

Los problemas del ferrocarril en Cataluña durante la Guerra Civil

The problems of the railway in Catalonia during the Spanish Civil War

ADRIÁN CABEZAS SÁNCHEZ

C/ Matanzas nº6 2º2ª Vilanova i la Geltrú (Barcelona) 08800

adri_81@msn.com

ORCID [lo incluirá el editor tras la evaluación anónima]:

Recibido/Received: . Aceptado/Accepted: .

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

Resumen: Durante la Guerra Civil, los ferrocarriles en Cataluña, al igual que en el resto del territorio republicano, tuvieron que hacer frente a toda una serie de problemas que afectaron en gran medida a su explotación y desarrollo. La propia organización ferroviaria desarrollada por el gobierno republicano; Junto a otros aspectos también muy destacados, como la falta de carbón o los problemas en la reparación de material móvil y motor, las demandas de los trabajadores ferroviarios, la movilización, o la competencia con el transporte por carretera, influyeron mucho en los ferrocarriles catalanes y su desarrollo a lo largo del conflicto.

Palabras clave: Guerra Civil Española, Ferrocarriles, República, Norte, MZA

Abstract: During the Civil War, the railways in Catalonia, in the same way as in the rest of the republican territory, had to face a whole series of problems that greatly affected their exploitation and development. The own railway organization developed by the republican government; along with other aspects that are also very prominent, such as the lack of coal or the problems in the repair of mobile and motor material, the demands of the railway workers, the mobilization, or the competition with road transport, greatly influenced the Catalan railways and their development throughout the conflict.

Keywords: Spanish Civil War, Railways, Republic, Norte, MZA

INTRODUCCIÓN

El presente artículo, titulado *Dificultades y problemas en los ferrocarriles del bando republicano durante la Guerra Civil (1936-1939)*, forma parte de la tesis doctoral “Las Compañías Ferroviarias en Cataluña durante la Guerra Civil (1936-1939): de la colectivización a la nacionalización”.

Antes de abordar el tema tratado sobre las dificultades en los ferrocarriles que tuvo que abordar el gobierno republicano durante la Guerra Civil (1936-1939), es necesario hacer mención a las dificultades que se presentan al tratar éste tema. Y es que a pesar de la infinidad de obras que tratan el tema de la Guerra Civil desde diferentes puntos de vista y temáticas, no existe a día de hoy ninguna obra que trate el tema de los ferrocarriles y su evolución durante el conflicto de manera mucho más profunda¹. Esto sin duda alguna viene reflejado por la dificultad que se tiene al encontrar las fuentes primarias, inexistentes en algunos casos, o muy diversificadas en otros.

De hecho, los recientes estudiosos sobre la materia así lo han hecho saber, (Ortuñez, 1997),² (Cayón y Muñoz, 2008);³ en la que el primero en su tesis doctoral sobre el proceso de nacionalización de los ferrcarriles en España entre 1913-1943, ya hace hincapié que deja para otros investigadores el periodo de la Guerra Civil por no ser éste el objeto primordial de su investigación. O caso de los segundos, en el que si bien son los investigadores que más han tratado el tema de los transportes y el ferrocarril durante la Guerra Civil, lo han hecho más desde las fuentes del

¹ Ver Bibliografía adjunta al final de este artículo.

² Ortúñez Goicolea, Pedro Pablo, (2000). *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías ferroviarias, 1913-1943*. Tesis doctoral. Universidad de Valladolid.

³ Cayón, Francisco.; Muñoz, Miguel (2008). «La fractura ferroviaria de la Guerra Civil», en Enrique Fuentes Quintana (dir.) y Francisco Comín (coord.) *Economía y economistas en la Guerra Civil*, Vol. 1, Barcelona: Galaxia Gutenberg-Círculo de Lectores, pp. 601-652.

- (2006) «Los transportes y las comunicaciones durante la Guerra Civil.» dentro del *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*.

bando sublevado (más accesibles que las del bando republicano), aunque si bien es cierto que son los que también más han investigado el tema en el bando republicano, especialmente en todo lo relacionado con la política ferroviaria republicana, especialmente durante el primer año de conflicto. Otras investigaciones de diferentes estudiosos de la materia se han centrado en otros aspectos, como la evolución del material móvil y de tracción durante el conflicto (Comín, Aceña, Muñoz y Vidal, 1998);⁴ la depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y la dictadura (Polo, 2015);⁵ en los bombardeos aéreos y en las destrucciones y reparaciones (Dueñas, 2013),⁶ y (García, 2015).⁷

Por este motivo, el artículo que se presenta aquí tiene un significado especial, ya que por primera vez se presentan de manera breve (en la tesis se ahondan más en unos apartados más documentados), los principales problemas con que tuvo que enfrentarse el ferrocarril en el bando republicano a lo largo de la guerra, y que conllevaron a un rendimiento inferior respecto al de su rival.

Sin embargo, y en cuanto a la metodología utilizada, la investigación no ha sido nada fácil, ya que se ha tenido que realizar un exhaustivo vaciado bibliográfico en una primera instancia, así como de hemeroteca de la época y de archivo al no existir en ciertos aspectos nada publicado, que por suerte ha dado bastante información valiosa, hasta ahora nunca antes tratada (es el caso por ejemplo de ciertas publicaciones ferroviarias de los años de la guerra, por ejemplo). Por otro lado, también se ha dado con circulares e informes originados por los propios organismos

⁴ Comín, Francisco; Aceña, Martín, Muñoz, Miguel i Vidal, Javier. (1998), *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Anaya, 2 vol.

⁵ Polo Muriel, Francisco, (2015), *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*. Tesis Doctoral. Universidad Autónoma de Madrid. 2015.

⁶ Dueñas Iturbe, Oriol, (2013), *La gran destrucció. Els danys de guerra i la reconstrucció de Catalunya tras la Guerra Civil (1937-1957)*. Tesis doctoral. Universitat de Barcelona.

⁷ García Lozano, Vanesa (2015), *La ingeniería de caminos durante la Guerra Civil española. Destrucción y Reconstrucción de puentes*. Tesis doctoral. Universidad de Coruña.

republicanos, que han llevado a poder realizar la investigación que a continuación se presenta.

A modo de formalismo del artículo, éste está dividido en un apartado más introductorio, donde se pone de relieve algunas de las principales políticas ferroviarias que llevó a cabo el gobierno de la República en cuanto a materia ferroviaria se refiere; para pasar más tarde a enumerar y presentar los diferentes problemas que los ferrocarriles republicanos tuvieron que soportar a lo largo de la guerra, comparando algunos aspectos con la del bando sublevado.

La política ferroviaria republicana

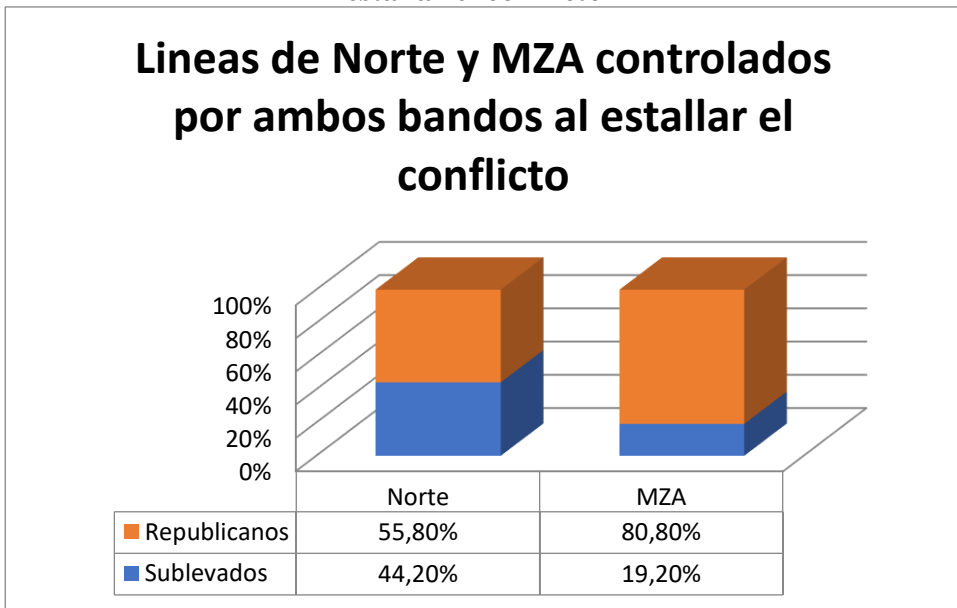
No cabe duda que durante la Guerra Civil (1936-1939), el ferrocarril desempeñó un papel muy importante, tal y como había sucedido en conflictos anteriores recientes. Por un lado, fue clave tanto para el movimiento de tropas, así como para el transporte de material de guerra, indispensable para el buen funcionamiento de cualquier ejército. De otro lado, resultaba también indispensable para mantener la economía y continuar la actividad de la retaguardia, tanto industrial como comercial. Por estos motivos, ambos bandos le otorgaron una gran importancia al mantenimiento y control del máximo de líneas ferroviarias posibles. Según García (2017)⁸, *“la guerra afectó a todos los medios de transporte pero de manera especial al ferrocarril por dos razones. Primero porque resultaba sencillo producir la interrupción del servicio a través de la eliminación de los elementos que conformaban la superestructura: carril, traviesas, sujeciones, balasto. En segundo lugar, constituía 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 medio de una guerra; pero además se deben atender las necesidades de tipo militar y de suministro alimentario del frente”*. El ferrocarril por tanto, se convirtió en un objetivo

⁸ García Lozano, Vanesa (2017); *El sistema ferroviario español en la década de los 30: crisis, guerra y nacionalización. Evolución y construcción de los ferrocarriles durante la guerra civil española*. VII Congreso de Historia Ferroviaria. Valencia.

estratégico de primer nivel y muy importante para alcanzar la victoria final en el conflicto.

Respecto a las compañías ferroviarias, tras la revuelta militar del 18 de julio de 1936, las líneas ferroviarias del país quedaron fragmentadas en cada uno de los territorios en los que se dividió la Península, y con ello, también su personal y todo el material. A medida que el conflicto avanzó, la ocupación del territorio se fue modificando, y por tanto con ello la posesión de los distintos tramos del ferrocarril tanto para un bando como para el otro.

Gráfico 1. Líneas de Norte y MZA controladas por ambos bandos al estallar el conflicto



Fuente: Elaboración propia gracias a los datos obtenidos de MZA, *Memoria. Ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta 31 de mayo de 1939*. Madrid: MZA. 1939; *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1940). Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance*. Madrid: Espasa Calpe; y Comín, Francisco; Aceña, Martín, Muñoz, Miguel i Vidal, Javier (1998). *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Anaya, 2 vol.

Tabla 1. Efectivos de la compañía Norte distribuidos entre ambos bandos

	Efectivos 18 julio 1936	Sublevados	Republicanos
Locomotoras	1.178	559	619
Coches	1.653	561	1263
Furgones y Vagones	32363	5.568	26.795
Automotores	-	15	-

Fuente: Elaboración propia gracias a los datos obtenidos de Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1940). *Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance*. Madrid: Espasa Calpe; y Comín, Francisco; Aceña, Martín, Muñoz, Miguel i Vidal, Javier (1998). *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Anaya, 2 vol.

Tabla 2. Efectivos de la compañía MZA distribuidos entre ambos bandos

	Efectivos 18 julio 1936	Sublevados	Republicanos
Locomotoras	1.129	347	782
Coches	1.785	380	1.405
Furgones y Vagones	27.402	5.568	26.795

Fuente: Elaboración propia gracias a los datos obtenidos de MZA, *Memoria. Ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta 31 de mayo de 1939*. Madrid. MZA. 1939; y Comín, Francisco; Aceña, Martín, Muñoz, Miguel i Vidal, Javier (1998). *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Anaya, 2 vol.

La gestión de los ferrocarriles por ambos bandos fue totalmente diferente, afectando de sobremanera a la propia organización de las compañías privadas. Para hacernos una idea de la diferencia entre ambos bandos, sirva de ejemplo que mientras que en el bando sublevado la explotación de la red ferroviaria se puso desde el primer momento al servicio de las necesidades militares; en el bando republicano sin embargo no se llegó a militarizar el ferrocarril hasta finales de 1938, con todo lo que ello conllevaba.

El bando sublevado supeditó la red ferroviaria a la guerra, reorganizando el sistema ferroviario mediante diferentes disposiciones promulgadas entre los meses de agosto y septiembre de 1936, poniendo en funcionamiento los órganos directivos de las compañías, reestructurando su dirección y poniendo la explotación de la red a las necesidades militares. Así por ejemplo, según dos decretos de la Presidencia de la Junta de Defensa Nacional, restableció la escala de complemento honoraria de ferrocarriles, movilizándolo además a todo el personal ferroviario; y más tarde volvió a poner en funcionamiento la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles; al mismo tiempo que se pusieron en funcionamiento los órganos directivos de las compañías. En cambio, la ausencia de una parte del personal directivo y el reducido número de trabajadores hizo muy difícil la recuperación de la normalidad de la circulación de los trenes (Cayón y Muñoz, 2008).⁹

Por otra parte, la política ferroviaria que mantuvo el Gobierno republicano durante la guerra fue completamente distinta a la de su adversario. Si bien en el bando sublevado se optó por la continuidad de las empresas y la militarización de los ferrocarriles, en el bando republicano se hizo más bien lo contrario, ya que se intentó nacionalizar el ferrocarril, tal y como se intentó también con otros servicios; aunque el ambiente revolucionario del momento hizo que a la práctica se convirtiese en una ardua tarea.

⁹ Cayón, Francisco.; Muñoz, Miguel (2008). «La fractura ferroviaria de la Guerra Civil», en Enrique Fuentes Quintana (dir.) y Francisco Comín (coord.) *Economía y economistas en la Guerra Civil*, Vol. 1, Barcelona: Galaxia Gutenberg-Círculo de Lectores, pp. 601-652.

De hecho, una vez iniciada la Guerra Civil, los ferroviarios se apoderaron de los ferrocarriles, comenzando a organizar los servicios en lo que podía considerarse como un ensayo de socialización. Por su parte, el Estado, que a duras penas podía controlar la situación ante la fuerza que habían conseguido las organizaciones obreras, quiso tomar el control de la situación y decidió en materia ferroviaria la incautación de las principales compañías con el decreto del 3 de agosto de 1936. En este decreto se anunciaba la incautación de las cinco grandes compañías ferroviarias: Norte, MZA, Central de Aragón, Oeste y Andaluces. Estas compañías tenían tanto sus sedes sociales como las direcciones sociales en Madrid, y por tanto, habían quedado bajo el control del bando gubernamental.

Con el citado decreto del 3 de agosto de 1936 promulgado por el Ministerio de Obras Públicas, quedaba constituido un nuevo Comité de Ferrocarriles, con representantes del Estado pero también de las principales organizaciones sindicales (CNT-UGT), para dar forma legal a la incautación de los ferrocarriles y para subordinar a él la incautación de los Comités revolucionarios.

Es relevante en comparación con lo realizado por el bando sublevado, lo establecido en su artículo 4; ya que en él se indicaba que quedaban en suspenso los Consejos de Administración y el personal Directivo de las Empresas Ferroviarias y, por lo tanto en su consecuencia, sin ningún valor desde esa fecha las firmas de los Administradores, Directores y Subdirectores. Se añadía además en el artículo 2º del referido Decreto, que se disponía a que quedaran a disposición del Estado, y por lo tanto del Comité que lo representaba, los saldos de todas las cuentas y los créditos a favor de las Compañías existentes en los Bancos. Además, y al efecto de poder retirar fondos con arreglo a las disposiciones vigentes, se establecía que para todas las operaciones bancarias, los documentos del nuevo Comité tenían que llevar las firmas de dos Vocales, siendo uno de ellos por parte del Estado y el otro por parte de las organizaciones obreras.¹⁰

En resumen, el decreto del 3 de agosto pretendía unificar en una sola red a las cinco grandes compañías que operaban en España; dirigido por un Comité de Explotación de reciente creación que debía sustituir a los

¹⁰ Orden Ministerial del 7 de agosto de 1936 (publicado en la *Gaceta* el día 8 del mismo mes).

antiguos Consejos de Administración de las compañías, que quedaban suspendidos. Igualmente, el Estado también disponía de todo el material afecto a la explotación, así como el fondo que tuviera cada una de estas compañías. Sin embargo, la principal novedad dentro de esta nueva estructuración era que la contabilidad sería llevada separadamente por cada red, quedando afectos los ingresos en primer término a los haberes y jornales íntegros del personal, y no disponiéndose de cantidades en tanto no estuvieran cubiertas las llamadas atenciones; mientras que en segundo término, se abonarían los restantes gastos de explotación. Así de esta manera se pusieron bajo la dirección estatal todos aquellos aspectos afectos a la explotación, aunque la contabilidad separada para cada una de las compañías sería modificado posteriormente (Cayón y Muñoz, 2008).¹¹

Por su parte, el Comité de Explotación se hizo cargo de la dirección y administración de las compañías, asumiendo de esta manera todas las facultades de los Consejos de Administración de las compañías, que quedaban en suspenso. También quedaban en igual situación el personal directivo de las mismas, que se encontraba hasta la fecha en funciones hasta que se resolviera su situación definitiva. Se entendía por personal directivo a los directores, directores adjuntos, subdirectores y señores agregados o consultores de la Dirección o del Consejo, separando así los altos cargos del propio servicio ferroviario.

La creación del Comité de Explotación no fue el único de reciente creación, de hecho fueron creados un sinnúmero de Comités Obreros de Control, prácticamente en todas las redes o las que eran antes compañías, incluso también en aquellos ferrocarriles de vía estrecha, aunque no siempre tuvieron una buena relación entre ellos. Así de esta manera y como modo de ejemplo, fueron creados Comités de Estación, Comités Locales, Comités de Servicio o Taller, Comités Regionales y Comités Centrales.¹²

¹¹ Cayón, Francisco.; Muñoz, Miguel (2008). «La fractura ferroviaria de la Guerra Civil», en Enrique Fuentes Quintana (dir.) y Francisco Comín (coord.) *Economía y economistas en la Guerra Civil*, Vol. 1, Barcelona: Galaxia Gutenberg-Círculo de Lectores, pp. 601-652.

¹² Circulares del Comité de Explotación de Ferrocarriles. Archivo del Museo del Ferrocarril de Madrid (AMFM).

Al principio, los Comités Centrales de cada red no hicieron relativamente mucho caso al Comité de Explotación de Ferrocarriles, aunque esta postura fue cambiando a medida que el propio Comité de Explotación fue dictando medidas consideradas revolucionarias y refrendando los acuerdos de los trabajadores, acciones que fueron afianzando su paso, y fue, poco a poco, subordinando a su actuación la de la gran mayoría del resto de Comités. De esta manera, el Estado a través del Comité de Explotación de Ferrocarriles fue recuperando el dominio en los ferrocarriles (influyendo también en ello el tiempo transcurrido y la dureza de la guerra); y restando la iniciativa revolucionaria de los Comités.

Siguiendo con la organización interna de los ferrocarriles, en octubre de ese mismo año y mediante un nuevo Decreto, el Comité de Explotación fue autorizado a implantar una contabilidad única para todas las redes, otorgando en esta misma norma prioridad a los gastos salariales sobre los de explotación. De hecho y según un nuevo decreto, éste con fecha 19 de diciembre del mismo año, sería decretado explícitamente las reservas de las compañías ante la necesidad de prever más ingresos para el mantenimiento de la explotación que se consideraban afectos a la propia explotación.

Cabe destacar que entre las fechas que fueron formulados ambos decretos, el inminente peligro que corría Madrid ante el empuje de las tropas sublevadas era tan real, que el gobierno entero decidió en noviembre trasladarse a Valencia. La ofensiva franquista fue frenada por las tropas republicanas en las mismas afueras de Madrid, no sin impedir que se evacuara población civil, así como un sinfín de organismos. En materia ferroviaria, este hecho no pasó desapercibido y el 8 de enero de 1937 se daba a conocer que el Pleno del Comité de Explotación de Ferrocarriles había sido trasladado a Valencia, actuando desde allí en toda su integridad.¹³

Ya establecido el Pleno del Comité de Explotación en Valencia, el 13 de enero era publicada la Circular número 28, dirigida a los Comités Centrales de Control en la que se decía que el Pleno del Comité de Explotación de Ferrocarriles tenía que centralizar en Valencia todo el

¹³ Circular número 24 del Comité de Explotación. Archivo del Museo del Ferrocarril de Madrid (AMFM).

ejercicio de las actividades de sus competencias. Entre ellas merecía primordial atención la de concretar la situación financiera, mediante el conocimiento diario del importe de los fondos que integraban la Tesorería de las distintas Redes, en las diferentes posiciones en que aquellos podían estar representados, permitiendo así conocer las posibilidades económicas con que se contaba, y realizar una adecuada aplicación de las mismas a la satisfacción de todas las obligaciones que estaban a cargo del Comité de Explotación. A este efecto, se establecía que los Comités Centrales de control tenían que remitir diariamente al Comité de Explotación un estado que reflejara los saldos existentes en la Caja de la Red respectiva, en los Bancos, en las Pagadurías y en cualquiera otra situación; incluso si hubiera también existencias en valores. Los saldos en Bancos tenían que especificarse de modo que constasen los que figuraban en cuentas corrientes, de crédito, depósito de valores, etc.; mencionando el nombre o la razón social de la entidad bancaria, y poblaciones donde se hallara establecida la central o sucursal de aquella en que la cuenta estuviera abierta. Asimismo, tenían que figurarse las obligaciones que, habiendo sido aprobadas y por representar un compromiso inmediato de pago, determinasen una disminución en la cuantía de los saldos de referencia.¹⁴

En cambio, la desorganización en los ferrocarriles del bando republicano se hizo más patente por los avatares de la guerra. Un ejemplo de esta desorganización que reinaba en los ferrocarriles se puede desprender de la circular número 27, en el que se decía que por Orden Ministerial de Obras Públicas, con fecha 4 de enero, se hacía preciso conocer en todo momento, para resolver los diferentes problemas que se planteaban a dicho Ministerio por distintos organismos, la capacidad de absorción de las líneas ferroviarias, especialmente en las relaciones de Madrid-Levante. Así pues y en su consecuencia, el Ministerio de Obras Públicas se había servido disponer que el Comité de Explotación de Ferrocarriles adoptase las disposiciones pertinentes para que la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera conociera diariamente

¹⁴ Circular número 28 del Comité de Explotación del 13 de enero de 1937. Esta Circular anulaba la que la Delegación del Comité en Valencia había dictado sobre estos mismos extremos, cuando funcionaba como tal Delegación, inexistente ya en esas fechas. Archivo del Museo del Ferrocarril de Madrid (AMFM).

el número de vagones detenidos, causas de detención, y estaciones en que principalmente se había producido el embotellamiento del material. De hecho, y con el objetivo de poder dar cumplimiento a esta disposición, todos los Comités Centrales debían remitir diariamente por telégrafo al Comité de Explotación de Ferrocarriles, el número de vagones detenidos, clase de mercancía que conducían, causas de su detención y las estaciones en que principalmente se había producido acumulación de material. Y es que la detención del material en estaciones y el retraso en su descarga sería uno de los principales problemas que tendría el bando republicano en materia ferroviaria, entre otros muchos que podemos destacar, como la unificación de redes, los diferentes salarios del personal, el material rodante, el suministro de carbón, o la competencia con el transporte por carretera.¹⁵

A todo esto hay que añadir la propia organización de los ferrocarriles, que con sus frecuentes cambios no ayudaron en absoluto a una gestión óptima de éstos. De hecho, el Estado decidió prescindir del antes citado Comité de Explotación, (más tarde llamado Comité Nacional de Ferrocarriles), que se encontraba cada vez más influenciado por las organizaciones sindicales. Según las propias organizaciones sindicales, el Estado pretendió hacer fracasar al Comité de Explotación al obstaculizarle la compra de carbón y materiales, negándole divisas y llegando en alguna ocasión a paralizar el ferrocarril, con grave peligro para la guerra. Todos los Comités y Delegaciones en dicho organismo, compuestos exclusivamente de trabajadores de los sindicatos y el propio Comité de Ferrocarriles siguieron con sus actividades hasta que el Estado decidió acabar con éste último.¹⁶

Así pues, el día 21 de octubre de 1937 se publicó el decreto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes por el ministro Giner de los Ríos; en el que se “eliminaba” legalmente al Comité de Ferrocarriles, rector de los ferrocarriles españoles; así como a todas las Delegaciones y Comités dependientes de él. En su lugar se creaba el Consejo Nacional de Ferrocarriles con 10 representantes del Estado de distintos Ministerios, y

¹⁵ Sobre los problemas de la organización ferroviaria ver a partir de la página 16 de este artículo.

¹⁶ Informe de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria de agosto de 1938. Pabellón de la República de la Universidad de Barcelona. Fondo Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca.

6 del personal (no de las organizaciones sindicales a las que no se les reconocía autoridad ni se les daba beligerancia). Si que se daba en cambio esta beligerancia a los antiguos jefes, escapando a Francia una buena cantidad de ellos cuando podían; reconociéndose además el activo y el pasivo de las ex-empresas de ferrocarriles. Con esta nueva reorganización, lo que buscaba el Estado era controlar todos los ambitos del ferrocarril, desplazando de esta manera del poder a las organizaciones obreras, que tanto protagonismo habían tenido hasta entonces. La creación del Consejo Nacional de Ferrocarriles llevaba consigo también la creación de la Red Nacional de Ferrocarriles, donde se aglutinaban todas las redes ferroviarias, pasando a la nueva empresa el pasivo y el activo de todas las concesionarias y estableciéndose además desde esta fecha una contabilidad única. Así mismo, el Estado pasaba a ser el propietario de los ferrocarriles, justificando su creación que el ferrocarril era un servicio público y que el Estado había aportado a las concesiones más de 2.000 millones de pesetas.

En cuanto a su explotación, la Red Nacional de Ferrocarriles se organizaba en varios sectores y para cada uno de ellos se creaba una delegación del Consejo Nacional formada por los Jefes de los Servicios Delegados. Igualmente cada delegacion tenía representación mientras durase la guerra del Ministerio de Defensa y, si se consideraba oportuno, de las direcciones generales de Autotransportes y Abastecimientos.

Cabe destacar que en la fecha de creación de la Red Nacional de Ferrocarriles citada anteriormente, (octubre de 1937), los republicanos perdieron todo el norte peninsular, pasando los territorios del País Vasco, Cantabria y Asturias al bando sublevado, al igual que su red e infraestructura ferroviaria. Por otro lado, se mantenían en el ámbito gubernamental los mismos tramos ferroviarios que partían desde Madrid, las líneas que se localizaban en la franja oriental de Aragón, en Cataluña y las provincias de Levante, así como la mitad oriental de la provincia de Toledo y la totalidad de las de Ciudad Real, Cuenca, Albacete, Murcia, Jaén, Almería y la mitad oriental de la provincia de Granada. Sin embargo, la ofensiva franquista iniciada en marzo de 1938 en Aragón llevó a la partición de Cataluña con el resto de la zona republicana a partir del 15 de abril de 1938, viéndose así truncada la comunicación entre Barcelona y Valencia al perderse el tramo entre Tortosa (Tarragona) y Nules (Castellón). Además, la explotación de las líneas del

Central de Aragón, por parte de las tropas de Franco, llegaría ya hasta la estación de Barracas, en la provincia de Castellón.

Por otro lado, es importante mencionar que además de toda esta nueva organización ferroviaria, también se llevaron a cabo la construcción de nuevas líneas férreas, aunque ésta siempre fueron por necesidades militares. Una de éstas fue la construcción del ferrocarril entre Cuenca y Utiel (iniciado ya su proceso de construcción antes del conflicto), considerada prioritaria para establecer el enlace directo entre Madrid, centro de la resistencia republicana, y Valencia, sede del Gobierno republicano desde noviembre de 1936 hasta el 30 de noviembre de 1937. Esta línea sin embargo topó con diferentes problemas, derivados de la propia guerra y con la orografía del territorio, que ralentizaron los trabajos. Por estos motivos, la explotación de la línea resultó también complicada y los ferrocarriles circularon en condiciones excepcionales, ya que no se podía garantizar el paso de los trenes sin riesgo. Los tramos de la línea abiertos al tráfico en esta línea durante la guerra fueron los siguientes:

- Cuenca-Arguisuela: 44,982 km. En servicio por motivos bélicos desde 25/10/1938.¹⁷
- Camporrobles-Utiel: 21,38 Km. En servicio desde 25/10/1938. Apertura por motivos bélicos.¹⁸

Otra línea que se llegó a construir por el gobierno republicano a mediados de 1937 fue la que discurría entre Torrejón y Tarancón, con el objetivo también de asegurar la comunicación entre Madrid y Levante. La línea originaria había quedado interceptada por el ejército del bando sublevado en diversos puntos al sur de Getafe entre noviembre de 1936 y

¹⁷ García Lozano, Vanesa (2017); *El sistema ferroviario español en la década de los 30: crisis, guerra y nacionalización. Evolución y construcción de los ferrocarriles durante la guerra civil española*. VII Congreso de Historia Ferroviaria. Valencia. 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.

¹⁸ García Lozano, Vanesa (2017); *El sistema ferroviario español en la década de los 30: crisis, guerra y nacionalización. Evolución y construcción de los ferrocarriles durante la guerra civil española*. VII Congreso de Historia Ferroviaria. Valencia.

el verano de 1937, sobre todo en Ciempozuelos debido a los desplazamientos que se produjeron en el frente del Jarama. Así de esta manera se diseñó una nueva línea con el objetivo de crear un ferrocarril de emergencia para permitir la circulación de trenes desde Madrid a la línea de Cuenca, y posteriormente a Valencia. Esta línea se conoció como el Ferrocarril de los 40 días, ya que este era el plazo que se había estimado para su construcción en un principio, aunque finalmente su construcción duró mucho más, ya que hasta el 29 de marzo de 1938 no se llevó a cabo la puesta en servicio del primer tramo, más de 330 días desde su inicio; mientras que hasta la última semana de julio del 1938 no fue puesta en servicio toda la línea.

Las dificultades y problemas en los ferrocarriles republicanos

A pesar de las pérdidas territoriales que tuvo la República a lo largo de la guerra, y dejando de lado los problemas que los diferentes bombardeos ocasionaron en la infraestructura y material ferroviario (solamente en Cataluña las estaciones ferroviarias sufrieron un total de 488 ataques aéreos);¹⁹ la situación del ferrocarril en el bando republicano y de su personal se fue deteriorando a medida que avanzó el conflicto. Para las organizaciones sindicales, el control del Estado en este deterioro del ferrocarril fue clave, ya que el personal se encontraba con salarios bajos, desmoralizado y descontento. El 80% de los agentes ferroviarios seguían cobrando en agosto de 1938 las 10 pesetas diarias, medida que había sido establecida el 1 de noviembre de 1936; pero además no se les racionaba y trabajaban siempre en lugares de peligro. El ferrocarril además arrastraba un déficit enorme, fácilmente explicable si se tiene en cuenta que el usuario casi único era el Gobierno, que disfrutaba de las tarifas más baratas y que encima no pagaba; aparte de la subida crecidísima hasta de un 500% de los materiales necesarios para el desarrollo del ferrocarril. A todo esto había que sumarse la existencia de Jefes del servicio ferroviario simpatizantes del bando sublevado; falta de personal competente y un estado de caos más acusado cada día.²⁰

¹⁹ Dueñas Iturbe, Oriol, (2013) *La gran destrucció. Els danys de guerra i la reconstrucció de Catalunya tras la Guerra Civil (1937-1957)*. Tesis doctoral. Universitat de Barcelona.

²⁰ Informe de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria de agosto de 1938.

A finales de junio de 1937 fue publicado un artículo en *Solidaridad Obrera*, diario de la CNT, en el que se hacía mención a la situación económica de los ferrocarriles.²¹ Según dicho artículo, se afirmaba que la caja del ferrocarril estaba exhausta; “*estaba para pagar solamente la nómina del mes de agosto*”. No obstante, el artículo también recogía que gracias a mucho sacrificio había sido sorteado toda clase de dificultades, atendiendo absolutamente a todas las necesidades de guerra; y sin auxilio por lo que respectaba a MZA (Red catalana), de ningún organismo oficial. Todo ello había sido llevado a cabo gracias a los sacrificios realizados por los propios ferroviarios, que trabajaban jornadas superiores a las normales, haciendo escasamente dos fiestas mensuales, y ganando jornales oscilantes entre 5 y 10 pesetas, aunque la mayoría ya habían pasado a cobrar 10 pesetas diarias desde el acuerdo llevado a cabo el 1 de noviembre de 1936.

El artículo también hacía mención al sistema de tarifas establecidas, defendiendo que las tarifas ferroviarias no eran caras, siendo además el transporte más barato y más seguro. Mientras otras modalidades cobraban a base de 1 peseta o más por km de recorrido y tonelada de cargamento, las tarifas del ferrocarril no llegaban a un promedio de 0,15 pesetas. Los ferrocarriles seguían manteniendo los mismos precios que antes de la guerra, a pesar de que había sido aumentado en más de un 30% los precios de lo que debían adquirir, con el handicap añadido que muchas veces lo debían hacer en el extranjero.

A todo esto había que añadir además que de los ingresos que tenía el ferrocarril, un 20% o 22 % correspondía al Estado por los impuestos que gravaban en las tarifas tanto de viajeros como de mercancías. Y si bien de estas cantidades no se hacía un ingreso en metálico diario, iba a cuenta de lo que el Estado debía abonar por los múltiples servicios que diariamente realizaba por su cuenta.

El problema de los transportes ferroviarios del bando republicano giraba alrededor de varios puntos fundamentales, destacando por encima de todos dos ellos: el suministro de combustible (carbón), y el de materiales para la reparación de material móvil y de tracción, ya que las necesidades

Pabellón de la República de la Universidad de Barcelona. Fondo Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca.

²¹ *Solidaridad Obrera*. 23 de Junio de 1937. *Hablan los obreros. El Ferrocarril y la Guerra*.

de orden financiero las había venido atendiendo el Estado desde el momento en que se incautó de los ferrocarriles. De hecho, los ferrocarriles habían podido desenvolverse en cuanto a material se refiere, por sus propios medios, consumiendo las reservas que poseían las antiguas empresas. El Comité Nacional de Ferrocarriles anteriormente (conocido después como Consejo Nacional de Ferrocarriles), había podido prestar los servicios de guerra que se habían solicitado, venciendo una serie de dificultades que no era posible superar y que habían colocado al ferrocarril en la situación de agotamiento ya a finales de septiembre de 1937.²²

- El Carbón

El problema del carbón era simplemente que éste no llegaba, ni en la cantidad y calidad que se precisaba para asegurar un mínimo de servicio y mucho menos con la regularidad que exigía la prestación de servicios tan importantes. La previsión, según los organismos competentes, era de un consumo de 60.000 toneladas mensuales, cantidad indispensable para tener cubiertas las necesidades del momento y que se había comprometido a suministrar la Campsa Acubivus. Sin embargo no se había facilitado ni la mitad de dicho carbón y ello dentro del mayor desorden, lo cual había motivado la suspensión de casi todos los trenes, ante el temor de que en un momento dado, no podían efectuarse los servicios que necesitaba el Ministerio de Defensa. En esas fechas de finales de septiembre de 1937 y por la escasez de combustible que se señalaba, no podían realizarse infinidad de bidones de aceite (casi toda la cosecha del año pasado), de las provincias andaluzas, donde los frentes estaban muy próximos, con el peligro que esto significaba, ya que significaba divisas para el bando gubernamental. Así mismo, a la población civil de Madrid no se la podía abastecer con regularidad, porque el ferrocarril no coadyudaba a esta misión como debería. Todo esto sin contar los transportes de guerra, que habían de seguir otras rutas, por los mismos motivos de inseguridad que representaban en esas fechas los transportes férreos.

²² Fundación de Estudios Libertarios Anselmo Lorenzo. Archivo CNT. Rollo 175. Folleto del Instituto Nacional de Previsión. 25 de septiembre de 1937.

En cuanto al consumo de carbón, tal y como puede verse en las siguientes tablas (Tablas 3,4 y 5), en la España controlada por el bando republicano, el consumo de carbón español se agravó de tal manera, que a principios de 1938 éste simplemente dejó de existir. Este dato sin duda alguna estaba relacionado con la pérdida de todo el Norte por parte de la República en octubre de 1937 y por lo tanto, de la importante cuenca minera asturiana. Si bien desde finales de 1936 y durante todo 1937, las importaciones de carbón de otros países cada vez se hacían más patentes, a partir de 1938 la España republicana pasó depender exclusivamente del carbón importado de Gran Bretaña, siendo éste básicamente su único proveedor. Esto llevó a cabo que compañías navieras como la Stanhope Steam Ship Co. Ltd de Londres de Jack Albert Billmeir se lucrasen con este negocio de transporte desde las Islas Británicas hacia los puertos del Mediterráneo republicanos. Tal fue la situación de esta compañía que cuando empezó la guerra, Billmeir solamente contaba con dos pequeños navíos, pero al acabar el conflicto contaba con una flota de cuarenta buques, siendo su principal cliente CAMPSA Gentibus, o lo que es lo mismo, el gobierno republicano²³.

Tabla 3. Consumo de carbón en España por su procedencia en 1936

	Carbón Español	Carbón ruso	Carbon alemán	Carbon inglés	Carbón polaco
Enero	13.600				
Febrero	12.729				
Marzo	13.311		70		
Abril	11.537				

²³ González Echegaray, Rafael, (1977) *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*. Madrid: Editorial San Martín.

Mayo	10.949		2.071		
Junio	10.191		1.437	2	
Julio	10.032		510		
Agosto	8.795		2.594		
Septiembre	4.994		5.859	454	
Octubre	2.417		8.934	2.025	
Noviembre	12	79	11.532	1.926	
Diciembre	2.146	1.259	9.218	3.290	
TOTALES	100.713	1.338	42.225	7.697	

Fuente: BRICALL, J. M. (1976). *Política económica de la Generalitat (1936-1939)*, Barcelona: Edicions 62. Página 73.

Tabla 4. Consumo de carbón en la España republicana por su procedencia en 1937

	Carbón Español	Carbón ruso	Carbon alemán	Carbon inglés	Carbón polaco
Enero	2.681	780	2.135	8.713	
Febrero	5.227	181	171	2.005	
Marzo	3.610	884	81	2.823	
Abril	4.353	1.953		243	
Mayo	2.908	4.127			
Junio	2.287	451		3.080	188
Julio	2.691			619	2.900
Agosto	2.168	49		1.847	2.495
Septiembre	1.339			1.739	3.009

Octubre	688			2.564	2.253
Noviembre				6.253	84
Diciembre	134			7.759	
TOTALES	28.086	8.425	2.387	37.645	10.929

Fuente: BRICALL, J. M. (1976). *Política económica de la Generalitat (1936-1939)*, Barcelona: Edicions 62. 1976. Página 73.

Tabla 5. Consumo de carbón en la España republicana por su procedencia en 1937

	Carbón Español	Carbón ruso	Carbon alemán	Carbon inglés	Carbón polaco
Enero	16			7.045	
Febrero				6.416	
Marzo				7.453	
Abril				8.703	
Mayo				9.107	
Junio				8.089	
Julio				8.814	
Agosto				8.697	
Septiembre				8.570	
Octubre				8.597	
Noviembre				8.035	
Diciembre				7.202	
TOTALES				96.728	

Fuente: BRICALL, J. M. (1976). *Política económica de la Generalitat (1936-1939)*, Barcelona: Edicions 62. 1976. Página 73.

- Material Móvil y de Tracción

El material móvil y de tracción había sufrido con la guerra, una merma considerable. Al número de vagones, coches y locomotoras destruidas por los bombardeos, había que agregar los que se inutilizaban por el servicio intensivo que prestaban, alcanzando la cifra un volumen desmesurado que amenazaba la continuación de los servicios de no ponerse remedio. El índice de reparaciones que en tiempo normal se efectuaba en los Talleres propios de la Red, había caído verticalmente por carecer de materias primas que en esas fechas no se producían en el país. Con dicho fin fue solicitado y concedido un crédito de 4 millones de francos que se situó en un Banco de París, pero con unas limitaciones que, prácticamente no había forma de utilizarlo, hasta que la Comisión Ejecutiva del S.N.F. hubo de intervenir, consiguiéndose la renovación del crédito en condiciones que pudiese ser utilizado para la compra de materiales. A pesar de ello, el retraso sufrido por la anterior operación obligó a que se tardase más de lo necesario en disponer de materiales para las reparaciones, circunstancia que venía agravar el problema.

Otro aspecto relacionado con el material era la existencia del material de toda clase que se encontraba disperso por el trayecto y lugares en los cuales se encontraban instalaciones ferroviarias. La estadística de material dejaba bastante que desear, ya que con las prioridades de la guerra había quedado abandonada, y era una necesidad bastante útil ya que por desconocimiento de donde se encontraba ese material, se perdieron oportunidades de mejoras de recambios.

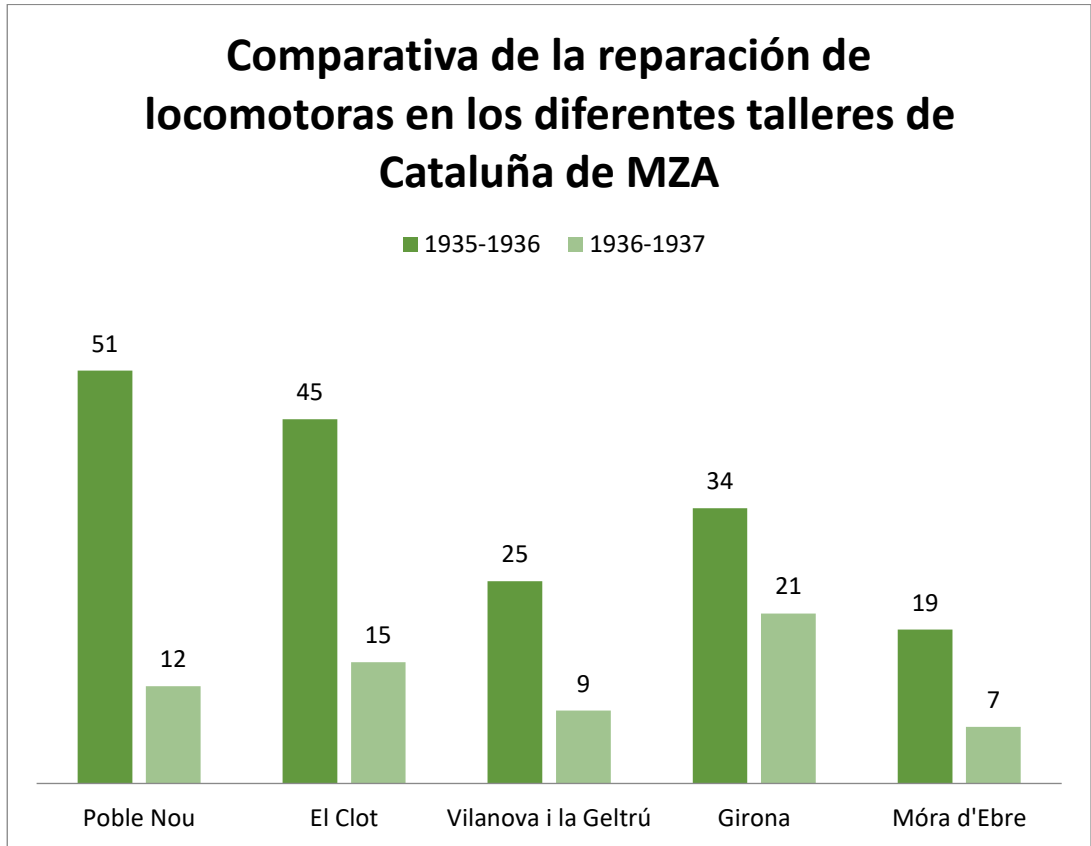
Por otra parte, las industrias ferroviarias como la Maquinista Terrestre de Barcelona y “Davis” y aún otras, se comprometieron a facilitar reparaciones de máquinas en número de 15 anuales, pero el cambio de producción a industrias de guerra y la falta de cobre y acero, privaron de que pudieran realizarse esta clase de operaciones de recambio y ajuste, pasando así los días y sin resultado práctico. De esta manera, se fueron produciendo bajas en el material sin darse altas, que por falta de elementos permanecían en los talleres. Algunas de estas máquinas llevaban en respectivas reparaciones más de un año, pudiendo apreciar como el desnivel se producía acusadamente día a día, desfavorablemente al transporte del bando republicano.

Tabla 6. Estado de las locomotoras en el territorio controlado por el bando republicano en agosto de 1938

Delegaciones	Máquinas en servicio				Máquinas retiradas			Total de máquinas
	Máquinas estado normal	Estado aceptable	En mal estado	Total	En reparación	Inútiles	Total	
Madrid	121	20	15	156	24	30	54	210
Barcelona	122	73	52	247	76	147	223	470
Albacete	96	106	62	264	76	177	253	517
Valencia	60	40	23	123	34	62	96	219
Lorca	5	19	26	50	24	39	63	113
TOTAL	404	258	178	840	234	455	689	1529

Fuente: Elaboración propia a partir de la información de Fundación de Estudios Libertarios Anselmo Lorenzo. Archivo CNT. Rollo 175. Folleto del Instituto Nacional de Previsión. 25 de septiembre de 1937.

Gráfico 2. Comparativa de la reparación de locomotoras en los diferentes talleres de Catalunya de MZA



Fuente: Elaboración propia a partir de la información extraída de Arxiu Nacional de Catalunya (ANC). *Memoria de situación de MZA.*

Como puede apreciarse en la Tabla 6 referente al estado de las locomotoras en el territorio controlado por la República, exceptuando Madrid que tenía buenos números en cuanto a la relación de total de máquinas respecto a las máquinas en servicio, el resto de delegaciones (Barcelona, Albacete, Valencia y Lorca) tenían una relación bastante

deficiente, con un 40% aproximadamente de máquinas retiradas del total existente en cada delegación.

Si nos fijamos por ejemplo en la reparación de locomotoras en los diferentes talleres de MZA de Cataluña entre los años 1936 y 1937, vemos que la producción llegó a caer más de un 50% en casi todos los casos (exceptuando el taller de Girona donde el porcentaje no fue tan excesivo). Sin duda alguna, la falta de materias primas, ya comentado anteriormente fue un factor decisivo en estos números tan malos para los ferrocarriles republicanos.

Por otra parte, ¿cuál fue la postura del bando sublevado respecto al material móvil y de tracción? Precisamente con la adquisición de nuevas líneas y redes surgió el problema de que el material móvil con lo que contaba el bando sublevado era insuficiente para lograr una buena optimización del servicio. Para solucionar este problema, el 12 de marzo de 1938 se autorizó al Ministerio de Obras Públicas para la adquisición, por gestión directa, del siguiente material ferroviario:²⁴

- 3.000 vagones de diferentes tipos, 120 coches de distintas clases y 30 furgones, con un presupuesto máximo de 64.500.000 pesetas.
- Renovación de ejes, con el presupuesto de 4.500.000 pesetas.
- Continuación del plan de construcción de locomotoras, aprobado por Decreto de 15 de junio de 1934, y de acuerdo con los contratos vigentes, con un total de 60.000.000 de pesetas, a abonar en seis anualidades.
- Material metálico fijo de vía por una longitud de 300 km, con un presupuesto máximo de 20.000.000 de pesetas.

Para el pago de este material pasaba a disponerse, como máximo, en todo el año de 1938 de 15.000.000 de pesetas para vagones, coches y furgones; de 7.000.000 de pesetas para locomotoras; de 3.000.000 de pesetas para renovación de ejes y de 6.000.000 de pesetas para el material metálico fijo de vía. En los años sucesivos, la anualidad máxima para el pago total de esta adquisición sería de 22.000.000 de pesetas para

²⁴ . VV.AA. (1940). *Anuario de los Ferrocarriles y de sus Transportes Coordinados*. Madrid. Publicaciones de la Revista "Caminos de Hierro y Carreteras" y del Instituto Politécnico de Ferrocarriles. 1940.

vagones, coches y furgones; de 10.000.000 de pesetas para locomotoras; de 1.500.000 de pesetas para renovación de ejes y de 10.000.000 de pesetas para el material metálico fijo de vía, hasta extinguir el coste total de estas adquisiciones dentro de los importes máximos fijados en los párrafos anteriores.

Igualmente, tenían que ser arbitrados por el Estado los recursos económicos necesarios para el pago de estas atenciones, una vez hubieran sido aprobados los contratos de adquisición del material de referencia, figurando estas cantidades como anticipos efectuados por aquél a las Compañías de ferrocarriles hasta el momento en que un régimen definitivo estableciera las relaciones entres ambos.

Por último, el Ministerio de Industria y Comercio haría la gestión para realizar estas construcciones bajo la inspección del personal del Ministerio de Obras Públicas, en coordinación como siempre con las necesidades militares.

Como puede verse, se llevaba a cabo una política totalmente diferente en cuanto al material ferroviario, lógicamente.

- El Personal Ferroviario

Volviendo a los problemas del ferrocarril en el bando republicano, otro punto de conflicto importante fue el del propio personal ferroviario. Hay que tener en cuenta que se pasó de la noche a la mañana de un sistema capitalista controlado por las compañías, a un sistema de incautación y colectivización controlado directamente por los nuevos Consejos Obreros y los propios ferroviarios. En este contexto, la aspiración de la regularización de sueldos de los ferroviarios constituía una de las reivindicaciones mantenidas por las organizaciones obreras más importantes, petición que había sido formulada poco tiempo antes de comenzar la guerra.

De esta manera, podemos resumir como que los principales problemas a los que tuvieron que hacer frente los ferroviarios fueron el problema de la regularización de salarios, la unificación de redes, la baja producción (asociada a otros factores); así como otros aspectos de carácter organizativo o de nueva reglamentación (como la propia reglamentación republicana en estos dos últimos aspectos).

Sin duda alguna, la regularización de salarios fue un problema constante

que tuvieron los ferroviarios a lo largo de todo el conflicto. Hasta el 1 de noviembre de 1936 no se estableció el salario mínimo de 10 pesetas diarias, que para hacernos una idea, era lo que cobraba un miliciano, tuviera o no experiencia de combate, o estuviera tanto en el frente como en la retaguardia. Pero la mejora de salarios no alcanzó a la totalidad de los ferroviarios tal y como se preveía, sino a un número un poco más elevado del 70% de ellos; y el personal ferroviario con categorías más bajas siguieron cobrando sueldos entre las 5 y las 8 pesetas.

Para hacerse una idea de cómo estaba la situación sobre este aspecto, la unificación de las redes había puesto de relieve el sistema de salarios que las antiguas Empresas tenían establecido. Maquinistas con las mismas categorías ganaban salarios totalmente diferentes de una a otra red; y lo mismo sucedía con el resto del personal en sus diferentes cargos. De hecho, y una vez ya unificadas todas las Redes, cuando los agentes de una y otra red trabajaban sin distinción en cualquier punto de la explotación en que eran necesarios sus servicios, siguió existiendo esa diferencia en los salarios entre agentes que, realizando el mismo trabajo, percibían salarios diferentes.

Un ejemplo de la mala situación económica que padecían los ferroviarios la encontramos en un escrito fechado el 2 de abril de 1937 y firmado por un millar de operarios de los Talleres de MZA que la Delegación del Comité del SNF de Madrid enviaba a Valencia a la Comisión Ejecutiva del SNF.²⁵ En dicho documento los ferroviarios exponían que trabajaban y lo seguirían haciendo a pesar de todos los sacrificios que fueran impuestos por las necesidades de la guerra. Sin embargo, la situación económica de estos trabajadores conllevaba a una situación problemática si se comparaba con la de los demás funcionarios públicos, si como tales funcionarios eran considerados, o con la de los trabajadores de las industrias dedicadas a la fabricación de material de guerra. Y es que, como funcionarios dependientes del Estado, podían ver que mientras en otros sectores se les concedían pluses sobre sus sueldos y dietas para el sostenimiento de sus familias evacuadas, a los ferroviarios no se les era concedido nada. De esta manera su situación era complicada, ya que con los sueldos de 10 pesetas, dado el valor adquisitivo que habían adquirido los más elementales medios de vida, era realmente muy difícil hacer

²⁵ Petición de subida de sueldos a la Comisión Ejecutiva del Sindicato Nacional Ferroviario. ARCHIVO PSOE. 12 Abril de 1937, Valencia.

frente la situación, siquiera en sus más ínfimas necesidades. Como obreros de industrias de guerra tampoco podía establecerse comparación, ya que en esas industrias disfrutaban de sueldos medios de 16 pesetas.

Tabla 7. Índice de precios en la España republicana por meses y años

Meses	1936	1937	1938
Enero	168,8	223,7	434,4
Febrero	168,2	244,4	4457,7
Marzo	167,2	266,5	524,5
Abril	169,1	294,3	530,1
Mayo	170,6	297,6	547,9
Junio	171,9	303,7	551,6
Julio	174,7	315,8	554,2
Agosto	178,9	322,7	554,2
Septiembre	183,1	342,7	556,9
Octubre	194,4	358,8	562,3
Noviembre	202,9	375,4	564,4
Diciembre	209,6	389,1	564,7

Fuente: BRICALL, J. M. (1976). *Política económica de la Generalitat (1936-1939)*, Barcelona: Edicions 62. Página 101.

Tabla 8. Evolución de los índices al por mayor por grupos de productos durante los años 1936 (base 1930 =100)

Meses	Índice general	Productos alimenticios	Productos animales	Vegetales	Primeras Materias	Productos industriales
Enero	161,5	159,2	155,0	-	175,7	142,9
Febrero	160,5	156,9	151,7	-	176,2	142,3
Marzo	158,3	154,3	144,3	-	173,6	141,7
Abril	159,3	155,5	144,5	-	174,0	141,5
Mayo	160,9	158,8	149,9	-	174,4	142,4
Junio	162,6	160,5	157,1	-	176,4	142,8
Julio	165,0	164,3	164,1	173,7	177,6	143,8
Agosto	167,9	167,8	164,5	178,7	180,9	145,2
Septiembre	172,9	174,6	174,6	185,8	184,2	147,9
Octubre	182,3	185,2	187,0	196,2	194,8	153,7
Noviembre	191,1	191,3	192,8	202,4	204,0	165,8
Diciembre	197,6	197,5	203,3	208,6	210,7	170,6

Fuente: BRICALL, J. M. (1976). *Política económica de la Generalitat (1936-1939)*, Barcelona: Edicions 62. Página 116.

Tabla 9. Evolución de los índices al por mayor por grupos de productos durante el año 1937 (base 1930 =100)

Meses	Índice general	Productos alimenticios	Productos animales	Vegetales	Primeras Materias	Productos industriales
Enero	209,7	211,7	227,5	218,7	224,8	177,4
Febrero	227,1	221,4	242,0	230,1	243,4	200,0
Marzo	242,2	237,7	292,6	239,8	258,5	206,6
Abril	265,1	271,3	291,6	304,5	268,3	214,6
Mayo	272,8	279,3	318,4	303,2	279,0	219,4
Junio	281,6	284,4	318,4	310,0	292,2	228,6

Julio	290,4	291,1	325,4	320,4	303,2	234,5
Agosto	298,3	295,0	328,5	316,5	316,1	249,2
Septiembre	314,8	316,9	331,2	354,8	326,3	264,6
Octubre	328,1	334,9	331,2	391,4	340,1	264,8
Noviembre	341,5	349,3	341,9	412,1	350,8	270,0
Diciembre	352,8	357,0	359,5	419,3	362,9	280,3

Fuente: BRICALL, J. M. (1976). *Política económica de la Generalitat (1936-1939)*, Barcelona: Edicions 62. Página 117.

De acuerdo a la tabla número 7 respecto al índice de precios en la España republicana, si cuando se acordó el salario único de 10 pesetas en noviembre de 1936 estaba en 202,9; justo dos años después éste índice se situaba en 564,4. De ahí que tuvieran razón los ferroviarios con el aumento del coste de la vida y que estos sueldos sin otras gratificaciones económicas fueran insuficientes.

Lo mismo pasa si miramos la tabla 8 y 9 respecto a la evolución de los índices al por mayor por grupos de productos. Si nos fijamos en los productos alimenticios, al estallar la Guerra Civil en julio de 1936 éste se encontraba en 164,3; pero un año y medio después, en diciembre de 1937; éste índice se había duplicado, llegando incluso a 357.

Referente a los salarios se añadía que el personal estaba acostumbrado a unos beneficios en las antiguas Compañías que sin embargo, habían sido utilizados para poder extraer el máximo de rendimiento con la misma retribución. Este procedimiento era aceptado por el personal de sumo agrado pensando en los beneficios directos que le reportaba como era la remuneración de primas en concepto de destajo, así como la jornada de 44 horas. Al ser retirados en los lugares de trabajo por disposición del Comité Central a raíz de la incorporación de éste en la Administración de la Red, el personal no supo comprender el fin que se pretendía con tal disposición. Más bien al contrario, ya que el personal anteponía sus intereses particulares a los intereses generales, viendo como decaía el estado de ánimo del mismo y como a consecuencia de esto, decrecía la producción en un porcentaje mayor que la diferencia que existía de haber producido en la época anterior al 19 de julio por la Administración.

Por otra parte, la movilización de los ferroviarios fue otro punto importante para el personal ferroviario y en las discrepancias entre las organizaciones sindicales y el Estado y que también tuvieron un punto negativo en el desarrollo del ferrocarril. De hecho, cuando fueron movilizadas las primeras quintas (las correspondientes a las de 1931-1936) por el Gobierno de Largo Caballero en marzo de 1937, se hizo la excepción del personal ferroviario por entender que la marcha de éste podía perjudicar el servicio del transporte.

Anulada dicha excepción más tarde por el Gobierno Negrín-Prieto, los ferroviarios se fueron incorporando al Ejército Popular, no creando esto un grave problema al ferrocarril, pues sus vacantes fueron cubiertas fácilmente con personal evacuado, y no creando problema de ningún género a las organizaciones sindicales; puesto que no se hicieron excepciones para nadie.

Sin embargo, cuando fueron decretadas por el Gobierno la incorporación de las quintas de 1927 y 1928 a mediados de abril de 1938, se incorporaron sin excepción todos los ferroviarios en ellas comprendidos. Esto conllevó a que el ferrocarril, (especialmente los servicios activos del mismo) quedara casi en cuadro, por haber ido en ellas una gran cantidad de personal especializado, a pesar de cubrir sus vacantes con el personal que quedó, y de aumentar las horas de trabajo de éste. Pero al movilizar nuevamente el Gobierno las quintas de 1926 y 1925 el 28 de mayo de 1938, el problema se agudizó de tal forma, que las Organizaciones Sindicales y el Consejo Nacional de Ferrocarriles, tuvieron que informar al Ministerio de Defensa Nacional, que de incorporarse los ferroviarios en ellas comprendidos, no podrían responder del servicio por la falta de agentes que dichas movilizaciones les creaba. Esta actitud fue apoyada por la Dirección de Transportes Ferroviarios, aunque aun faltaba llamar a más quintas. Y es que la necesidad que tuvo de hombres el Ejército Popular de la República a lo largo de la guerra, no hizo más que acentuar esta situación, tan negativa para el desarrollo del ferrocarril por la falta de personal cualificado.

Junto con la regularización de sueldos y la falta de personal a través de los diversos llamamientos a filas de los ferroviarios, se encontraba también como un factor perjudicial en la producción, y por tanto un problema para el ferrocarril, el aumento del número de días de baja por enfermedades o permiso del personal. Según un informe de principios de

agosto de 1937 del Comité de Tracción de MZA de Cataluña se consideraba que los ferroviarios Médicos de Sección habían consentido al personal un abuso a todas luces declarado en los días de duración de las bajas, según datos estadísticos que a continuación se detallan en la Tabla 10:

Tabla 10. Número de días de baja por enfermedad en los talleres de Cataluña entre 1935-1936 y 1936-1937

Talleres	Nº de días de baja del 26 julio de 1935 al 25 de julio de 1936	Nº de días de baja del 26 julio de 1936 al 25 de julio de 1937	Incremento
Vilanova i la Geltrú	3.558	6.265	2.707
Móra d'Ebre	2.311	3.425	1.114
Girona	3.729	5.398	1.669
Tallers Clot	4.091	6.848	2.757
Poble Nou	14.481	16.182	1.701
TOTAL	28.170	38.118	9.948

Fuente: Arxiu Nacional de Catalunya (ANC). *Memoria de situación de MZA.*

Esta alta cifra de 9.948 días de diferencia entre un año y el otro era considerado como un abuso, y en consecuencia en Barcelona se cambió a todo el personal facultativo; aunque dicha medida no resolvió el problema.

Tabla 11. Número de días de baja por permisos en los talleres de Cataluña entre 1935-1936 y 1936-1937

Talleres	Nº de días de baja del 26 julio de 1935 al 25 de julio de 1936	Nº de días de baja del 26 julio de 1936 al 25 de julio de 1937	Incremento
Vilanova i la Geltrú	4.460	2.183	-2.277
Móra d'Ebre	2.329	2.779	450
Girona	4.590	4.694	104
Tallers Clot	1.935	6.834	4.899
Poble Nou	9.312	10.897	1.585
TOTAL	22.626	27.387	4.761

Fuente: Arxiu Nacional de Catalunya (ANC). *Memoria de situación de MZA.*

Del mismo estilo fueron los días de baja que los ferroviarios estaban por permisos. Si comparamos los datos de un año con el otro, existía una diferencia de 4.761 días. Una cifra muy elevada si tenemos en cuenta que en los primeros momentos de control obrero, los mismos comités en sus circulares derogaban cualquier petición de permisos o licencias hasta que no se normalizara el servicio. Pero analizando los datos, si que salta a la vista que en los Talleres de Girona o Móra d'Ebre, el aumento de días de baja por permisos no es muy significativo; incluso encontramos el caso de Vilanova i la Geltrú, que incluso se redujeron en 2.277 días. En contraposición encontramos los Talleres de Barcelona (Clot i Poble Nou), que entre los dos sumaban un incremento de 6.484 días.

- Competencia con el transporte por carretera

Otro de los problemas que tuvieron los transportes ferroviarios del bando republicano fue la coordinación con el transporte con carretera. Precisamente, la falta de coordinación entre ambos medios de transporte era la causa de que por ejemplo en el verano de 1937, el transporte

ferroviario ocupase un lugar secundario con relación al transporte en general.

Era de una importancia capital llegar a un rendimiento de transporte que se apartase poco del ciento por ciento, lo que significaba, que un vagón de capacidad de 10 toneladas, debía ser cargado con 10 toneladas y no con cinco, y un auto de capacidad de tres toneladas debía transportar tres toneladas y no cargas mucho más inferiores. Por otra parte, un vehículo no debía jamás circular vacío a su regreso, siendo ésta la primera ley de una economía dirigida de los transportes.

En un informe de la American Bankers Association de 1927, en 1926 el ferrocarril y la carretera había transportado con el mismo número de vagones, dos veces más mercancías que en 1920. Se añadía el ejemplo de una operación efectuada durante 12 horas en una carretera nacional americana, donde se daban las cifras siguientes: 743 camiones circulando en un sentido y 635 camiones circulando en sentido opuesto habían transportado juntos en total 869 toneladas de mercancías; siendo el personal empleado en este transporte de unos 1.300 hombres aproximadamente. Sin embargo, la misma mercancía habría podido ser transportada por un solo tren de mercancías de una longitud normal, circulando en los dos sentidos y con un personal de 5 agentes solamente.²⁶

Por lo que respectaba a la situación durante la mitad de 1937 en la España republicana, el transporte por vía ordinaria (carreteras) estaba excesivamente recargado y podía ser disminuido aprovechando el ferrocarril; construyendo las redes necesarias, puesto que se tenía mano de obra suficiente, y ampliando estaciones y muelles para facilitar el movimiento de trenes. Sin embargo, se dio el caso frecuentemente de la circulación de centenares de camiones por carreteras paralelas a una línea férrea, sin ningún tipo de coordinación por lo tanto entre el transporte por carretera y el transporte férreo.

Una de las causas por el que el ferrocarril no dio más rendimiento, quizás de la más importante, fue la paralización en las estaciones de los vagones

²⁶ El informe americano estaba publicado por la L.T.F. y había sido recogido en un artículo de *Solidarida Obrera* del 13 de enero 1937 por Jeannite Hardyng titulado *Necesidad de coordinar los transportes*.

cargados por carecer de personal para la descarga y automóviles o carros para su transporte, que obstruían las vías de las mismas, dificultando las maniobras de los trenes y disminuyendo así la circulación por atasco de la estación.

La solución a este grave problema recaía sin ir más lejos en ponerse de acuerdo con el transporte automóvil, con el objeto de evitar que un vagón cargado se llevase horas y horas sin descargar en la estación de destino. Sin embargo, esta fue una cuestión que no se llegó a solucionar durante todo el conflicto a pesar del problema latente que existía.²⁷

Este problema del material que quedaba en estaciones sin descargar también lo tuvo el bando sublevado, sin embargo, se reguló de manera diferente que en el bando republicano. Este hecho iba relacionado con la adquisición de nuevas líneas, el incremento de material del tráfico y sobre todo la necesidad de disponer de manera más rápida de material vacío, tanto para transportes civiles como militares. Por este motivo se hizo preciso modificar las disposiciones hasta la fecha vigentes en lo relativo a los plazos de carga y descarga. De esta manera pasó a reducirse a 24 horas el plazo de 72 horas que venía aplicándose hasta la fecha, para no saturar así las diferentes líneas y entorpecer el tráfico ferroviario²⁸.

Así pues, a partir del 9 de agosto de 1937 a las 16:00 horas, se decretó que las estaciones tenían que pasar a remitir a la Cámara de Comercio, Gobiernos Civiles o Ayuntamientos, exponiendo en los Despachos Centrales en la forma acostumbrada, las listas de los vagones llegados hasta dichas horas a la consignación de particulares y cuya descarga hubiera de efectuarse por los mismos. Dicha lista también debía publicarse en los periódicos de la localidad.

Respecto a los vagones, debían de estar puestos a la descarga en el muelle a la hora de comenzar el trabajo en la localidad, y debían quedar descargados dentro de las 24 horas naturales de haber sido puestos a la descarga. Por su parte, si los muelles no tenían capacidad suficiente para

²⁷ Publicación *Cuerpo de Tren*. Artículo *Los transportes ferroviarios*, publicado el 10 de julio de 1937.

²⁸ 9 de agosto de 1937. VV.AA. (1940). *Anuario de los Ferrocarriles y de sus Transportes Coordinados*. Madrid. Publicaciones de la Revista "Caminos de Hierro y Carreteras" y del Instituto Politécnico de Ferrocarriles.

que fueran puestos a la descarga todos los vagones que debían ser descargados, se tenía que dar preferencia a los que condujeran artículos de primera necesidad, y dentro de éstos los que fueran más urgentes en la población, a juicio de la Autoridad correspondiente. Igualmente, quedaba autorizada la descarga fuera de las horas hábiles fijadas en cada estación, incluso durante la noche en aquellos casos en que por el número de vagones fuese necesario.

Asimismo, las Cámaras de Comercio o Autoridades en su defecto debían tomar las medidas necesarias para que fueran descargados por su cuenta los vagones cuyos consignatarios no se hubieran presentado a efectuar la descarga en el plazo señalado. Pasadas las 24 horas, se cobrarían los recargos de almacenaje y paralización establecidos por las disposiciones vigentes con todo rigor.

Como puede comprobarse, el bando sublevado si tuvo más en cuenta que la ligereza en los trabajos de descarga de los vagones en las estaciones, ayudaban a mejorar el rendimiento de los trenes y por tanto, mejoraban tanto la rapidez de los traslados (tanto fuera de tropas como de suministros, como de productos) así como la eficacia.

Como punto final a la política ferroviaria y a los aspectos que perjudicó el rendimiento del transporte ferroviario republicano, visto ya todos los factores anteriores, y que diferenció a ambos bandos, fue que el gobierno de la República no optó por militarizar los ferrocarriles hasta la fecha tan tardía en el conflicto como fue el 23 de diciembre de 1938. A diferencia del bando sublevado, que lo hizo nada más empezar el conflicto; la Presidencia del Consejo de Ministros de la República decretó la militarización del Servicio de Ferrocarriles en todas sus líneas del territorio gubernamental, pasando a depender del Ministerio de Defensa Nacional, que actuaría a través de los organismos correspondientes del Ministerio de Comunicaciones. Se autorizaba a este Ministerio para que, orientándose y tomando como base lo dispuesto en el Reglamento de los Servicios de Retaguardia, se dieran las disposiciones que fueran necesarias para el desarrollo del presente Decreto, pudiendo modificar las normas de este texto en la forma que se creara más conveniente a la situación y necesidades del momento.

Sin embargo, este Decreto ya llegaba muy tarde para cambiar las cosas, tal y como se estaba desarrollando la guerra. De hecho, el mismo día que se aprobaba este decreto de militarización de los ferrocarriles, el ejército franquista iniciaba la llamada como Campaña de Cataluña y que a la postre, acabaría el día 10 de febrero de 1939 con la total ocupación de Cataluña por parte del bando sublevado. Poco después, con las fuerzas republicanas totalmente desmoralizadas, el ejército sublevado avanzó ocupando el Levante y Madrid el 28 de marzo de 1939, finalizando el conflicto el 1 de abril de 1939 ya con todo el territorio ocupado por los sublevados.

Consideraciones finales

A pesar de que ambos bandos tenían el mismo objetivo común de ganar la guerra, la política llevada a cabo por ambos contendientes en muchos aspectos fue totalmente diferente. En el ámbito ferroviario no fue menos, y mientras que los sublevados supeditaron todo al ámbito militar; el gobierno republicano tuvo que adaptarse al proceso revolucionario que se llevó a cabo en los primeros momentos, donde las empresas privadas fueron colectivizadas, pasando a ejercer su control los propios trabajadores. Poco a poco, el propio gobierno intentó recuperar el control dentro de la gestión de los ferrocarriles, que recayeron en un primer momento en las organizaciones obreras y sindicales; consiguiéndolo a base de decretos y reformas, aunque esto conllevó a periodos de tensión entre ambos, como fue la creación en octubre de 1937 del Consejo Nacional de Ferrocarriles y la Red Nacional de Ferrocarriles.

A estas tensiones se debía sumar las pérdidas territoriales que la misma guerra provocó en el bando republicano, privándolo de territorios esenciales como por ejemplo era Asturias para la adquisición del carbón. De hecho, la falta de carbón se convirtió en un grave percance para los ferrocarriles republicanos, teniendo que ser importado desde el extranjero, lógicamente asumiendo unos costes y unos riesgos más elevados. Una circunstancia parecida se dio con el material móvil y de tracción, ya que la falta de repuestos y materias primas impidió la puesta en circulación de vagones y locomotoras dañados, y que por tanto era imposible reparar, haciendo descender así de manera alarmante el material ferroviario republicano. Igualmente las Industrias ferroviarias

tuvieron el mismo problema de falta de suministros, un problema agravado además por la conversión de éstas a Industrias de Guerra, debiendo por tanto cambiar su producción para las necesidades bélicas.

Así mismo, el personal ferroviario, obcecado más en los primeros momentos por la regularización de sus salarios, también fue una fuente de problemas, especialmente por la baja producción durante el primer año de guerra, y por la movilización y falta de personal a partir del segundo año. Por último, había que añadir otro tipo de problemas relacionados con la organización ferroviaria, como era la coordinación con el transporte por carretera, inexistente muchas veces, y que originó una falta de rendimiento del ferrocarril, dándose frecuentes casos de la paralización en las estaciones de vagones cargados por carecer de personal para la descarga y automóviles o carros para su transporte; o la marcha de filas enteras de camiones cargados de suministros en trayectos que podía hacer el ferrocarril.

Estos factores, sumados a las pérdidas territoriales y a los bombardeos que tanto la infraestructura como el material ferroviario tuvo que padecer durante el conflicto, jugaron un papel negativo en el desarrollo de los ferrocarriles en el bando republicano.

BIBLIOGRAFÍA

ARCHIVOS

Archivo del Museo del Ferrocarril de Madrid (AMFM)

Archivo General Militar de Ávila (AGMAV)

Arxiu Nacional de Catalunya (ANC)

Arxiu del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú (AMFVG)

Centro Documental de la Memoria Histórica (CDMH)

Fundación Pablo Iglesias (FPI)

Fundación de Estudios Libertarios Anselmo Lorenzo (FELAL)

Hemeroteca Municipal de Madrid (HMM)

HEMEROTECA

ABC (Madrid)
Ahora (Madrid)
Boletín Oficial del Estado
Caminos de Hierro
Carril
Diari de Girona
Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya
Diario Oficial del Ministerio de la Guerra / de Defensa Nacional
Gaceta de Madrid / de la República
Raíl
Revista Española de Historia Militar
Solidaridad Obrera
La Vanguardia
Última Hora

LIBROS

Bricall, Josep Maria (1976). *Política económica de la Generalitat (1936-1939)*, Barcelona: Edicions 62.

Cayón, Francisco.; Muñoz, Miguel (2008). «La fractura ferroviaria de la Guerra Civil», en Enrique Fuentes Quintana (dir.) y Francisco Comín (coord.) *Economía y economistas en la Guerra Civil*, Vol. 1, Barcelona: Galaxia Gutenberg-Círculo de Lectores, pp. 601-652.

- (2006) «Los transportes y las comunicaciones durante la Guerra Civil.» dentro del *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*.

Comín, Francisco; Aceña, Martín, Muñoz, Miguel y Vidal, Javier. *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Anaya, 1998, 2 vol.

Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1940). *Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance*. Madrid: Espasa Calpe.

Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante
- *Memoria. Ejercicios de 1936, 1937, 1938 y hasta 31 de mayo de 1939.*
Madrid MZA.

Dueñas Iturbe, Oriol, (2013) *La gran destrucció. Els danys de guerra i la reconstrucció de Catalunya tras la Guerra Civil (1937-1957)*. Tesis doctoral. Universitat de Barcelona.

García-Lozano, Vanesa M, (2015), *La ingeniería de caminos durante la Guerra Civil española. Destrucción y Reconstrucción de puentes*. Tesis doctoral. Universidad de Coruña..

- (2017) «*El sistema ferroviario español en la década de los 30: crisis, guerra y nacionalización. Evolución y construcción de los ferrocarriles durante la guerra civil española*». VII Congreso de Historia Ferroviaria. Valencia.

González Echegaray, Rafael, (1977) *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*. Madrid: Editorial San Martín.

Ortúñez Goicolea, Pedro Pablo, (2000). *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías ferroviarias, 1913-1943*. Tesis doctoral. Universidad de Valladolid.

Polo Muriel, Francisco, (2015). *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*. Tesis Doctoral. Universidad Autónoma de Madrid.

VV.AA. (1940). *Anuario de los Ferrocarriles y de sus Transportes Coordinados*. Madrid. Publicaciones de la Revista "Camino de Hierro y Carreteras" y del Instituto Politécnico de Ferrocarriles. 1940.