

Visión sintética de la evolución y construcción de los ferrocarriles durante la Guerra Civil española (1936-1939)

Synthetic view of the evolution and construction of the railways in the Spanish Civil War (1936-1939)

Vanesa M^a García Lozano
Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

Resumen

Durante la Guerra Civil, la red ferroviaria quedó fragmentada en dos zonas. Este reparto, equilibrado inicialmente, irá evolucionando a medida que el bando sublevado ocupe la mayor parte del territorio peninsular.

La importancia estratégica del ferrocarril como principal medio vertebrador y de transporte en la España de la época, provocó que ambos contendientes, se lanzaran a la construcción tramos de infraestructura nueva en situaciones tan adversas, con el objetivo de dar solución de continuidad a las líneas que habían quedado interrumpidas, y de este modo poder realizar tanto transporte de mercancías y pasajeros como suministros al frente de guerra y transportes militares.

Al finalizar el conflicto en 1939, la crisis y el problema ferroviario se habían agravado por las numerosas pérdidas materiales y económicas de un sector tremendamente mermado, lo que supuso la nacionalización de la red de los ferrocarriles españoles.

Palabras clave: ferrocarril; Guerra Civil española; ingeniería civil; construcción

Códigos JEL: L92; L74; O21; H54.

Abstract

In the Spanish Civil War, the railway network was divided into two parts. This balanced division will evolve as the rebellious side occupied the greater part of the peninsular territory.

The strategic importance of the railways as the main means of transportation and transport in Spain of the time, causes that both contenders begun the construction of new sections of infrastructure in such adverse situations with the objective of providing a continuity solution to the lines that had been interrupted, and thus, be able to carry both transport of goods and passengers and supplies to the front of war and military transports.

At the end of the conflict in 1939, the crisis and the railroad problem had been aggravated by the numerous material and economic losses of a heavily depleted sector, which would mean the nationalization of Spanish railway network.

Key word: railway; Spanish Civil War; civil engineering; construction.

JEL Codes: L98; L74; O21; H54.

Visión sintética de la evolución y construcción de los ferrocarriles durante la Guerra Civil española (1936-1939)

[Fecha de recepción del original: 21/06/2018; versión definitiva: 20/2/2019]

Vanessa M^a García Lozano^Ψ
Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

1. Introducción

La proclamación de la Segunda República Española supuso el establecimiento de una nueva forma de gobierno que rompía con los modelos establecidos en anteriores épocas. En este contexto de profundo cambio social y político, el sector ferroviario estatal estaba inmerso en una profunda crisis que no había sido solucionada por el Estatuto Ferroviario de 1924, que intentó resolver el conocido como “problema ferroviario”, planteado a finales de la I Guerra Mundial¹.

El Estatuto ferroviario aprobado el 12 de julio de 1924 paliaba la situación decadente de los ferrocarriles a cambio de ir desdibujando el carácter empresarial privado de las compañías. Desde 1920 el Estado participaba en la financiación tanto de

^Ψ Contacto: Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, Plaza de los Sagrados Corazones 7, CP 28076 Madrid. E-mail vanessa.garcia.lozano@outlook.es

¹ En España, los principales problemas provenían del sistema de concesiones y del sistema de tarifas máximas fijadas por el Gobierno. A medida que se acercaba la fecha de expiración de una línea, las compañías perdían el interés por renovar los trazados o invertir en la mejora y mantenimiento de las instalaciones. Por otra parte, los Gobiernos se negaban a aumentar las tarifas máximas de los servicios ferroviarios, temerosos de que un encarecimiento de los transportes frenara la marcha de la economía. Las empresas ferroviarias presentaban serios déficits de explotación que no podían ser absorbidos por las tarifas ferroviarias. Ante esta insostenible situación para los ferrocarriles, el entonces Ministro de Fomento Francesc Cambó y Batlle, ordenó la realización de un importante estudio histórico y comparativo con las redes extranjeras para abordar el “problema ferroviario”. Como resultado se aprueba el decreto de 26 de diciembre de 1918, que autorizaba la subida de las tarifas y el establecimiento de la jornada de trabajo de 8 horas. El gobierno asumió el aumento de los gastos de personal y también financió la renovación del material que necesitaban las compañías.

las obras y renovación de material como en los gastos de personal. El proceso iniciado conducía a la estatificación del negocio ferroviario, a través del establecimiento de un consorcio entre las compañías y el Estado. Según el Estatuto aprobado en 1924, a cargo del Estado quedaban las mejoras de las infraestructuras y del material motor y móvil. Además, atribuía al Estado la construcción de los nuevos ferrocarriles de interés general y establecía la caja ferroviaria y deuda especial para su financiación. Por lo tanto, constituía una herramienta que solucionaba los problemas ferroviarios por medio de las ayudas públicas a las compañías y del intervencionismo del Estado en su gestión². En cuanto a las compañías, en esta época se debieron reestructurar³ y en muchos casos ser socorridas por los auxilios del estado⁴.

La crisis en el sector ferroviario era palpable desde años anteriores obligando al gobierno de la nación al auxilio de las compañías ferroviarias que no obtenían beneficio suficiente de la explotación de sus líneas. Inmersos además en una situación global de crisis mundial desde 1929 que, aunque con posterioridad, también se reflejó en nuestro país, y sumidos en una época de alta conflictividad laboral en el sector, el descalabro económico de las compañías ferroviarias era inevitable desde 1931. El Estado estaba obligado a actuar, y sus propuestas se encaminaron hacia dos frentes: la intervención de los ferrocarriles y la paralización en la ejecución de las obras ferroviarias.

El conocido como “problema ferroviario” era agravado además por la pérdida de competitividad del ferrocarril frente al transporte por carretera, lo que exigía de un nuevo planteamiento organizativo y financiero del sistema. En muchas ocasiones se supuso que el transporte por carretera era sustitutivo del ferroviario y nunca se abordó el problema desde el punto de vista de la coordinación de ambos modos. En el país, ambos modos actuaban de manera independiente entablado una dura y suicida competencia, en lugar de complementarse y coordinarse adecuadamente para ofrecer un mejor servicio para el interés general⁵.

² En cumplimiento del Estatuto, el real decreto de 5 de marzo de 1926 pone en marcha la construcción por el estado de un ambicioso “Plan Preferente de Urgente Construcción”, que incluye dieciséis nuevos ferrocarriles. Las nuevas líneas pretendían mejorar la explotación de la red ferroviaria española de vía ancha, aumentando su densidad, acortando distancias y estableciendo relaciones más directas entre algunas zonas del país.

³ La Compañía de los ferrocarriles del sur de España fu adquirida por la Compañía de los ferrocarriles andaluces en 1929, ampliándose así con las líneas que discurren desde Linares a Almería y desde Moreda a Granada.

⁴ En 1927 el Estado interviene la compañía Madrid-Cáceres-Portugal, y se integra en 1928 en una nueva compañía denominada Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste. El hecho novedoso lo constituye que esta empresa es de carácter público. En 1926 los ferrocarriles secundarios fueron agrupados por el gobierno de Primo de Rivera en torno a un organismo público denominado Servicio de Explotaciones del Estado. Se ocuparía de la gestión de las líneas concentradas mientras su titularidad continuaba en manos de las compañías privadas. Con esta medida se intentó interconectar las pequeñas redes de vía estrecha entre sí, y a su vez con los ferrocarriles de ancho convencional, a fin de aumentar los anchos y mejorar los resultados de las explotaciones.

⁵ Esta lucha establecida entre ambos modos de transporte fue tratada, en aras de buscar una solución adecuada, en la *Revista de Obras Públicas*. Barceló, 1935, presenta las posibles formas de conseguir una

Ante la situación de descontrol que vivía el ferrocarril, el Estado era consciente de la necesidad de su institucionalización. Las distintas iniciativas legislativas presentadas en este período, hasta en cuatro ocasiones en forma de proyectos de ley ferroviaria, fueron rechazadas. Y la política de incentivos, financiación y estatalización de algunas compañías tampoco ofrecieron los resultados esperados.

La Guerra Civil no resolvió el problema. En aquella época el ferrocarril era el principal medio de transporte vertebrador del territorio, y con la división territorial de España en dos zonas, las líneas se interrumpieron según los límites marcados por los frentes de guerra en cada momento. La dificultad de realizar tráficos continuos tanto de mercancías y viajeros, así como de suministros a los frentes de guerra, obligaron a ambos bandos a la ejecución de obras de infraestructura que dieran continuidad a las líneas existentes. Estas nuevas construcciones que, aunque no fueron significativas en cuanto al número de kilómetros nuevos, sí resultaron relevantes para garantizar la continuidad de las comunicaciones, y reseñables dadas las dificultades que entrañaba construir en unas condiciones tan adversas. La importancia estratégica de las infraestructuras y del transporte particularmente durante un conflicto bélico provocó la destrucción, reparación e incluso la construcción de nuevos tramos de infraestructura que habían sido paralizados en la época anterior al conflicto.

En este artículo se presentará en primer lugar la evolución geográfica de las líneas ferroviarias en cuanto a su posesión por cada uno de los bandos enfrentados y en cada etapa de la Guerra Civil, desde el golpe de estado hasta el fin de la guerra. En segundo lugar, se presentarán las obras de infraestructura ferroviaria nueva ejecutadas en dicho período por cada contendiente. Y por último se referirán las conclusiones sobre lo aquí relatado.

2. Los ferrocarriles durante la guerra civil española

En España el ferrocarril 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. La carretera todavía no estaba en disposición de competir con el ferrocarril en lo que respetaba 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 la de su industria. Además,

adecuada coordinación entre el transporte ferroviario y el transporte por carretera. Diz Tirado, 1932 analiza un caso práctico, el ferrocarril Ferrol-Gijón que estaba en construcción, para concluir que ambos modos deben complementarse y que en casos como el de esta nueva línea, el ferrocarril aún es preponderante sobre el automóvil.

el ferrocarril había demostrado ser un modo de transporte estratégico tanto en tiempos de guerra como de paz⁶.

Durante la Guerra Civil española, el ferrocarril desempeñó un papel clave. 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 básica para la economía y para alimentar las necesidades de guerra. Estas funciones se asignaron prácticamente de modo único 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 ferroviarias 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.

La Guerra afectó de manera especial al ferrocarril por la sencillez para 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 paralizaba totalmente la circulación⁷. Además, como modo de transporte eficiente y vertebrador del territorio, resultaba indispensable en un contexto bélico para mantener los suministros desde las zonas rurales a las poblaciones urbanas escasas de productos básicos, y para atender las necesidades de

⁶ Así se entendía y había expuesto en diversas iniciativas legislativas, como la que en 1920 establecía la Escala de Complemento Honorario del Ferrocarril, que de un modo certero justificaba 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” (*sic*).

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.

⁷ Entre los elementos singulares del ferrocarril que fueron objeto de destrucción continuada, figuran las estaciones de ferrocarril, los puentes y los túneles. 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; 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; 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.

tipo militar y de suministro alimentario del frente⁸. Esto lo convirtió en un objetivo estratégico tanto para su mantenimiento como para su destrucción, e hizo que su control fuera imprescindible para alcanzar la victoria⁹.

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 la península. A medida que el conflicto avanzaba, la ocupación del territorio se fue modificando, y con ello la posesión de los distintos tramos del ferrocarril. Se tratará a continuación, la distribución de las líneas ferroviarias referidas a su localización en uno u otro bando en cada período en los que se divide la contienda.

⁸ Por ejemplo, en el frente de Aragón el bando republicano sufrió problemas para alimentar a las tropas por la interrupción de los servicios de transporte ferroviarios y así lo describen los informes del bando sublevado:

“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”

AGMAV, C2452, 1/1: Informe sobre las comunicaciones ferroviarias de los rojos en Cataluña, 10 de noviembre de 1937_bando sublevado

⁹ 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 darían lugar a la interrupción del servicio, que solían ser los puentes. 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 4^a 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 4^a 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 sentido Madrid y a su regreso por la estación de Baeza, arrojó otra bomba que cayó sobre la vía 3^a inutilizando 24 metros de vía y destrozando dos vagones que se encontraban en la vía 4^a.

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”

En AHF, C-1356-10: Huelgas, conflictos sociales y bombarderos, del 24 de enero de 1936 al 1 de enero de 1937_bando republicano

2.1 Evolución geográfica de la situación de los ferrocarriles durante la guerra civil española

Las Compañías ferroviarias existentes en España en aquel momento, y el Estado que también explotaba algunos tramos de redes¹⁰ (pequeños en comparación con las redes privadas), 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 a lo largo de este artículo, las seguiremos identificando como de esta compañía. 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 España¹¹.

Primer período: 18 de julio de 1936 a marzo de 1937

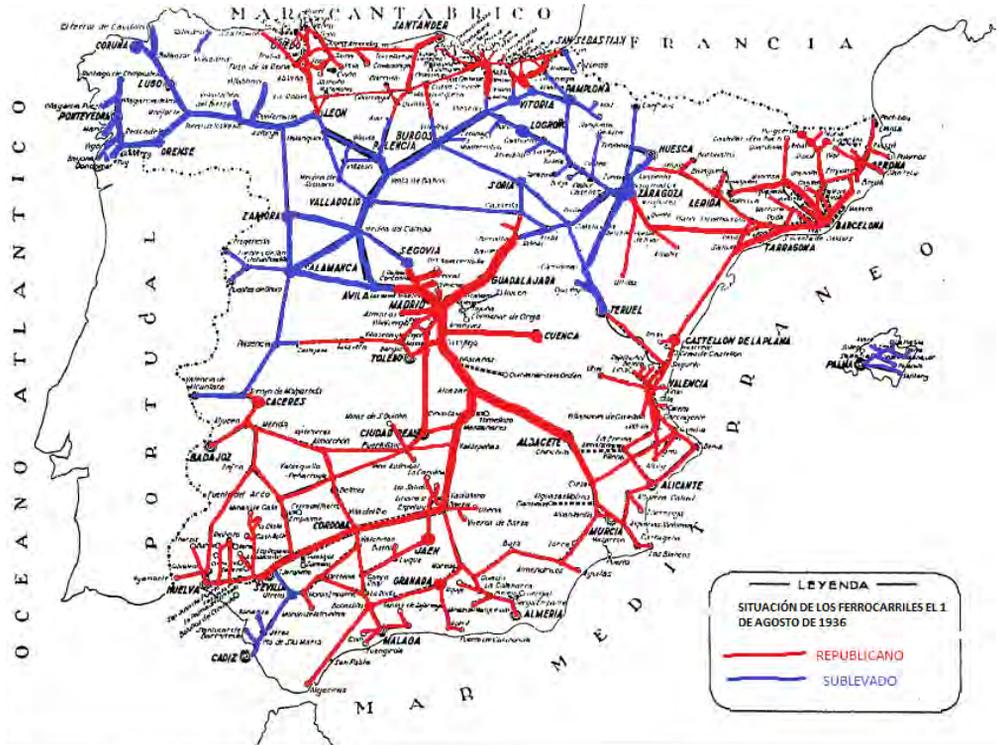
Con el estallido de la contienda, las líneas ferroviarias quedaron divididas tal y como se refleja en el mapa adjunto.

¹⁰ Los tramos que explotaba el estado en aquel momento eran los siguientes: Ripoll-Puigcerdá; Lleida-Balaguer; Murcia-Caravaca; Gibrleón-Ayamonte.

¹¹ Además de éstas, existían pequeñas compañías privadas que se mantenían independientes y que explotaban redes de pequeña longitud, entre las que se encontraban:

- Compañía de los Ferrocarriles de Zafra a Huelva.
- Compañía del Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca.
- Ferrocarril de Bilbao a Portugalete.
- Compañía del Ferrocarril de Triana.

Mapa 1
Distribución de las líneas ferroviarias el 1 de agosto de 1936



Fuente: García Lomas (1940)

La distribución para las principales Compañías, tras el estallido del golpe, quedó de la siguiente forma:

Compañía de Caminos de Hierro del Norte¹²: 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.

¹² 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. Para Cayón García et al (2006) el total de kilómetros de la Compañía del Norte era 3.748 Km; según Gómez Mendoza y San Román, 2005, asciende a 3.803 Km; y según Norte, 1940, 3814 km. Existe por tanto una diferencia absoluta de 66 km entre los datos. Se ha decidido optar por el dato aportado por Cayón García et al, dado que desglosan la parte de la línea que quedó bajo cada bando, dato de sumo interés para describir este epígrafe.

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. 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.

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 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.

Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA): esta red estaba controlada en su mayor parte por el Gobierno republicano, que mantuvo 2.950 kilómetros (lo que suponía el 80,8% del 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, y 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: en 1936 contaba con un total de 1.646 km¹³. 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.
- Albatera-Torrevejeja.

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.

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.

En la línea de Madrid-Cáceres-Valencia de Alcántara, el bando republicano mantenía únicamente el tramo comprendido entre la estación de Navalморal de la Mata y Madrid-Delicias. Éste, de 200 kilómetros aproximadamente, correspondía a los tramos de la línea entre Navalморal de la Mata-Talavera de la Reina-Torrijos-Villaluenga de la Sagra-Illescas-Leganés-Delicias (Madrid).

¹³ Gómez Mendoza y San Román, 2005.

El resto de líneas de la red en poder sublevado eran:

- 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 su longitud, destaca 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.

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 estaba en su posesión 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 una red de transporte definida en todo su territorio desde el comienzo¹⁴.

Al final de este período, tras los avances territoriales realizados por el bando sublevado¹⁵, éstos 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 esta 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.

¹⁴ 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 red 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.

En Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance (1940) y García Lomas (1940).

¹⁵ Estos avances se produjeron principalmente en Extremadura y en la zona oriental de Andalucía. También en el norte, progresivamente fueron ocupando las provincias de Asturias, Cantabria y País Vasco.

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 656 kilómetros. La ampliación se debe principalmente al avance en la zona sur del país, sobre Extremadura y Andalucía Oriental¹⁶.

La red de la compañía andaluza de la zona oriental había sido tomada 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 ocupación 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 Ormaíztegui, 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.

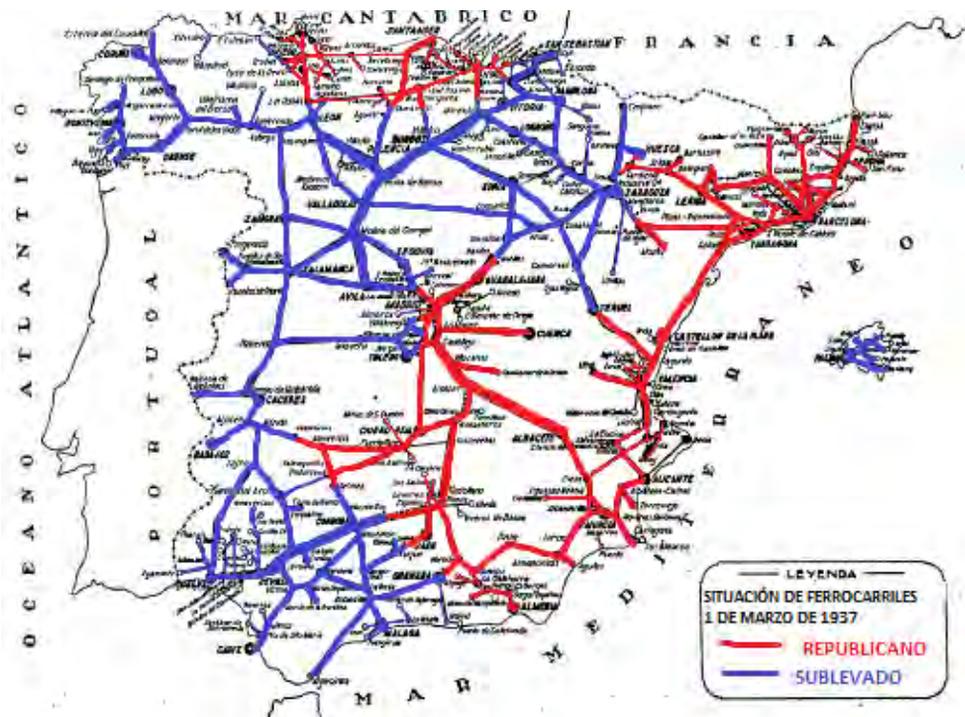
Segundo período; abril de 1937 a 15 de noviembre de 1938

Al inicio de este periodo, la red ferroviaria se encontraba tal y como muestra el mapa adjunto:

¹⁶ Las líneas de MZA afectadas en este periodo por el avance del bando sublevado fueron:

- Alcázar de San Juan-Sevilla-Huelva.
- Cáceres-Sevilla.
- Madrid-Ciudad Real-Badajoz.
- Castillejo-Toledo.
- Almorchón-Bélmez

Mapa 2
Distribución de las líneas ferroviarias el 1 de marzo de 1937.



Fuente: García Lomas (1940)

A medida que avanzaba el conflicto, los territorios fueron ocupados en la casi totalidad de los casos por el ejército franquista y con ello la red ferroviaria asociada también cambiaba de manos.

En este periodo, el bando sublevado llevó a cabo la campaña del norte, que supuso la caída del País Vasco, Cantabria y Asturias desde finales de octubre de 1937. De este modo, se hacían con las líneas que anteriormente estaban interrumpidas en su tramo final, y que principalmente se correspondían con las de Madrid-Irún, Venta de Baños-Santander y Castejón-Bilbao.

Además de estas líneas que pertenecían a la red de la Compañía del Norte¹⁷, adquirieron aquellas pequeñas redes que en la zona bilbaína estaban en manos privadas. Consiguieron el doble objetivo de hacerse con la red ferroviaria además de ocupar las importantes zonas industriales y mineras del norte. Y enseguida ampliaron los servicios

¹⁷ De este modo se hacían con el 70% de la red de la Compañía del Norte. Norte (1940)

en un afán por vertebrar y comunicar todo el territorio bajo su control¹⁸. Además, con el avance hacia el Mediterráneo, se hicieron con el tramo de Tortosa a Vinaroz¹⁹, de la línea de Valencia a Tarragona propiedad de la Compañía del Norte. Este tramo se fue ampliando consecutivamente a partir de las operaciones militares desarrolladas.

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 controlaba 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 tras la conquista de Vinaroz, 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 preparada²⁰.

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 centraban 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.

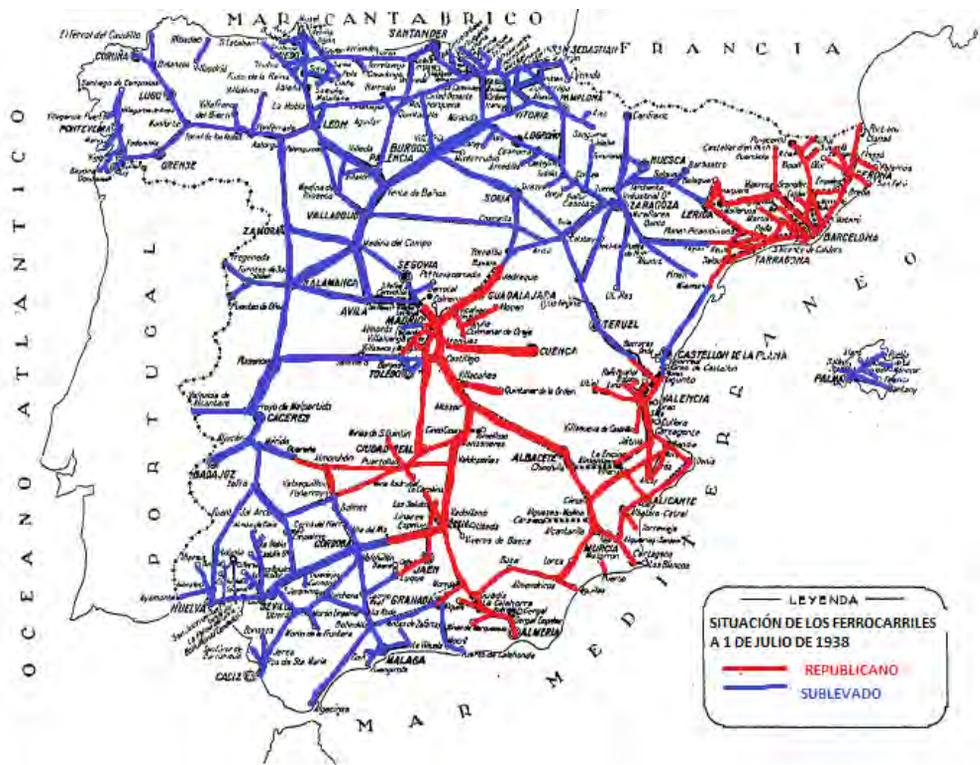
¹⁸ Con el dominio de nuevas líneas ferroviarias en este periodo iniciaron los servicios de transporte en las líneas Valladolid-Bilbao, Santander-Reinosa, Oviedo-Gijón-San Juan de la Nieva, León-Gijón, Valladolid-Gijón, Valladolid-Zaragoza (automotores. Subsistió hasta el final del conflicto); “sevillano” con empalmes a Ávila, Santander, Asturias, Zaragoza, Leganés y Badajoz (desde junio de 1937); Lisboa-Salamanca (desde 15 marzo de 1937); y Lisboa-Irún (desde 26 julio de 1937).

Servicios internacionales con Francia: paso por Irún restablecido desde 5 de noviembre de 1937. García Lomas (1940).

¹⁹ Norte. (1940).

²⁰ 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. Cayón García et al (2006).

Mapa 3
Distribución de las líneas ferroviarias el 1 de julio de 1938.



Fuente: García Lomas (1940)

Los sublevados se hicieron 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 con el objetivo de inutilizarlas. En agosto de 1938, del total aproximado de 12.000 kilómetros de la red española, el bando sublevado poseía 7.500 km.

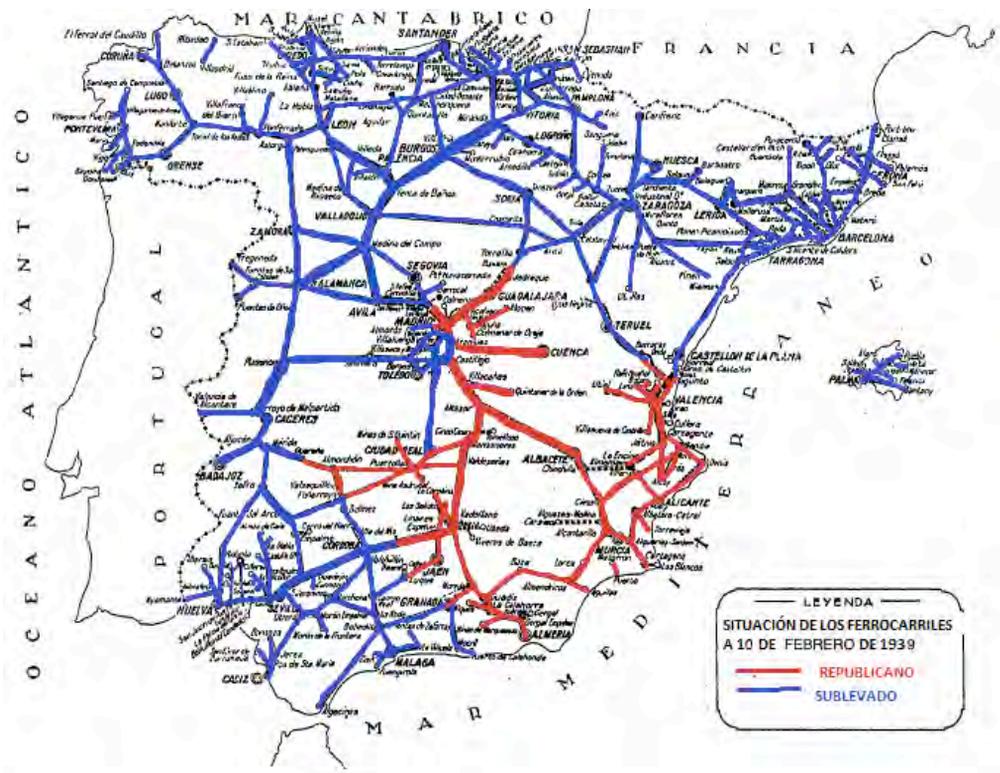
Tercer período: 15 de noviembre de 1938 a 28 de marzo de 1939

Al inicio de este periodo, el bando sublevado poseía el 75% de la red de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte, y con la llegada a la frontera francesa, se hicieron con su práctica totalidad 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 permanecieron bajo el control republicano hasta el final del conflicto.

Los servicios de transporte ferroviarios importantes se realizaban 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.

La situación a 10 de febrero de 1939 se presenta en el siguiente mapa:

Mapa 4
Distribución de las líneas ferroviarias el 10 de febrero de 1939.



Fuente: García Lomas (1940)

Respecto a la red de MZA, estaban en poder de los sublevados 1.811 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, Valencia y Alicante, que fueron los últimos bastiones de la resistencia republicana.

3. Construcción de nuevas líneas de ferrocarril durante la guerra civil española

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 carecía 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 escasa. La ejecución de nuevas líneas buscaba por un lado dar continuidad a la red ferroviaria que había quedado interceptada por el enemigo e imposibilitaba las circulaciones; y por otro, 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 kilómetros²¹. Estos datos contabilizan únicamente los kilómetros en líneas de nueva construcción, sin considerar los kilómetros de vía tendida en otras actuaciones como en la duplicación de vía²². Cada uno de los bandos planificó y planteó estos trabajos de distinto modo, tal y como se detalla a continuación.

Construcción de nuevas líneas ferroviarias en el bando sublevado

En el bando sublevado los esfuerzos se dedicaron a la reparación y puesta en servicio de los tramos inutilizados por el ejército republicano en su retirada, existiendo constancia de una única obra de construcción de ferrocarril de nueva traza. Los nuevos tramos puestos en servicio pertenecían a la línea que discurría entre el Val de Zafán y Sant Carles de la Rápita, trazado que había sido planteado para unir la provincia de Teruel con Tarragona²³, para dar una salida portuaria a los productos del interior de

²¹ 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 5.162 kilómetros. Gómez Mendoza y San Román, 2005.

²² 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 (1940).

²³ La planificación de esta línea denominada del Val de Zafán, que uniría Puebla de Híjar-Alcañiz-Tortosa-Sant Carles de la Rápita, se inició a mediados del siglo XIX. 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, y pretendía acortar las comunicaciones entre estas ciudades (Moreno i Guallar). El objetivo de la línea del Val de Zafán 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 aprobó el

Aragón. Durante la Guerra Civil española, su construcción proporcionó una comunicación directa por ferrocarril con la zona de Levante que habían tomado los sublevados y que había provocado la división del territorio republicano en dos zonas. Resultó un medio básico empleado en las últimas y definitivas operaciones de guerra.

El estado de las obras del ferrocarril entre Val de Zafán y Sant Carles de la Rápita en 1936 era el siguiente:

- Tramo Puebla de Híjar-Alcañiz: en servicio.
- Tramo Alcañiz-Lledó hasta el río Algars, que establecía la frontera entre Aragón y Cataluña, pasando por Valdealgorfa-Valjunquera-Valdetormo-Torre del Compte-Valderrobles-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-Sant Carles de la Rápita (36 kilómetros), atravesando las poblaciones de Xerta-Tortosa-Sant Carles de la Rápita: estaba pendiente de ejecución un tramo central de 15 kilómetros y la superestructura en el resto de la traza²⁴.

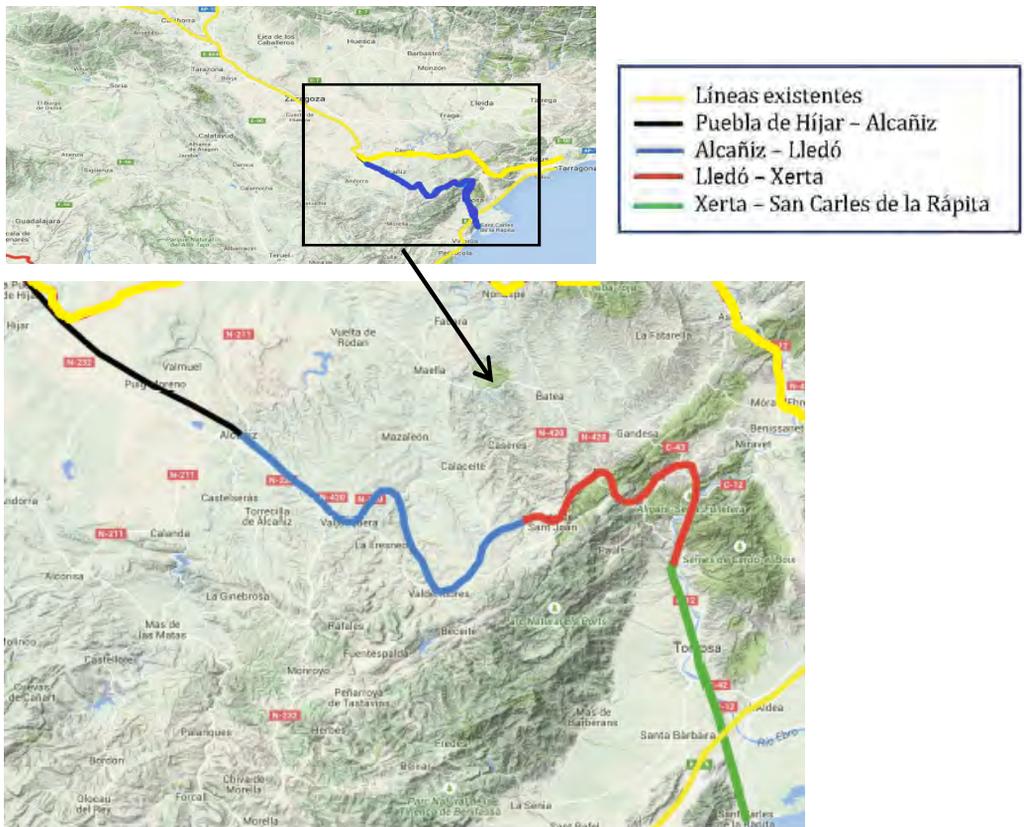
proyecto de ley para la construcción del FC que partiendo del Val de Zafán, enlazara en Tortosa con la línea de Valencia a Tarragona, y acabara en Sant Carles de la Rápita. Su construcción se inició el 23 de octubre de 1882 y, tras diversas prórrogas, problemas financieros y cambios de Compañía, el 31 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 Rápita, 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 (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 Rápita, Gaceta de Madrid, número 104, 14 de abril de 1899). Esto provocó la paralización en la construcción de la línea durante 25 años. El 10 de abril de 1906 el Gobierno se incautó definitivamente de la concesión por Real Orden, incluidas las obras entre La Puebla de Híjar y Alcañiz, tras tres intentos fallidos de subastar la línea (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).

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.

Durante la II República no se paralizaron los trabajos, pero sí se ralentizaron, llevándose a cabo las obras de construcción de las estaciones de Tortosa, Valldejunquera y Valdealgorfà, el inicio del viaducto de hormigón sobre el río Algars y el tendido de carril desde Valldejunquera hasta este viaducto (en *“Línea de la Puebla de Híjar-Alcañiz-Tortosa-Sant Carles de la Rápita”*. Vía Libre (2001)).

²⁴ Peris Tornes (2012).

Mapa 5 Trazado de la línea Val de Zafán-San-Carles de la Rápita



Fuente: elaboración propia

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 las tropas franquistas, y establecido el frente en el río Ebro, los zapadores ferroviarios²⁵ aprovechando materiales ya almacenados y otros requisados, consiguieron 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 consiguieron poner en servicio cada uno de los tramos en las siguientes fechas:

- 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.

²⁵ 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.

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. Durante esta batalla, se 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*”²⁶. 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 Gandesa²⁷.

Tras el fin de la guerra, en 1942 se abrió la explotación entre Alcañiz y Tortosa. La explanación entre Tortosa y Sant Carles de la Rápita se ejecutó en la posguerra. Sin embargo, nunca llegó a tenderse vía hasta ese punto.

También hubo lugar para algunas construcciones de menor importancia en el territorio de los sublevados 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 sublevados. El objetivo era evitar el rodeo a través de la línea Villaseca-Villaluenga. Además, se conectó con el ramal Castillejo-Toledo. En los años 40 fue cerrada al uso ferroviario²⁸.

Está documentada también una pequeña construcción ferroviaria en 1939, concretamente en febrero, por parte de los sublevados, que iniciaron el servicio de un pequeño ramal entre Les Palmes y el puerto de Castellón, en una obra a cargo de la Compañía del Norte²⁹.

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

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. Pertenece 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

²⁶ Moreno i Guallar.

²⁷ Via Libre (2001).

²⁸ En García Mateo, Jiménez Vega, Cuéllar Villar (2004).

²⁹ En García Raya, 2006 y en García Mateo et al (2004).

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 rodante 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 cotos 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 40³⁰.

Construcción de nuevas líneas ferroviarias en el bando republicano

La construcción de nuevas líneas en el territorio situado bajo dominio republicano fue escasa, debido a las dificultades que un trabajo de estas características supone en un periodo de guerra, no sólo técnicas, sino también en cuanto a la disponibilidad de medios materiales o de personal. 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.

³⁰ García Raya (2006).

Mapa 6 Líneas de ferrocarril construidas por los republicanos durante la Guerra Civil.



Fuente: elaboración propia

La primera referida anteriormente 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 respecto a la línea 6 existente³¹.

³¹ 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 (para más información sobre la construcción de las líneas Madrid-Cuenca y Utiel-Valencia, se puede consultar el artículo de Esteve García (2001))

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 con la ejecución de los trabajos que se inició en 1926, ya con el Plan Guadalupe en vigor. 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 Guaduzón 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).

Al inicio de la Guerra Civil, estaba pendiente de finalización la denominada sección segunda (PK 39-504 a PK 83+341). En este tramo 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, faltaba por tender vía en los 38,474 km restantes de la sección, así como ejecutar los viaductos de San Jorge, Cabriel y Narboneta. Las obras de construcción de este tramo 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 1937³², tras rescindir las obras con la concesionaria. La urgencia militar obligó a la emisión el 22 de agosto de 1937³³, 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

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, Cabriel y Narboneta.
- en la sección tercera se había tendido vía en su longitud total de 29,445 km.

³² 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.

³³ 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.

plazo de ejecución se estimaba en las circunstancias especiales, en 12 meses. Ninguna de las dos fue ejecutada, y para la continuidad de la línea, se aprobó la realización de una variante³⁴.

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 Públicas³⁵. 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 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-Arguisuelas: 44,982. En servicio por motivos bélicos desde 25/10/1938³⁶.
- Camporrobles-Utiel: 21,38 Km. En servicio desde 25/10/1938. Apertura por motivos bélicos³⁷.

³⁴ AHF, C-0121-004: línea de Cuenca a Utiel. Reparaciones. Del 27 de abril de 1929 al 9 de noviembre de 1940.

³⁵ 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 se proyectó la construcción a base de hierros en U. Los trabajos se encomendaron a los Talleres de la Red de MZA que no pudo 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. AHF, C-0121-004: línea de Cuenca a Utiel. Reparaciones. Del 27 de abril de 1929 al 9 de noviembre de 1940.

³⁶ Este dato se ha extraído del artículo de García Raya (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.

³⁷ García Raya (2006).

El primer tramo Cuenca-Arguisuelas, necesitó de trabajos de mantenimiento inmediatos a su precipitada puesta en servicio³⁸. 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:

- Arguisuelas-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 de la tramitación administrativa ordinaria una vez que el proyecto había sido aprobado³⁹. La línea había quedado interceptada en diversos puntos al sur de Getafe entre noviembre de 1936 y el verano de 1937, 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

³⁸ Para garantizar el paso de los trenes en buenas condiciones de circulación, hubieron de ejecutarse trabajos de reparación diversos que consistieron en:

- nivelación de la vía en una longitud de 40 kilómetros, efectuando levantes de hasta 80 cm, que exigieron del extendido de 6.000 m³ 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 de los temporales, que limitaron la circulación.
- Limpieza de cunetas y recrecido de paseos.

AHF, C-0121-004: línea de Cuenca a Utiel. Reparaciones. Del 27 de abril de 1929 al 9 de noviembre de 1940.

³⁹ 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.

ir directos hasta Valencia, en previsión eso sí, de la terminación de los trabajos en la línea Cuenca-Utiel.

Mapa 8 Trazado de la línea de Torrejón a Tarancón por tramos.



-  Torrejón-Mejorada
-  Mejorada-Orusco
-  Orusco-Tarancón



Fuente: elaboración propia

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

Tarancón⁴⁰. 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 Poveda⁴¹, una azucarera de la 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 geográficos⁴². La explotación del tramo Torrejón-Tarancón empezó el 14/06/1938⁴³, con la dotación de locomotoras del depósito de Madrid-Delicias, que habían quedado inoperativas de la Compañía del Oeste en Madrid.

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

⁴⁰ 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 Tajuña. 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.

⁴¹ La fábrica la Poveda había iniciado 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.

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 y López (2001).

⁴² 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 dismantelar a toda prisa el material en la estación de clasificación del norte en las Matas (en Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance (1940)) 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 dismanteladas ya no podrían ser de este modo usadas por el bando franquista. Las traviesas tuvieron que ser dispuestas al doble de distancia de lo habitual debido a la escasez en cuanto a número.

⁴³ García Raya (2006).

Las obras se iniciaron a mediados de 1937 y su finalización fue rápida, aunque con algunos defectos de construcción como la inestabilidad de la infraestructura⁴⁵. La explotación de este tramo se inició 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 línea⁴⁶.

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.

4. Conclusiones

Con el estallido del conflicto, el sistema ferroviario quedó fragmentado en dos partes, correspondientes a la ocupación geográfica por cada uno de los bandos. Inicialmente la posesión de líneas por cada uno de ellos podría considerarse equilibrada en cuanto a kilómetros totales, no así si hablamos por posesión de kilómetros de línea de cada compañía ferroviaria existente. Esta situación fue modificándose a medida que el conflicto avanzaba, y con la conquista del territorio por parte del bando sublevado, el desequilibrio en cuanto a la proporción de kilómetros de línea y medios materiales fue cada vez mayor, lo que repercutió de manera notable en el resultado final del conflicto.

La ejecución de infraestructuras ferroviarias fue escasa debida a las limitaciones de construcción que se produjeron durante el conflicto bélico. Aun así, ambos bandos realizaron obras ferroviarias de nueva traza. El bando sublevado, principalmente por

⁴⁵ 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.

⁴⁶ Esteve García (2001).

razones militares, completó la línea Val de Zafán-San Carles de la Rápita en 1938 para acceder a la zona de Levante. En el caso republicano la principal causa se corresponde con la necesidad imperiosa de comunicación y transporte entre dos ciudades, Madrid y Valencia, cuya línea de unión ferroviaria había quedado dividida en varios tramos entre ambos contendientes. Para ello finalizan la construcción del tramo Cuenca-Utiel y el conocido como “vía Negrín”, que comprendía los tramos Torrejón-Tarancón y Santa Cruz de la Zarza-Villacañas.

Tras la guerra, el “problema ferroviario” se había agravado considerablemente, al sumarse a la crisis financiera y organizativa del periodo anterior, los daños materiales en una red destruida. Por ello la solución resultó en la nacionalización de los ferrocarriles, creando una entidad pública, Renfe, que llegará hasta nuestros días.

Fuentes

Archivo General Militar de Ávila (AGMAV)
Archivo Histórico Ferroviario (AHF)
Gaceta de Madrid
Gaceta de la República

Bibliografía

- Barceló Marco, Juan, 1935: “Problemas ferroviarios. La competencia entre el ferrocarril y la carretera” *Revista de Obras Públicas*, 2664: 91-92, y 2666: 140-142.
- Cayón García, Francisco; Muñoz Rubio, Miguel, 2006: “El Ferrocarril como sector estratégico durante la Guerra Civil española: reorganización, explotación y consecuencias”. *Economic History. Working Paper 01/2006*. Universidad Autónoma de Madrid.
- Diz Tirado, Pedro, 1932: “Carreteras y ferrocarriles” *Revista de Obras Públicas*, 2601: 343-345, y 2602: 361-363.
- Esteve García, J.P, 2001: “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.
- García Lomas, José María, 1940: “La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación”. *Revista de Obras Públicas*, número especial 1936-1939: 45-162.
- García Mateo, José Luis; Jiménez Vega, Miguel; Cuéllar Villar, Domingo, 2004: *Inventario de puentes ferroviarios de España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

- García Raya, Joaquín, 2006: “Cronología básica del Ferrocarril Español de vía ancha”. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid. IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga.
- Gómez Mendoza, Antonio y Elena San Román, 2005: “Transportes y comunicaciones” en capítulo 7 de Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX. Universidad Autónoma de Madrid. Fundación BBVA, pp. 509-572,
- 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. Studylib
- Norte (Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1940) “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.
- Peris Torner, Juan, 2012: “Puebla de Híjar a Alcañíz, Tortosa y San Carlos de la Rápita (Ferrocarril de Zaragoza al Mediterráneo)”. Ferrocarriles de España.
- Polo Muriel, Francisco, 2009: “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.
- Tostón Menéndez, Felipe, y López Ciudad, Jesús Fernando, 2001: “El tren de la azucarera Ciempozuelos-La Poveda. Un caso de arqueología industrial” Fundación de los Ferrocarriles Españoles. II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez.
- Vía Libre*, “Línea de la Puebla de Híjar-Alcañíz-Tortosa-Sant Carles de la Rápita”. *Vía Libre*, 448, 01/12/2001 <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=1081>