

# 150 AÑOS de FERROCARRIL Alicante - Madrid

## VIAJES Y VIAJEROS

### ► Viajeros en guerra: 1936-1939

El 17 de julio de 1936 se inicia la guerra civil y un día más tarde el General Francisco Franco hace público el manifiesto del Alzamiento.

Alicante, fiel a la República, es el centro neurálgico de comunicaciones terrestres y marítimas. Como única autoridad legal estará en ese momento el Comité del Frente Popular, quien pone en marcha un amplio movimiento revolucionario, llevando a cabo la incautación de propiedades y la socialización de empresas como Tranvías de Alicante, Unificación Obrera de Gas de Alicante, Aguas de Alicante o Riegos de Levante.

Las alteraciones de la contienda pronto se reflejaron en la creciente pobreza de la población, siendo Alicante ciudad de acogida de las miles de mujeres, niños y ancianos que se desplazaban hacia la capital, que también albergó a un amplio número de diplomáticos de otros países como Alemania, Rusia, Portugal, Austria, Rusia o Cuba.

En el mes de noviembre de 1936 Alicante sufre los primeros bombardeos sobre el casco urbano y el puerto, alcanzando zonas como Rabasa, alrededores de la estación de MZA, Gobierno Civil, factoría CAMPSA..., afectando también a otras poblaciones como Torrevieja, Santa Pola o El Campello.

Desde febrero de 1938 los bombardeos sobre la ciudad eran continuos, la población se agolpaba en los refugios, mientras que los aviones y buques de guerra castigaban la ciudad y otras embarcaciones del puerto. Alicante fue la última ciudad en caer a manos de las tropas nacionales, viviéndose en el puerto escenas dramáticas entre las personas que esperaban los buques para partir al exilio y los que se negaban a la expatriación de los vencidos<sup>1</sup>.

El sistema ferroviario alicantino se vio afectado de forma inmediata y directa por el conflicto bélico, y la división del país en dos bandos implicó una escisión de la red y de las principales líneas de comunicación<sup>2</sup>. El control del transporte ferroviario era uno de los principales objetivos, pues desempeñó un papel estratégico para garantizar el movimiento de tropas y armamento. Esta situación provocó una imparable pérdida de su capacidad productiva, debido a su destrucción o sobreexplotación de instalaciones, infraestructuras, material y equipos<sup>3</sup>.

“Cuando se celebró la Junta General Ordinaria el 31 de mayo de 1936 venía desarrollándose la explotación del ferrocarril en plena orgía de indisciplina y subversión amparada y estimulada desde las alturas de la Administración pública,

<sup>1</sup>.- Existe una amplia bibliografía referente a la guerra civil en la ciudad de Alicante, pudiendo destacar: RAMOS,V. *La Guerra Civil, 1936-1939*, Alicante, Biblioteca Alicantina, 1973; SÁNCHEZ RECIO, G. *Guerra Civil y franquismo en Alicante*, Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil Albert, 1990; MORENO SÁEZ, F. *La prensa en la provincia de Alicante durante la Guerra Civil (1936-1939)*, Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil Albert, 1994; QUILIS TAURIZ, F. *Revolución y guerra civil: las colectividades obreras en la provincia de Alicante 1936-1939*, Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil Albert, 1992. VVAA. *Los railes del exilio "Niños de Morelia: un éxodo a México"*, Madrid, FFE Museo del Ferrocarril, 2007.

<sup>2</sup>.- El panorama de la Guerra Civil y las relaciones de Madrid con Valencia pueden verse en “Relaciones Ferroviarias Madrid-Valencia en los años de la Guerra Civil Española” *II Congreso de Historia Ferroviaria - Aranjuez-2001, "Siglo y medio de ferrocarriles en Madrid"*.

<sup>3</sup>.- CAYÓN GARCÍA, F.; MUÑOZ RUBIO, M. “Fabricación de material rodante en España. Una visión de conjunto. Desde sus inicios hasta la guerra civil”, *Vía Libre*, sep.2000, nº434, p.77-78. FERNÁNDEZ SANZ,F. “El parque de vapor al final de la guerra (I)”, *Vía Libre*, junio 1889, nº306, p.56-57. JIMÉNEZ, M. “La larga relación entre ferrocarril y ejército. Armas sobre vías”, *Vía Libre*, abril 1992, nº339, p.152-153.

haciendo insostenible la realización regular y ordenada de los servicios desde el advenimiento al poder del Frente Popular”. Memoria MZA 1936-1939.

MZA quedó muy afectada, por la división del aparato productivo, la precariedad de los medios organizativos, la división y la incautación de sus líneas. La Compañía señalaba muy claramente en sus memorias la relación de daños ocasionados, sobre todo de sus infraestructuras como los 4 pontones afectados, 46 puentes, 7 túneles, 41 estaciones, 11 pasos inferiores, 4 barrancos y 5 viaductos. Del mismo modo, el material móvil sufrió daños irreversibles, a lo que hay que sumar el hecho de que hasta el último año de guerra MZA no contó ni con talleres de reparaciones ni con almacenes suficientes.

“hubo que intensificar cuando fue posible el trabajo en los depósitos de máquinas para la reparación de las locomotoras, luchando con la carencia de maquinaria, materiales y personal y se dieron a reparar a la industria privada, en la medida que la capacidad del trabajo de los talleres ya liberados lo consentían otras locomotoras, coches y vagones”. Memoria MZA 1938.

La estructura de la Compañía se desmoronaba, por la ausencia del personal directivo, el reducido número de trabajadores y los numerosos daños materiales y personales<sup>4</sup>.

Un elemento a destacar es el éxodo de las familias que vivían en los poblados ferroviarios. Estos núcleos de población se encontraban en pleno auge de ocupación y servicios al iniciarse el conflicto, significando su abandono un rápido deterioro, como el que ocurrió en el poblado ferroviario de La Encina<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> .- Ver COMÍN F. (et al), *150 años de historia de los Ferrocarriles Españoles*, Anaya, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998. pp 1-9. También en *Antecedes y datos para el estudio del problemas ferroviario*, Junta Superior de Ferrocarriles, 1940; *Cien años de ferrocarril en España*, Comisión Oficial para la Conmemoración del Primer Centenario del Ferrocarril en España, 1948.

<sup>5</sup> .- CUÉLLAR,D; JIMENEZ, M; POLO,F. *Historia de los poblados ferroviarios en España*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2005.