup>139</sup> Así ocurrió con las instalaciones de electrificación de Pajares y su subestación, que se desmontó por completo. GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “*La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

<sup>140</sup> AGMAV, C1378, CP83\_Informes sobre vías férreas, carreteras, pistas, puentes y túneles; obras en ellos. Cuerpo del Ejército Marroquí, diciembre de 1938\_bando sublevado.

<sup>141</sup> El destrozo en las estaciones se agravó a medida que el conflicto llegaba a su fin, siendo considerables en las de las líneas que alcanzaban el Mediterráneo y en las de Madrid (Príncipe Pío y Las Matas).

<sup>142</sup> Para todas las estaciones recuperadas, el bando sublevado detalló su estado y la valoración de daños. Entre ellas, se transcriben los daños que sufrió la estación de Caspe: “*Además de los carriles rotos se encontraron varios pozos de bombas de aviación hallando en uno rota la tubería general de conducción de agua de las balsas a las grúas rápidas. Varias zanjas, trinchera y parapetos, desmoronado un muro del desmonte lado izquierdo en 5 mts y varios trozos de 0,80 mts y 1 mts en el lado derecho, rotos 35 mts de murete y coronación de andén. Edificio para viajeros, por bomba de aviación derrumbada casi toda la cubierta que fue desmontada, produciendo la explosión interior la ruina de los tabiques de piso, derrumbamiento de la escalera y cielo rasos de planta baja de la parte del vestíbulo y pasillos, más el*

móvil que no se podía transportar<sup>143</sup>.

- Destrucción por descarrilamiento e incendio de trenes: esta acción no fue utilizada en un gran número de ocasiones porque suponía la pérdida del material móvil que podía ser necesario en la huida y para su posterior utilización. Está documentado el descarrilamiento e incendio de un tren de gasolina que destruyó la bóveda y hundió el túnel de Montabliz, en la retirada de Asturias, cuya reparación fue dificultosa<sup>144</sup>.

Como se ha comentado al inicio del capítulo, estas acciones fueron realizadas principalmente por el Ejército republicano. La mayoría de las destrucciones estaban planificadas, como las voladuras y los levantamientos de vía<sup>145</sup>, pero en otros casos, aún inmersos en el fragor de la batalla y con el ejército franquista recuperando terreno, grupos de batallones de ferroviarios se dedicaban a inutilizar las vías en una acción desesperada por ganar tiempo y perjudicar al máximo al enemigo.

Por todo lo anterior, queda evidenciado que el ferrocarril fue un objetivo de guerra por su función de medio de transporte. Pero no sólo contó con esa misión. El ejército de la

---

*desplome de la fachada de sillarejo al patio de carruajes que fue necesario desmontar hasta la imposta del piso bajo. La carpintería del piso toda inservible. Pabellón del Servicio de Recorrido, derrumbado el tejado y la fachada lado Barcelona. En las viviendas para empleados, agrietados casi todos los tabiques, desprendidos los cielos rasos, rotos los cristales y desaparecidas las cocinas de todas ellas. Los dos tanques de agua y las dos grúas rápidas agujereadas por bala y metralla. En los talleres de V y O desaparecidas las puertas y ventanas y sustraídas todas las herramientas de carpintería y herrería.”*  
AHF, C-0996-001: Relaciones de las obras averiadas o destruidas, valoraciones de daños y planes de obras en las líneas de la red del 25 de agosto de 1937 al 13 de septiembre de 1938.

<sup>143</sup> Así lo refiere José María García Lomas, en el artículo publicado en el número especial de 1936-1939 de la Revista de Obras Públicas, titulado “La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación”.

<sup>144</sup> GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

<sup>145</sup> Así lo refleja la orden de operaciones que emite el bando republicano el 2 de enero de 1939, a punto de finalizarse el conflicto y de perder Cataluña, cuando ordena por razones militares, proceder al levantamiento de la vía férrea entre Lérida y Borjas Blancas, Lérida y Molleruso y Termens-Molleruso, acción a ejecutar por las dos compañías del Batallón de Vía y Obras de Ferrocarriles. AGMAV, C575,7/11: Órdenes, partes, gráficos, etc. sobre destrucciones de vías férreas, puentes, carreteras, etc. en los sectores del Grupo de Ejércitos de la Región Oriental (GERO), febrero de 1939\_bando republicano.

República añade para el ferrocarril una función más innovadora, que es la de emplearlo como arma combatiente. Fabrica los denominados trenes blindados, que desde los primeros, al inicio de la guerra, irán evolucionando hasta convertirlos en maquinaria más precisa y eficaz. De la importancia otorgada a este medio de guerra, surgen en 1937 por primera vez, las Compañías de Trenes Blindados que derivarán en los Batallones de Trenes Blindados, encargados de dirigir, combatir y vivir en estas máquinas de guerra.

De modo esquemático, y aunque había diversos tipos que se fueron perfeccionando durante el conflicto, un tren blindado característico constaba de una locomotora, un tender para el servicio de agua y de carbón, y dos vagones, uno delante y otro detrás. La locomotora y el tender se blindaban completamente, y en éste último se situaba el puesto de mando. Los vagones, también blindados, iban situados en los extremos, y llevaban dos piezas artilleras sobre torretas en el techo del vagón, y una ametralladora en la parte central del mismo. En total, contaba con una longitud de unos 50 metros y un peso de unas 300 toneladas. Se camuflaba con pintura ocre, o incluso, disponiendo falsos carriles y traviesas en el techo para disimular su posición frente a un ataque aéreo<sup>146</sup>. Se emplearon en diversos frentes y batallas, como en Andalucía o en la ofensiva que para tomar Valencia, inician los sublevados en abril de 1938. La ofensiva partía desde Benicarló. Para su defensa, los republicanos dispusieron de trenes blindados en Alcalá de Xivert, población situada a 20 kilómetros de Benicarló. Demostró ser un arma tan apreciada por los republicanos como temida por el enemigo, aunque de eficacia no tan clara.

En estos trenes de choque iban también cuadrillas o grupos de trabajadores que se dedicaban a producir los mayores daños posibles a la infraestructura mientras se producía la retirada del tren blindado, exponiéndose a grandes peligros por estar descubiertos al fuego enemigo. Trataban de facilitar el repliegue y entorpecer al máximo la futura utilización de la línea por parte del enemigo que en su avance, la estaba ocupando. Para ello se dedicaban a cortar carriles, líneas de comunicación y telegráficas, etc. Se eliminaba todo aquello que pudiera servir para la comunicación del bando contrario; se recuperaba material que se pudiera utilizar en otras líneas; y se

---

<sup>146</sup>MOYA JULVE, JOSÉ VICENTE. “El tren blindado nº12. Su efímera actuación en la batalla de Alcalá Xivert”. Revista Mainhardt.

causan daños a la línea para permitir la retirada y poner obstáculos a la puesta en servicio, pero sin provocar grandes destrucciones. En general las destrucciones eran parciales, lo que facilitaba una rápida reconstrucción de las infraestructuras y que la circulación de trenes se reiniciase con relativa celeridad.

Por el carácter estratégico de las líneas férreas, ambos ejércitos organizaron sistemas de protección de las líneas en los puntos singulares que principalmente eran los puentes. Sobre este particular se da detalle en el capítulo 4.2.4.

#### 4.2.4 REPARACIONES EN LOS FERROCARRILES.

Al igual que las últimas acciones de los ejércitos en la retirada se dedicaban a causar los mayores daños posibles en la infraestructura, en este caso ferroviaria, las primeras órdenes y actuaciones del ejército que ocupaba las mismas, iban encaminadas a valorar el estado de la red y proceder a su reparación inmediata.

El reconocimiento sobre el estado de las líneas de ferrocarril se realizaba nada más ocupar nuevos territorios, identificando tanto la causa de los destrozos como los daños existentes y el lugar donde se habían producido<sup>147</sup>. De este modo, cuantificaban los daños y planificaban la reparación necesaria.

La prioridad de establecer el paso y reiniciar los transportes ferroviarios eran los objetivos marcados, por eso tras el reconocimiento de la red, se realizaban reparaciones de tipo provisional, tanto en la superestructura como en los puentes. En este apartado se describe el modo de proceder de los sublevados, pues ellos fueron los que a base de avanzar en el territorio, recuperaban las líneas del ferrocarril.

---

<sup>147</sup> Tras la ocupación de Cataluña, los destrozos en la red ferroviaria y en sus puntos singulares fueron cuantiosos. Así se refleja en los informes de reconocimiento, como el siguiente extraído del realizado en las líneas de catalanas de MZA: “Estación de Flix\_Una barra de las agujas rota por la artillería. Algunos trozos de carril levantado por disparos de artillería, anteriores al 25 de Julio.

Túnel de Flix, km 171, faltan 21 metros de carril de un solo lado, a 28 metros e la entrada. El túnel está dividido en tres espacios por cuatro tabiques de tablas; se advierte que ha sido utilizado como Hospital de Sangre.

Km 172, normal.

Km 173, dos vagonetas sobre la vía, y otra volcada sobre un raíl.

Km 174, normal.

Km 175 dos traviesas rotas y en una longitud de unos 25 metros, faltando bastante grava y tierra sobre un carril sin cubrirlo totalmente.

Km 176. Siete traviesas destrozadas por un embudo de aviación. Una alambrada propia cruza la vía dos veces.

Km 177; rotura por artillería de unos 50 metros de raíl que falta; rotura por artillería de 0,40 metros de raíl que falta también”.

En AGMAV, C1378, CP83\_Informes sobre vías férreas, carreteras, pistas, puentes y túneles; obras en ellos. Cuerpo del Ejército Marroquí, diciembre de 1938\_bando sublevado.

Para efectuar las primeras operaciones de reconstrucción, se constituyeron los “trenes de avance”, que aparecen únicamente mencionados en el ejército sublevado. Eran éstas unidades ferroviarias dotadas tanto del personal, como del material preciso para “reparar las vandálicas destrucciones que, en todas las líneas, realizaron en su retirada las hordas marxistas”, desde el momento de la recuperación de la línea. Se ocupaban fundamentalmente de reparar las vías, los puentes y los túneles, en unos plazos de ejecución muy breves. Se restauraban además las comunicaciones, y con vagonetas motoras, tras la actuación de los trenes de avance, se comprobaba el estado final de la línea por medio de los equipos de descubierta. En estos casos el riesgo al que se enfrentaban era alto, pues milicias republicanas o grupos aislados del ejército, hacían incursiones o tiroteaban a estos grupos de trabajo. Aun así lograban “de este modo poner rapidísimamente en servicio líneas destruídas por los rojos, sosteniendo los aprovisionamientos de los frentes y los auxilios a las zonas liberadas”(sic)<sup>148</sup>.

Los plazos de reparación de las líneas estaban en torno a los dos o tres meses, siendo en algunos casos incluso menores<sup>149</sup>. Las reparaciones así efectuadas tenían un carácter de provisionalidad por el contexto y la rapidez con las que era necesario actuar, acentuado además por la inexistencia de una industria que pudiera ofrecer los materiales precisos para la reconstrucción. En los primeros meses de la guerra, por la ocupación del territorio por cada bando, el ejército sublevado no contaba con ninguna zona industrial capaz de proporcionar acero para la reconstrucción de puentes, por ejemplo. Las soluciones para los puentes, que se presentarán en detalle en el capítulo 5, pasaban por recurrir a antiguos tramos de carril que ya habían sido retirados y que se almacenaban en estaciones o talleres.

Posteriormente, si la zona se había estabilizado y disponían de materiales y medios suficientes, se procedía a una reparación de carácter definitivo de estas líneas, trabajos que eran encomendados a las Compañías privadas encargadas de la explotación de la

---

<sup>148</sup> GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

<sup>149</sup> CAYÓN GARCÍA, FRANCISCO; MUÑOZ RUBIO, MIGUEL: “Los transportes y las comunicaciones durante la Guerra Civil”. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid. II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez, 2001.



red hasta el inicio del conflicto. Referido al bando sublevado, en este caso eran la Compañía de Caminos de Hierro del Norte y MZA, las responsables de la ejecución de estas soluciones definitivas. Sin embargo, sus funciones se limitaban a la ejecución de los trabajos y a la disposición de medios, pues en ningún momento dejaron de estar sometidos al estricto control militar.

Las obras que debieron acometer para mantener en servicio las líneas eran de dos tipos: obras de reparación y mantenimiento ordinario de la red; y obras por los desperfectos ocasionados durante la guerra. El número de obras a realizar por las Compañías se incrementó a causa del conflicto.

En fecha relativamente temprana, el 9 de diciembre de 1937<sup>150</sup>, el bando golpista ya regula, a través del Boletín Oficial del Estado, tanto la clasificación de las obras ferroviarias que se podrán ejecutar, como la imputación de gasto de las mismas, que permanecería hasta el final del conflicto. Establece los siguientes grupos:

A)Obras de necesidad militar que no representaran beneficio alguno para la Explotación del F.C. Serían sufragadas por la Administración, previa justificación de la necesidad militar por las Autoridades Militares que procediese o por la Jefatura del Servicio Militar de F.C., y aprobación por las mismas del proyecto correspondiente. Las liquidaciones serían efectuadas por el organismo de inspección, que debería enviar copia a la Comisión de Obras Públicas y Comunicaciones.

B)Obras de reconstrucción y reparación de los destrozos ocasionados por el enemigo, bien en las líneas bien en sus instalaciones de material. Las Compañías de FF.CC correspondientes debían hacer las inversiones que resultan necesarias para estas obras, que serían llevadas a una cuenta especial en espera de la resolución que en su día pueda tomar el Estado con los perjudicados por la guerra. Esta cuenta se denominaría de “Reconstrucciones y Reparaciones por guerra”. La Comisión de Obras Públicas a propuesta de la Jefatura del Servicio Militar y previo informe de la Inspección del Estado

---

<sup>150</sup> Orden del Excmo Sr. Presidente de la Junta Técnica del Estado por la que establece la clasificación de las obras ferroviarias. Boletín Oficial del Estado, número 422, Burgos, 9 de diciembre de 1937.

en la Compañía correspondiente, al aprobar los proyectos correspondientes resolvería sobre la inclusión de obras en dicha cuenta.

C)Obras de ampliación y mejora de instalaciones y adquisición de material de las Cías. de FF.CC adheridas al Estatuto Ferroviario aprobado por Decreto-Ley de 12 de julio de 1924. Se ejecutarían aquellas que resultasen necesarias y urgentes, y para ello la Comisión de Hacienda debería conceder el crédito correspondiente.

D)Obras con cargo a la partida de “Gastos complementarios de la Explotación”.

E) Obras de conservación

En cualquier caso, no hay duda sobre la responsabilidad de la ejecución, que recaía como se ha dicho anteriormente, en las Compañías privadas. Éstas además, estaban obligadas a informar de manera constante a la superioridad que ostentaba el poder dentro de la Junta Técnica del Estado, de las relaciones de obras que se habían ejecutado<sup>151</sup> desde el 18 de julio de 1936, indicando además los siguientes datos:

- Designación de la obra o trabajo ejecutado.
- Fecha de aprobación del proyecto o de la autorización.
- Órgano que autorizó la ejecución de las obras.
- Fechas de comienzo y terminación.
- Importe del gasto.
- Grupo en el que se inscribe la obra (de los establecidos en la orden)<sup>152</sup>.

Las Compañías enviaban estas relaciones a las Comisarías del Estado, que debían elaborar un informe sobre su idoneidad. A través de la Jefatura del Servicio Militar de

---

<sup>151</sup> AHF, C-0996-001: Relaciones de las obras averiadas o destruidas, valoraciones de daños y planes de obras en las líneas de la red del 25 de agosto de 1937 al 13 de septiembre de 1938.

<sup>152</sup> AHF, C-0996-001: Relación de las obras averiadas o destruidas, valoración de daños y título de las obras en las líneas de la red de MZA, del 25/08/1937 al 13/09/1938. Archivo Histórico Ferroviario. Madrid.

Ferrocarriles, que propondría si las obras presentadas en el grupo a) o b) debían ser reembolsadas por el Estado, se elevaría a la Comisión de Obras Públicas y Comunicaciones, que a partir de estas relaciones y de los informes que las acompañaban, decidirían sobre las mismas. De este modo llevaron una cuenta detallada y por cada Compañía de todas las obras clasificadas según los grupos anteriores y que se ejecutaron a partir del 18 de julio de 1936. En el bando sublevado el control sobre las obras ferroviarias fue constante en todo momento.

Las obras que respondían a necesidades de carácter militar, las clasificadas en el grupo a) de la orden de diciembre de 1937 mencionada anteriormente, estaban destinadas a mejorar el servicio y la explotación de las líneas, y no directamente relacionadas con destrucciones derivadas del conflicto. Entre estos trabajos se encuentran:

- Ejecución de vías de apartadero en las líneas para permitir el cruce de trenes y aumentar la explotación.
- Ampliación de vías en estaciones o en determinados tramos para conectar las vías con depósitos, almacenes o talleres.
- Construcción de vía doble para ampliar la capacidad de tráfico de la línea<sup>153</sup>.
- Construcción de cuarteles y dependencias militares en las estaciones para determinados regimientos. Habilitación de oficinas militares.
- Construcción de refugios en las estaciones: ante los intensos bombardeos que sufrían estos puntos, se hizo necesario disponer de refugios en edificios tan transitados tanto por civiles como por militares.
- Mejora de las instalaciones en las estaciones para facilitar las operaciones realizadas en ellas: se instalaron grúas rápidas para las operaciones de carga y descarga; también pozos y galerías para la toma de agua.
- La vigilancia extraordinaria también se englobaba dentro de las actuaciones y gastos causados por necesidades militares. En este bando, se realizaban proyectos de vigilancia para cada línea, en los que se localizaban “*los puntos*

---

<sup>153</sup> Así ocurrió en la línea de Castejón-Bilbao, que sufrió un notable incremento de tráfico que obligó al bando sublevado a ejecutar un desdoblamiento de la línea. GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “*La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

especiales que deben tener vigilancia permanente con expresión de las fuerzas que se estiman necesarias” para salvaguardarlo. Se situaban en general en alcantarillas, pasos superiores e inferiores, pontones túneles y puentes y viaductos, siendo en éstos últimos en donde la vigilancia desplegada era mayor, por ser los más relevantes<sup>154</sup>. Aparte de en los puntos singulares, con vigilancia fija incluso nocturna, se disponían parejas o grupos que recorrían la línea de manera permanente en zona peligrosas y por tramos de 5 kilómetros, de tal manera que se impidiera cualquier acción en otros puntos o elementos de la línea.

PRIMER BATALLÓN PRIMER BATALLÓN

Proyecto de vigilancia para la línea de  
PUENTE GENIL LUQUE Y BAENA

Puntos especiales que deben tener vigilancia permanente con expresión de las fuerzas que se estiman necesarias

Kilómetros	Nombres de los puntos	Clase	Longitud	Situación más inmediata	Fuerza permanente	Observaciones
17,889	Alcantarilla A. N.	Módica	3,00 mts.	Cerro-San-José		
17,737	Paso inferior A. N.	Metálica	6,	Losillos-Luque	1 pareja	
26,878	Puente de Alameda	Id.	7,	Luque-Cuba	2 parejas	
26,750	Puente A.N.	Id.	4,	Luque-Cuba	1 pareja	
30,677	Alcantarilla A.N.	Módica	3,	Luque-Cuba		
30,731	Paso inferior A.N.	Metálica	6,20	Luque-Cuba	1 pareja	
33,547	Paso superior A.N.	Módica	3,	Cuba-de Huelva		
34,687	Paso superior A.N.	Id.	3,20	Cuba-de Huelva		
35,378	Puente "Puente de la Viña"	Metálica	20,	Cuba-de Huelva	2 parejas	
35,991	Paso inferior A. N.	Módica	6,20	Cuba-de Huelva		
36,073	Viaducto "La Cruz"	Metálica	13,20	Cuba-de Huelva	3 parejas	
36,998	Tercel del "Huello"	Módica	13,12	Cuba-de Huelva	3 parejas	
39,451	Paso inferior A.N.	Id.	6,20	Cuba-de Huelva		
41,838	Paso inferior A.N.	Id.	5,	Cuba-de Huelva		
42,938	Paso inferior A.N.	Id.	4,	Cuba-de Huelva		

Proyecto de vigilancia de la línea de Puente Genil a Luque y Baena.

En cuanto a las reparaciones y trabajos encaminados a la reparación de los daños de guerra, nos encontramos con que estos fueron muy variados y afectaron a los distintos elementos que conforman el sistema ferroviario. Las líneas que resultaron más afectadas

<sup>154</sup> AGMAV, C1716,21,3/10: Proyecto de vigilancia para la línea de Puente Genil a Luque y Baena Puntos especiales que deben tener vigilancia permanente con expresión de las fuerzas que se estiman necesarias. Córdoba, 29 de diciembre de 1938\_bando sublevado.

por estas acciones de guerra, fueron aquellas que estuvieron expuestas a acciones de guerra principalmente al final del conflicto, cuando se endurecieron y aumentaron en la retirada de los republicanos.

Las reparaciones que de manera más frecuente realizaron fueron las siguientes:

- Reparación en puentes y túneles: por los daños sufridos o su destrucción. Las reconstrucciones de puentes fueron numerosas, y de ellas se dará cuenta en el capítulo siguiente, pero no fueron las únicas actuaciones sobre estos elementos. En numerosos casos hubieron de reforzarse los puentes por daños en las estructuras metálicas y construir pilas intermedias para aumentar la vida útil de los puentes dañados. Las reparaciones en los túneles, cuando afectaban a las bóvedas, resultaban en complicaciones por la falta de materiales como el hormigón, y por las interrupciones que causaban en el tráfico, ya que generalmente éstos eran de vía única.
- Reparación en otros elementos singulares de la vía: las tajeas, pontones y alcantarillas afectados, hubieron de reponerse para dar continuidad a la línea, al mismo tiempo que se restituían los desagües.
- Reparación de las estaciones: por ser objetivo de guerra, los daños que sufrieron en cuanto a número, fueron notables. Las obras de reparación se ejecutaban para restituir la estación a su función anterior, reparando puertas, ventanas, cubiertas, las zonas de playa de vías y reconstruyendo edificios completos de la estación (talleres, viviendas, muelles, etc). Incluso se introducían mejoras en las mismas, como la producida por la instalación del alumbrado eléctrico.
- Reparación de la superestructura de vía: los cortes de carril o la destrucción del mismo introducían discontinuidades en la red que impedían la circulación. La retirada de traviesas y balasto también reducían la capacidad de transporte, y por ello las primeras acciones de reparación se dirigían a las labores de reposición de los elementos de la superestructura: carril, traviesas y sujeciones. Para el balasto, en ocasiones difícil de localizar, se empleaba piedra de machaqueo de manera provisional.

- Reparación en las instalaciones: principalmente afectados fueron los servicios telefónicos y telegráficos que hubieron de reponerse inmediatamente para establecer las comunicaciones. Las reposiciones afectaban tanto a los aparatos de las estaciones como a las líneas tendidas a lo largo de las vías.

El resto de actuaciones que se llevaron a cabo se corresponden con las normales de mantenimiento de las líneas ferroviarias, y tanto en cuanto a proporción en número como en inversión, son menores que las realizadas como consecuencia de la guerra. Se referían estas obras a las de defensa en las márgenes de los ríos, ejecución y reposición de escolleras o también la reparación de caminos de acceso, ejecución de cerramientos en las estaciones, instalación de básculas de pesaje, etc. Incluso se ejecutaron obras de instalaciones para el creosotado de las traviesas.

Las Compañías, supeditadas al control militar, tenían un margen de maniobra muy limitado en cuanto a sus actuaciones, y en el único caso en el que podían actuar por iniciativa propia, cuando se trataba de reparar los daños de guerra, lo hacían a costa de invertir con sus fondos sin tener asegurado el reembolso de ese gasto. El riesgo era alto y más en situaciones tan precarias como las que venían viviendo estas empresas. Sin embargo, no tenían otra alternativa<sup>155</sup>.

Las cuantiosas, “afortunadas” y “ingeniosas” reparaciones, dieron lugar a publicaciones posbélicas en las que se alababa la gran labor realizada:

*“Nota sobre las interrupciones de líneas férreas debidas a la guerra*

*La Ferrovía es una ciencia aplicada, en estos casos fundamentada principalmente en el empirismo y si esta ciencia tiene como época la azarosa de una contienda que, como nuestra Gloriosa Cruzada, tanto por su intensidad nunca alcanzada en ninguna lucha, como por la intención malévola de la parte contraria en su sistemática labor*

---

<sup>155</sup> Los gastos de reconstrucción de las líneas los hicieron las compañías sin auxilio del Estado, siendo responsables del abono de los gastos de personal, suministros e incluso los transportes. Tan sólo recibieron un anticipo en los dos primeros meses del conflicto que rápidamente fueron reintegrados. En GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

*destructora, hacen muy variables las circunstancias de cada caso, que impiden dar reglas generales para su resolución.*

*Por lo tanto, esta es una exposición casuística, carente de toda ciencia pura, si bien no está ausente el ingenio fundamento de la denominación "ingeniería".*

*Hemos de referirnos siempre a ejemplos vividos de los que hemos de relatar las soluciones, probablemente no las mejores pero, nacidas del calor de la improvisación, han de tener la espontaneidad de lo lógico y la eficacia de la resolución.*

*...Estos casos, ejemplo de la táctica marxista que ha hecho a los ferroviarios prácticos en la resolución de esta clase de problemas, fueron acometidos con escasez de elementos y con la rapidez acusada en la monografía presente, dando, a no dudar, una prueba del interés y celo de cuantos intervinieron en su reparación, Ingenieros Militares afectos al 2º Batallón del Regimiento de Ferrocarriles y agentes de la Compañía"<sup>156</sup>*

Cuando la destrucción afectaba a una línea o a un tramo de doble vía, para reparar los daños causados, se reconstruía el tramo como vía única, utilizando el material de una u otra línea que permanecía útil. De esta manera se conseguía mantener la circulación aunque reduciendo la capacidad de la infraestructura.

En el bando republicano tanto las actuaciones como la forma de proceder fueron radicalmente distintas. Sus acciones sobre el ferrocarril eran defensivas por lo que las reparaciones que acometieron fueron escasas. Éstas eran debidas a acciones de destrucción por bombardeo o por la acción de la artillería enemiga al cargar sobre la red ferroviaria. Las destrucciones ocasionadas por los sublevados afectaban, aparte de a los puentes, al resto de los elementos de la vía (carril, traviesa y tirafondos). Así lo relatan en diversos comunicados:

*“Manzanares, 8 de diciembre de 1936.*

*Sr. Ingeniero Jefe de la 1ª División.*

*El Asentador de la línea de Zaragoza en carta fecha de ayer me dice lo siguiente:*

---

<sup>156</sup> Expediente relativo a plan de obra s y valoración de daños. AHF, C-0996-001: Relaciones de las obras averiadas o destruidas, valoraciones de daños y planes de obras en las líneas de la red del 25 de agosto de 1937 al 13 de septiembre de 1938.

*‘Ayer sobre 6 sobre las 15 horas se presentaron en Guadalajara unos trimotores facciosos que bombardearon en el Km. 57.100 la vía 1ª destruyéndola en una longitud de 30 metros, y la vía segunda también la destruyeron en el Km. 57.050 en una longitud de unos 36 metros.*

*La vía 1ª quedó libre el día 6 a las 17 horas, y la vía segunda se ha dado hoy a las 11 horas.*

*Las averías en el material fijo han sido: 2 carriles de 12 m. y 45 Kgs. Relevados, uno roto y otro torcido, 12 traviesas, 100 tirafondos inutilizados. También han resultado rotas todas las líneas telegráficas, tanto de la Compañía como del Estado e Interurbana.*

*Los materiales relevados han sido en vía 2ª.*

*Lo que comunico a Vd. Para su conocimiento.*

*Lo que a mi vez traslado a Vd. Para su conocimiento y efectos.*

*El Jefe de la Estación 1ª<sup>157</sup>.*

Para su reparación, en el bando republicano se formaron “trenes de socorro” con personal ferroviario, que saliendo de las estaciones cercanas, iban provistas de los materiales necesarios para efectuar la reparación, incluyendo la de las líneas telegráficas.

Y mientras tanto, en el transcurso de la guerra, continuaban realizándose los trabajos ordinarios de mantenimiento de las líneas en territorio leal al Gobierno. La red de ferrocarriles formó trenes de avance, compuestos por conductor, un guardafreno y un factor, además de los propios operarios, a los que encargó estas tareas de estabilización de taludes, bateado de líneas, ejecución de aguadas, etc<sup>158</sup>. Sin embargo, la realización de estas actividades se veía limitada por la falta de personal, que se incorporaba a filas y que no conseguía reponerse pese a recurrir incluso a temporeros<sup>159</sup>.

---

<sup>157</sup> Desperfectos provocados por los bombardeos acaecidos en la guerra civil. AHF, C-1356-10: Huelgas, conflictos sociales y bombarderos, del 24 de enero de 1936 al 1 de enero de 1937\_bando republicano.

<sup>158</sup> AHF, C-0121-004: línea de Cuenca a Utiel. Reparaciones. Del 27 de abril de 1929 al 9 de noviembre de 1940.

<sup>159</sup> Durante los trabajos de mantenimiento de la línea Cuenca-Utiel, concretamente para el tramo Cuenca-Arguisuela, se describe el problema del siguiente modo: ...*ahora bien, debido a las dificultades actuales no nos fue posible encontrar dicho número de temporeros, sino otro mucho más reducido que elevaba*



La organización jerárquica y estructura de las compañías, instituciones y militar en la zona republicana, como se ha referido en el capítulo 3, difiere notablemente de la establecida en el bando opuesto. Las Compañías habían sido unificadas en la Red de Ferrocarriles Españoles, y a ellas se les había encomendado las labores de explotación y mantenimiento de la red. Estaba formada por trabajadores de corte sindicalista de las antiguas Compañías. Al mismo tiempo, se mantenían el Consejo Nacional de Ferrocarriles y la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y transporte por carretera, en el Ministerio, con sus Jefaturas de Obras, que representaban al Gobierno y que tenían competencias sobre las líneas ferroviarias. Y por último estaban los cuerpos militares, como usuarios prioritarios que empleaban el ferrocarril para sus transportes y que debían repararlo en aquellos puntos en los que no se garantizaba el paso. La descoordinación entre ellos era total, tanto en lo referido a las reparaciones como a la explotación, por la cantidad de órganos con potestad sobre estas líneas, unido a la falta de entendimiento por la ausencia de directrices claras emanadas de un mando único y por la falta en la definición de un objetivo común.

Sin embargo para la vigilancia de las líneas sí se encomendó específicamente a un organismo, en concreto a la Dirección General de Seguridad, que sería responsable de establecer este servicio en los puentes de importancia o lugares estratégicos del ferrocarril que por su situación pudieran ser objeto de algún acto de sabotaje produciendo trastornos en la circulación. Los Servicios de Explotación, de Tracción y de Vía y Obras de cada línea determinaban aquellos lugares de su red que necesitaran especial vigilancia, y tras su propuesta, el Comité Nacional de Ferrocarriles se

---

*sólo hasta 12 ó 14 hombres al total de la dotación del tren de trabajos, con el cual hemos ido practicando incesantes obras de limpieza que.....proseguimos con el tren de trabajos realizándolo a pesar de la escasez de su dotación en hombres: pero hemos llegado a un momento en que, por las **continuas incorporaciones a filas**, el personal empleado en el tren ha quedado reducido a siete hombres, sin que haya manera de admitir nuevos temporeros por no encontrarlos en ninguna parte". AHF, C-0121-004: línea de Cuenca a Utiel. Reparaciones. Del 27 de abril de 1929 al 9 de noviembre de 1940.*

encargaba de determinar y definir los puntos de la red sobre los que establecería especial vigilancia<sup>160</sup>.

En ambos bandos, para estos trabajos de reparación se adolecía de la falta de mano de obra especialista, que había sido militarizada. Especialmente grave fue la carencia en los sublevados, dado que los “ferroviarios”, de ideología asociada a la izquierda, habían permanecido leales a la República. Pese a ello, “*tanto el personal directivo como el personal de trabajo, el inteligente desvelo y desinteresada y patriótica abnegación*” permitieron mantener las circulaciones ferroviarias incluso para una mayor capacidad de la habitual, acciones que merecieron la felicitación del Caudillo, transcrita en el capítulo 4.1, por “*el admirable espíritu, capacidad de trabajo, resistencia a la fatiga y laudable estímulo, tanto militar como civil, de ese Servicio de Ferrocarriles y de las Empresas Ferroviarias*”<sup>161</sup>.

---

<sup>160</sup> AHF, C-1366-001-Actos subversivos contra la república que afectan al ferrocarril. Vigilancia de puentes. Del 14/12/1936 al 27/12/1937.

<sup>161</sup> Felicitación del Generalísimo transmitida por la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles. En GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA: “*La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación*”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.