



Universitat  
de Barcelona

## La gran destrucció

### Els danys de guerra i la reconstrucció de Catalunya després de la Guerra Civil (1937-1957)

Oriol Dueñas Iturbe

**ADVERTIMENT.** La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX ([www.tdx.cat](http://www.tdx.cat)) i a través del Dipòsit Digital de la UB ([diposit.ub.edu](http://diposit.ub.edu)) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX ni al Dipòsit Digital de la UB. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX o al Dipòsit Digital de la UB (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

**ADVERTENCIA.** La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR ([www.tdx.cat](http://www.tdx.cat)) y a través del Repositorio Digital de la UB ([diposit.ub.edu](http://diposit.ub.edu)) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR o al Repositorio Digital de la UB. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR o al Repositorio Digital de la UB (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

**WARNING.** On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX ([www.tdx.cat](http://www.tdx.cat)) service and by the UB Digital Repository ([diposit.ub.edu](http://diposit.ub.edu)) has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized nor its spreading and availability from a site foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository is not authorized (framing). Those rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.

UNIVERSITAT DE BARCELONA.  
FACULTAT DE GEOGRAFIA I HISTÒRIA

# La gran destrucció.

---

Els danys de guerra i la reconstrucció de  
Catalunya després de la Guerra Civil  
(1937-1957).

**Departament d'Història Contemporània.  
Món Contemporani**

Director. Dr. Joan Villarroya i Font

Codirectora. Dra. Queralt Solé i Barjau

Doctorand: Oriol Dueñas Iturbe  
Febrer de 2013.

## SUMARI

INTRODUCCIÓ.	pàg. 1
<b>1era PART. LA DESTRUCCIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES CATALANES. BOMBARDEIGS D'OBJECTIUS MILITARS I VOLADURA DE PONTS.</b>	
LA DESTRUCCIÓ D'OBJECTIUS MILITARS DES DE L'AIRE DURANT LA GUERRA CIVIL A CATALUNYA.	pàg. 16
El concepte d'objectiu militar fins a l'inici de la Guerra Civil:	
Els objectius aeris.	pàg. 16
L'espionatge com a eina per localitzar i destruir objectius militars.	pàg. 21
Els bombardeigs i destrucció dels objectius militars.	pàg. 29
ELS BOMBARDEIGS I DESTRUCCIÓ DELS PORTS CATALANS DURANT LA GUERRA CIVIL (1936-1939).	pàg. 44
LA DESTRUCCIÓ DEL PORT DE BARCELONA DURANT LA GUERRA CIVIL (1937-1939).	pàg. 44
Els bombardeigs i destruccions sobre el port de Barcelona durant l'any 1938.	pàg. 51
Els bombardeigs i destruccions sobre el port de Barcelona durant l'any 1939.	pàg. 73
Valoració final de la destrucció del port de Barcelona.	pàg. 80
LA DESTRUCCIÓ DEL PORT DE TARRAGONA DURANT LA GUERRA CIVIL (1937-1939).	pàg. 96
Els bombardeigs i destruccions sobre el port de Tarragona durant l'any 1938.	pàg. 101
Els bombardeigs i destruccions sobre el port de Tarragona durant l'any 1939.	pàg. 108
Valoració final de la destrucció del port de Tarragona.	pàg. 111
LA DESTRUCCIÓ DELS PORTS DE L'EMPORDÀ DURANT LA GUERRA CIVIL.	pàg. 118
Els bombardejos marítims de 1936.	pàg. 119
Els bombardejos de 1937.	pàg. 121
Els bombardejos de 1938.	pàg. 122
Els bombardejos de 1939.	pàg. 126
Valoració final de la destrucció dels ports de l'Empordà.	pàg. 128
ELS BOMBARDEIGS I DESTRUCCIONS DE LES CENTRALS ELÈCTRIQUES DURANT LA GUERRA CIVIL.	pàg. 138
La creació i desenvolupament de la xarxa elèctrica catalana.	pàg. 139
Els bombardeigs i destruccions de les centrals elèctriques durant la Guerra Civil.	pàg. 140

Estadístiques de danys a les instal·lacions elèctriques de Catalunya.	pàg. 156
<b>ELS BOMBARDEIGS I DESTRUCCIONS DEL SISTEMA FERROVIARI CATALÀ DURANT LA GUERRA CIVIL.</b>	pàg. 162
La creació i desenvolupament de la xarxa ferroviària catalana.	pàg. 163
L'organització del ferrocarril durant la Guerra Civil.	pàg. 163
La destrucció del sistema ferroviari català.	pàg. 167
L'intent de destrucció de les estacions i ponts de la comarca de l'Alt Empordà i Cerdanya: els casos de Portbou, Colera, Puigcerdà i Figueres.	pàg. 170
L'intent de destrucció de les estacions i ponts de la comarca del Tarragonès: el cas de Tarragona.	pàg. 179
L'intent de destrucció de les estacions de la comarca del Baix Penedès: el cas de Sant Vicenç de Calders.	pàg. 186
L'intent de destrucció de les estacions de la comarca del Barcelonès.	pàg. 192
Valoració final dels bombardeigs sobre les estacions catalanes.	pàg. 195
Els ponts ferroviaris catalans: els altres objectius militars a ser destruïts.	pàg. 207
<b>LA GUERRA DELS ENGINYERS MILITARS. LES DESTRUCCIONS I RECONSTRUCCIONS DE PONTS DURANT LA GUERRA CIVIL A CATALUNYA</b>	pàg. 219
Els ponts i els rius dins l'estratègia militar. El cos d'enginyers.	pàg. 219
El pas dels rius i la destrucció dels ponts a Catalunya durant la Guerra Civil.	pàg. 226
El pas del riu Segre i Noguera Pallaresa i la destrucció dels seus ponts.	pàg. 229
El pas del riu Ebre i la destrucció dels seus ponts.	pàg. 237
El pas del riu Ebre durant l'ofensiva republicana (juliol – novembre de 1938).	pàg. 240
La destrucció dels ponts republicans per part de les tropes franquistes.	pàg. 252
La retirada i destrucció dels passos de l'Ebre.	pàg. 262
L'ofensiva final franquista sobre Catalunya i la destrucció dels ponts per part de l'exèrcit republicà.	pàg. 264
Els bombardejos sobre les comunicacions durant la Campanya de Catalunya.	pàg. 310
Les xifres de la destrucció dels ponts catalans.	pàg. 316

**2ona part. LA RECONSTRUCCIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES CATALANES DURANT LA DICTADURA FRANQUISTA.** **pàg.326**

La reconstrucció durant la guerra.	pàg. 326
Els Batallons de Treballadors.	pàg. 329
L'arribada de les tropes franquistes a Catalunya.	
Els primers batallons de treballadors en el territori català:	

abril de 1938 – febrer de 1939.	pàg. 335
La tasca rectora del Ministeri d'Obres Públiques i de Regiones Devastadas durant la Guerra Civil.	pàg. 345
LA RECONSTRUCCIÓ DURANT LA POSTGUERRA (1939-1945).	pàg. 349
La reconstrucció per part de l'Exèrcit: enginyers militars i treballs forçats.	pàg. 350
El Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña.	pàg. 350
Els presoners de guerra republicans al servei de la reconstrucció.	
Els batallons de treballadors a Catalunya entre febrer de 1939 i juliol de 1940.	pàg. 361
Les feines de reconstrucció realitzades pels batallons de treballadors.	Pàg.369
La dissolució dels batallons de treballadors però no el final dels treballs forçats de reconstrucció. Els Batallons Disciplinaris de Soldats Treballadors (BDST) 1940-1942.	pàg. 375
Altres modalitats de treballs forçats al servei de la reconstrucció.	
La redempció de pena per treball.	pàg. 386
La reconstrucció per part del Ministeri d'Obres Públiques (1939-1945).	pàg. 390
Les darreres reconstruccions de la guerra.	
Obres públiques de les Diputacions i Regiones Devastadas.	pàg. 423
CONCLUSIONS.	pàg. 439
ARXIU, PUBLICACIONS I BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	pàg. 469
ANNEXES	pàg. 478



## **INTRODUCCIÓ.**

La història de la humanitat ha estat marcada pels enfrontaments bèl·lics. Les guerres han servit per resoldre conflictes religiosos, territorials, econòmics, etc. i tots elles han provocat morts i destruccions. Però si hi ha una període històric on les guerres han provocat més víctimes i més danys, aquest ha estat el del segle XX.

El segle XX se'l pot qualificar, entre molts altres adjectius, com el segle de les devastacions. Mai en tota la història una centúria havia capitalitzat tanta mort i tanta destrucció. Els enfrontaments bèl·lics que es van produir durant aquest segle van ser els més terribles de tota la història de la humanitat a causa, sobretot, de dos factors. Per una banda, la revolució tecnològica que es va produir durant aquest segle va influir, entre moltes altres coses, en l'armament. Els avenços tècnics i industrials, que s'havien començat a aplicar en el darrer terç del segle XIX, es van posar al servei de la fabricació d'un armament modern i mortífer. Així, el material bèl·lic que ja s'utilitzava se li va afegir novetats com els carros de combat, gasos, submarins, l'ús de l'aviació i l'increment de l'artilleria. La capacitat destructora va créixer amb el transcurs dels anys, aspecte que va representar un increment tant de les pèrdues humanes com de les materials.

Per altra banda, durant el transcurs del segle XX també es va produir una transformació a l'hora de fer la guerra. Els enfrontaments armats van passar de ser quasi exclusivament lluites als fronts de guerra, per també afectar a les rereguardes. Aquest fet va significar que tant el nombre de víctimes, especialment les civils, com el de danys materials que es registraren al llarg dels conflictes s'incrementessin de manera exponencial. El trasllat de la guerra a les rereguardes i l'augment de la capacitat destructora de l'armament donaren lloc a què les morts i les destruccions anessin en augment amb cadascuna de les guerres.

La I Guerra Mundial (1914-1918) va ser el primer conflicte armat a nivell global en què es va combinar la nova tipologia d'armament amb els atacs a les rereguardes dels països bel·ligerants. Les pèrdues humanes i les pèrdues materials van ser considerables. Però aquestes pèrdues es multiplicaren encara més durant el transcurs de la II Guerra Mundial (1939-1945). Les dues dècades de diferència que separaren un conflicte mundial de l'altre serviren perquè el poder destructor de les armes s'incrementés de manera desmesurada. Els danys personals i materials que es produïren com a conseqüència de l'artilleria, i sobretot, de l'aviació –una arma que s'havia desenvolupat molt en poc temps- i que va permetre combinar el seu poder destructiu, amb els bombardeigs constants, amb el factor de poder ser utilitzada tant per atacar els fronts de guerra com sobretot les rereguardes. L'aviació es va transformar

en un factor clau per guanyar la guerra a causa de què permetia destruir objectius militars – comunicacions, indústries, etc. – però sobretot, perquè les seves accions suposaren un efecte desmoralitzador sobre la població.

Pel que fa exclusivament a les destruccions, l'increment del poder devastador dels exèrcits i el trasllat de la guerra a les ciutats i pobles de les rereguardes dels territoris enfrontats va significar que els danys materials s'incrementessin cada vegada més. Si durant la I Guerra Mundial les destruccions es concentraren en les infraestructures, ciutats i teixit productiu de les zones on els enfrontaments armats havien tingut més pes, com van ser els casos de Bèlgica<sup>1</sup>, el nord de França<sup>2</sup>, Itàlia, Sèrvia, Polònia i Romania<sup>3</sup>; amb la II Guerra Mundial (1939-1945) la devastació fou més gran i es va traslladar a molts punts del planeta, especialment a bona part del continent europeu, el nord d'Àfrica i a l'Àsia Oriental i sud-oriental<sup>4</sup>. A Europa i a l'Extrem Orient les infraestructures resultaren greument afectades. Així, el sistema de transports va quedar pràcticament paralitzat en la seva totalitat. Per totes parts els ponts volats dificultaren enormement el transport ferroviari i impediren el tràfic per

---

<sup>1</sup> A Bèlgica, la guerra va portar la destrucció de construccions civils, ciutats com Yprés o Langemarck, i amb gran escàndol, la devastació de monuments com la biblioteca de la universitat medieval de Lovaina. Pel que fa a les infraestructures, els danys es concentraren en la xarxa ferroviària: desaparegueren 1.000 màquines, 50 locomotores, 60 grues i 40 ponts, el sistema ferroviari a l'oest i al sud de la línia que unia Alost amb la frontera alemanya havia quedat completament destruïda durant la retirada dels alemanys, afectant a estacions i ponts; i sobre les vies navegables i els ports de Brussel·les, Amberes, Zeebrugge, Bruges, Gante i Ostende. Subirá, José. «Bèlgica en la paz» *Nuestro tiempo. Ciencia y artes – política y hacienda*. Núm. 259, Madrid, juny de 1920. pàgs. 241-263.

<sup>2</sup> Segons els estudis de John Maynard Keynes, recollits al seu llibre *Las consecuencias económicas de la paz*, el país més afectat pels danys de guerra va ser França, seguit per Bèlgica. Les tropes alemanyes ocuparen de forma efectiva el 10% del territori, i dins d'aquesta zona el territori més devastat comprenia el 4%. De les 60 ciutats franceses que tenien una població de més de 35.000 habitants, només dues van ser destruïdes: Reims i Saint-Quentin. Amiens, Calais, Dunkerque i Boulogne patiren danys menors per bombardeigs aeris. Pel que fa les infraestructures, els informes elaborats per la cambra de comerç francesa a Barcelona parlaven de la destrucció de 52.000 km de carreteres i 7.985 km de ferrocarrils, 538 estacions i 3.168 ponts. «La situación económica y financiera en Francia» *La Vanguardia*, 26 de novembre de 1920, pàg. 16. També vegeu, Derek, H. Aldnoff. *Historia de la economía europea 1914-1980*. Barcelona: Crítica, 1990.

<sup>3</sup> El front oriental també va patir molts danys. Sèrvia va patir l'ocupació i l'explotació per part de l'imperi austrohongarès, alemany i búlgar; Romania, envaïda el 1916, va ser explotada per les potències centrals. El pitjor destí, però, va ser per Polònia; del territori del nou Estat polonès sorgit de la postguerra, el 90% es trobava malmès. No només s'havia destruït o cremat els edificis, sinó que els successius ocupants, russos i alemanys, se n'havien endut al seu propi territori les indústries. Bastida Navarro, Anna. *La guerra i el pensament estratègic: el punt de vista didàctic*. Tesis doctoral inèdita, Universitat de Barcelona, 1992 pàg. 215.

<sup>4</sup> La destrucció massiva d'edificis es pot sospesar a partir d'aquestes dades: Alemanya havia estat arrasada o greument danyada 10 milions de habitatges, el que suposava el 40%; a Gran Bretanya eren 4 milions i a França 2 milions d'habitatges, respectivament el 30 i el 20% del total de cases. Al Japó van ser destruïdes una de cada quatre cases. Van der Wee, H. *Prosperidad y crisis 1945-1960*. Barcelona: ED. Grijalbo, 1986 pàg. 266. Per la seva banda la URSS, unes 17.000 ciutats i 70.000 pobles van ser destruïts totalment. Pel que fa al transport, es destruïren 65.000 Km de vies, 410 estacions i es volaren 13.000 ponts ferroviaris. Pel que fa els ports marítims, quedaren molt danyats els de Sebastopol, Mariupol, Kerch, Novorosisk, Odesa, Leningrad, Tallin, entre altres. Durant la retirada alemanya es dinamitaren i destruïren 91.000 Km de carreteres i 90.000 ponts.



rius i canals. Nombrosos ports europeus es trobaren inutilitzats o estaven seriosament danyats i el mateix va succeir a l'Àsia oriental.

L'increment dels danys va significar que els estats afectats, un cop finalitzada la guerra, haguessin d'invertir grans esforços i molts recursos econòmics per reconstruir el danys que registraren els seus territoris i les seves infraestructures.

En mig dels dos conflictes mundials cal situar la Guerra Civil espanyola (1936-1939). Es podria considerar que la guerra civil va ser el conflicte armat que va servir de transició entre el que havia passat durant la I Guerra Mundial i el que s'esdevindria durant la segona. Un conflagració que va utilitzar tant armament i tàctiques militars que podríem considerar com a clàssiques, és a dir, que ja havien estat utilitzades en altres guerres, i al mateix temps, també va ser un banc de provés per a la II Guerra Mundial, ja que molt de l'armament i de les tàctiques militars que es van emprar durant el conflicte mundial. No endebades, dos dels aliats de l'exèrcit rebel –l'Alemanya nazi i la Itàlia feixista– que tingueren una incidència rellevant en el resultat final de la guerra, serien també dos dels principals actors de les hostilitats mundials que s'iniciaren mesos després de la fi de la guerra espanyola.

La utilització del nou armament, especialment de l'aviació, i els atacs constants que es realitzaren sobre les rereguardes dels territoris enfrontats, van comportar un nombre important de víctimes i de danys materials sobre el territori peninsular. Uns danys que van ser greus però que ni molt menys arribaren als nivells que es registrarien durant la II Guerra Mundial<sup>5</sup>.

Després d'analitzar totes les dades oficials relacionades amb les destruccions d'infraestructures durant la Guerra Civil, es pot afirmar que aquestes van ser especialment importants a Catalunya. Una afirmació que s'ha realitzat sense poder fer un estudi comparatiu amb altres territoris de l'Estat, a causa de la manca de treballs relacionats amb aquesta temàtica<sup>6</sup>. Les ciutats i poblacions catalanes van ser objectius militars prioritaris per les tropes

---

<sup>5</sup> En aquest sentit vegeu l'estudi comparatiu realitzat per Jordi Catalan *La economía española y la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona: Ariel, 1995 en què posa de manifest que els danys registrats durant la Guerra Civil van ser molt menors comparats amb els que es donaren durant la II Guerra Mundial.

<sup>6</sup> Tot i que la historiografia catalana i la de la resta de l'Estat en aquests darrers anys han treballat molts temes relacionats amb la Guerra Civil i la dictadura franquista, a dia d'avui encara manquen estudis dedicats a analitzar els danys materials de guerra. Els únics treballs que han tractat aquesta temàtica han estat els dedicats a la institució de Regiones Devastadas, en territoris com l'Aragó, Castella la Manxa o Castelló, metre que en el cas català s'han fet estudis en l'àmbit local com els casos de Tortosa i Isona; així com l'aportació de dades sobre els danys de guerra en diversos estudis d'història econòmica de la Guerra Civil i la dictadura franquista. En aquest darrer sentit vegeu: Barciela, Carlos. «La economía y la guerra» *Pasado y Memoria. Revista de Historia Contemporánea*, 8, 2009; Catalán, Jordi. *La economía española y la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona: Ariel, 1995; Clavera, Esteban; Monés, Montserrat; Ros, Hombravella. *Capitalismo español: de la autarquía a la estabilización (1939-1959)*. Madrid: Ed. Cuadernos para el diálogo, 1978; Gordón Ordás, Félix. *Al borde del desastre. Economía y finanzas de España (1939-1959)*. México DF: Impresora Guitian, 1951; Harrison, Joseph. *La economía española. De la guerra civil a la comunidad europea*. Madrid: Ed. ISTMO, 1998; Martín Aceña, Pablo; Martínez Ruiz, Elena (ed) *La economía de la guerra civil*. Madrid: Marcial Pons, 2006; París Eguilaz, H.

rebels. L'important teixit industrial català, els ports i el sistema ferroviari, que permetia l'arribada de mercaderies de tots tipus provinents d'Europa, així com el transport interior de materials i tropes, i la presència de les autoritats republicanes a Barcelona, tant de la Generalitat de Catalunya com del govern central com del govern basc, van ser els factors principals que explicarien el perquè el Principat es va convertir en objectiu constant dels atacs aeris i marítics rebels. Unes agressions que van propiciar danys greus, però que no van assolir l'objectiu de paraitzar l'economia catalana. En cap cas es va aturar, fins l'ocupació física de les centrals elèctriques dels Pirineus, la indústria, ni es van aconseguir parar l'arribada de productes des de l'exterior.

A part de les destrosses provocades pels atacs aeris i marítics, relacionades, com s'ha exposat, amb les innovacions tecnològiques i amb la nova concepció de la guerra, Catalunya també va sofrir greus danys a causa de les accions militars que es van desenvolupar dins del seu territori. Les localitats que es trobaren a prop dels fronts de guerra i les infraestructures, sobretot ponts, que es volaren durant la retirada republicana cap a la frontera francesa al final de la guerra, van comportar molts danys. Unes destruccions aquestes darreres que es produïren dins d'una concepció d'estratègia militar clàssica.

La combinació de totes aquestes accions bèl·liques sobre el territori català explicarien les causes del perquè es defensa en aquest treball que Catalunya va ser la zona de l'Estat espanyol que va patir i registrar més danys de guerra. Unes xifres que tot i no ser comparables amb les que es comptabilitzaren en altres regions europees durant la II Guerra Mundial, van ser prou importants per dificultar la recuperació del país després de la fi de les hostilitats. Una recuperació que també es veuria afectada per les polítiques reconstructores que va aplicar la dictadura franquista, les quals van representar que la reparació de les ferides físiques del territori tardessin massa temps en ser esmenades.

El poder devastador de les guerres contemporànies va implicar que un cop cessaven les armes els estats implicats en els conflictes haguessin d'iniciar la reconstrucció dels danys materials patits. Un cop va finalitzar la I Guerra Mundial, l'any 1918, els estats afectats pel conflicte iniciaren la reconstrucció de les destrosses a partir de recolzar-se en l'acció de la iniciativa

---

*El desarrollo económico español, 1906-1964.* Madrid: Sucs. J. Sánchez Ocaña y Cía. 1965; Ros Hombravella, Jacinto. *Capitalismo español: de la autarquía a la estabilización (1939-1959), vol.I.* Madrid: Edicusa, 1973; Sánchez Asiain, José Angel. *Economía y finanzas en la Guerra Civil española.* Madrid, RAH, 1999; *La financiación de la guerra civil española. Una aproximación histórica.* Barcelona: Crítica, 2012.

pública<sup>7</sup>, la iniciativa privada i sobretot, a través de les indemnitzacions de guerra que els vencedors van reclamar als perdedors, especialment a Alemanya<sup>8</sup>.

El panorama que hi havia al món vint-i-set anys després, un cop se signaren els armistícis que portaren a la fi de la II Guerra Mundial, era desolador. Mai a la història una guerra havia provocat tantes víctimes i tants danys com aquest conflicte mundial. Els estats implicats en la guerra, tot i les dificultats que hi trobaren, de seguida es posaren a treballar per la reconstrucció dels seus respectius territoris. En nombrosos països les ciutats havien estat arrasades. Des del punt de vista de les infraestructures la devastació va ser considerable. Els transports es va veure molt afectats, tant en les comunicacions com en els equips mòbils. Les línies de tren, les carreteres, els ponts, els canals i els ports havien estat objecte d'atacs constants.

Per contra, les indústries dels països bel·ligerants no van patir tants danys. En realitat, els experts aliats de seguida s'adonaren de què l'impacte econòmic destructiu de la guerra no era ni molt menys tan alt com havien pensat en un principi, ni tan sols per Alemanya. La campanya de bombardeigs, malgrat el terrible cost humà, va causar menys danys econòmics del que s'esperava. Poc menys del 20% de la indústria alemanya havia quedat destruïda. Inclòs en la zona del Ruhr, on s'havia concentrat la majoria de bombardeigs aliats, dos terços de les fàbriques i la maquinària havien resultat intactes<sup>9</sup>.

Aquesta fet va portar a la situació que mentre hi havia multitud de danys terribles a tot el continent, les fàbriques i la producció resultaren relativament intactes. Tot plegat va contribuir a una recuperació sorprenentment ràpida dels sectors econòmics clau a partir de 1945.

Gràcies a aquesta circumstància, la reconstrucció dels danys a Europa va ser relativament ràpida. A l'Europa de l'est la infraestructura econòmica es va poder reparar amb certa velocitat. Malgrat els danys registrats, els ponts, carreteres, ferrocarrils i ciutats d'Hongria, Polònia i Iugoslàvia es van poder reconstruir. L'any 1947 les xarxes de transport i el parc mòbil de l'Europa central s'havia recuperat o superat a nivells anteriors a la guerra.

També a l'Europa occidental els danys materials van ser reparats a gran velocitat, on la major rapidesa va correspondre en termes generals, a Bèlgica, seguida de França, Itàlia i Noruega, i

---

<sup>7</sup> En el cas de França, la reconstrucció dels danys de guerra va ser organitzada i coordinada pel Departament de zones alliberades. Les feines fetes es van allargar durant 10 anys i es van centrar en la reparació de terres, habitatges, indústries i infraestructures urbanes com ports, transport, etc.

<sup>8</sup> La reclamació de les indemnitzacions de guerra va ser un argument recurrent per part dels vencedors sobre Alemanya, especialment per part de França i Bèlgica. Per un estudi més acurat sobre les negociacions que es portaren a terme i sobre les conseqüències que tindrien aquests fets sobre Europa vegeu John Maynard Keynes. Op. cit.

<sup>9</sup> Judt Tony. *Postguerra. Una historia de Europa desde 1945*. Madrid: Santillana Ediciones generales, 2006 pàg.134.

la major lentitud a Holanda, on els danys més greus es produïren en els darrers mesos de guerra. En aquests països la col·laboració entre les institucions públiques i les empreses privades va ser fonamental per poder tirar endavant la reconstrucció dels respectius països. Moltes empreses van innovar a través de tècniques pioneres en aspectes relacionats amb la construcció, factor que va servir perquè les reparacions de guerra es fessin ràpidament<sup>10</sup>.

No obstant, pels observadors de l'època, va ser la capacitat de recuperació d'Alemanya la que va resultar més sorprenent. Aquesta es va deure als esforços de la població local, que amb el seu treball per reconstruir el país va aconseguir uns resultats impressionants. Amb la fi de la guerra, només funcionaven el 10% del les línies de ferrocarril alemanyes, i el país es trobava paralitzat. Un any després, el juny de 1946, el 93% de les línies de ferrocarril es trobaven novament en funcionament i s'havien reconstruït 800 ponts<sup>11</sup>.

Davant aquest fet, la posterior arribada del Pla Marshall<sup>12</sup>, impulsat pels Estats Units, va servir per refermar el procés ja iniciat. L'aportació de recursos des de l'altra banda de l'Atlàntic va servir per coadjuvar a la recuperació econòmica europea, la qual s'havia frenat com a conseqüència de la crisi econòmica que es va iniciar a partir de 1947. Però el pla Marshall no es va utilitzar tant per la reconstrucció de danys, la qual ja pràcticament havia finalitzat a l'any 1947, sinó que va ser una eina per a consolidar la recuperació econòmica dels països europeus<sup>13</sup>.

La ràpida reconstrucció dels danys en les comunicacions europees contrasta amb el que va passar en l'Espanya de postguerra. La situació a l'Espanya de Franco un cop va finalitzar la guerra també era de devastació, tot i no arribar als nivells que es registrarien a Europa l'any 1945. Els danys van ser especialment importants en les comunicacions, amb danys importants a ports, ferrocarril, carreteres i ponts. Pel que va fer a la indústria, les destrosses van ser

---

<sup>10</sup> Aquest seria el cas de França. Per una primera aproximació sobre aquestes qüestions vegeu: Dominique Barjot. «Mobilisation des entreprises de BTP et reconstruction des infrastructures : une première approche», dins *Histoire, économie et société*. 1999, núm.2. pp. 349-370.

<sup>11</sup> Judt, Tony. Op. Cit. pàg. 13.

<sup>12</sup> El pla Marshall sobre un programa de recuperació europea, que es va fer públic en el famós discurs de la cerimònia de graduació celebrada a Harvard el 5 de juny de 1947, va servir per ajudar a la recuperació i el creixement econòmic d'Europa. Quan va finalitzar l'ajuda, el 1952, Estats Units havien invertit 13.000 milions de dòlars. D'aquesta quantitat, el Regne Unit i França reberen, amb diferència, la major part en termes absoluts, encara que la influència relativa es va produir a Itàlia o Àustria. Per un estudi més detallat vegeu Aracil, Rafael; Oliver, Joan; Segura, Antoni. *El mundo actual: de la Segunda Guerra Mundial a nuestros días*. Barcelona: Edicions de la Universitat de Barcelona, 1998.

<sup>13</sup> Així ho exposa en els seus estudis tant Werner Abelshauser, *Westeuropas wiederaufbau vor dem Marshall-Plan, 1981*; com Alam Milward, *The reconstruction of western europe 1945-1951*, 1984; en els seus estudis sobre la incidència del pla Marshall sobre Europa. Tots dos coincideixen a afirmar que tot i la importància que va tenir l'esmentat pla, aquesta cal relativitzar-la. Per molt decisiva que fos el pla Marshall per la reactivació econòmica d'Europa el seu abast transcendeix aquest fet, ja que la reactivació econòmica va constituir l'inici d'un procés que va conduir a la societat europea del benestar i a l'Estat Social.

menors<sup>14</sup>, i les problemàtiques que hi havia per produir es trobaven més relacionades amb les dificultats localitzades a les comunicacions que impediien l'arribada de primeres matèries, materials, etc. per les indústries. Aquesta situació era especialment terrible a Catalunya a causa del gran nombre de danys que es comptabilitzaren. Els informes que elaboraren, a mitjans de l'any 1940, els representants diplomàtics britànics a Barcelona són prou reveladors per observar en quina situació es trobava la indústria a la capital catalana: «[...] *la falta de materias primas y comida, la desorganización del comercio, el abandono de las carreteras, la destrucción de puertos y puentes, la falta de petróleo y la gente en el exilio en campos de concentración [...] El resultado es que Cataluña ha hecho poco progreso en la recuperación económica después de la Guerra Civil*<sup>15</sup>».

Respecte al transport, els observadors britànics també varen deixar constància de com les destruccions bèl·liques havien danyat la xarxa ferroviària, les carreteres i el sistema de ports marítims. De tots els mitjans de transport, destacaren que el ferrocarril era l'únic que podia permetre el tràfic fluït de mercaderies i passatgers a la Península. Tot i això, el seu estat era lamentable en comparació als temps anteriors a la guerra. En la seva opinió, el transport ferroviari estava perjudicat per les destruccions bèl·liques, paralitzat per la manca de carbó i de material, així com per la manca de personal, al trobar-se molt d'ell a la presó o depurat.

Pel que fa a l'estat de les carreteres, mencionava que les vies secundàries estaven en males condicions, però que les carreteres principals estaven sorprenentment en bon estat. En la seva opinió, aquestes carreteres necessitaven la realització d'algunes obres per garantir el seu funcionament, encara que havien de ser accions puntuals i no de reconstrucció. La manca de gasolina i la destrucció de ponts eren els elements que més dificultaven el transport rodat.

Per altra banda, mencionaven que molts ports espanyols havien estat danyats pel conflicte bèl·lic. Els diplomàtics britànics senyalaven com la II Guerra Mundial havia motivat un descens en les comunicacions marítimes, pel que nombrosos ports, com el de Barcelona, havien disminuït dràsticament el seu tràfic.

---

<sup>14</sup> Tal com es posa de manifest en aquest treball, les pèrdues d'equips industrials van ser moderades a causa de la manera en la que s'havien desenvolupat els fronts de guerra, la limitada precisió dels bombardeigs i l'actitud de les autoritats republicanes, contràries a destruir les instal·lacions durant la retirada. A més a més, les destruccions es concentraren en les localitats de segon ordre, no resultant tan afectats els grans centres industrials. Ros Hombravella, Jacinto. *Capitalismo español: de la autarquía a la estabilización (1939-1959)*, vol.I. Madrid: Edicusa, 1973, pàg. 53-56. Pel cas català vegeu l'estudi de Joan Clavera. «Industrialització i canvi de conjuntura en la Catalunya de la postguerra.» *Recerques*, 1976.

<sup>15</sup> Fernández-Longoria Muñoz-Seca, Miguel. *La diplomacia británica y el primer franquismo. Las relaciones hispano-británicas durante la Segunda Guerra Mundial*. Tesis doctoral inèdita. Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), 2007.

En resum, els observadors britànics destacaren en múltiples informes com les condicions del transport a Espanya, i especialment a Catalunya, eren molt negatives, el que dificultava la reconstrucció econòmica del país. Els mitjans de transport havien reduït la seva capacitat, com a resultat de les destruccions, de la manca de combustible i de la falta de treballadors qualificats. Això significava que les comunicacions internes es mantenien amb gran dificultat. En quant a les reparacions i reconstruccions dels mitjans de transport, s'intuïa que avançaven a un ritme lent per manca de capital.

Aquestes consideracions, realitzades a l'any 1940, s'ajustaven totalment a la realitat que s'estava vivint tant a Catalunya com a la resta de l'Estat espanyol. El testimoni dels representants britànics ja deixaven entreveure que la reconstrucció del país seria molt lenta.

Efectivament, tal com pronosticaven els diplomàtics britànics, la reconstrucció dels danys de guerra a Espanya va ser molt lenta. Les comunicacions no quedaren reparades, de manera oficial, fins l'any 1945, sis anys després de la fi de les hostilitats, mentre que els danys a ciutats i poblacions en alguns casos es mantindrien fins a la dècada dels anys seixanta. La dictadura franquista va ser incapaç de reparar tots aquests danys en poc temps, tal com es va produir tant al final de la I Guerra Mundial com la conclusió de la segona. La impossibilitat de reparar ràpidament i satisfactòriament totes aquestes destruccions es va convertir en una de les causes que van portar a què l'economia del país quedés molt debilitada. Per aquesta raó, el règim del general Franco va utilitzar durant els quasi quaranta anys que es va mantenir en el poder l'argument de què per culpa de les destruccions ocasionades per la guerra s'havia produït una involució en el procés de desenvolupament de l'economia espanyola. La interpretació oficial del baix rendiment econòmic d'Espanya a la primera dècada de la postguerra, moltes vegades van ser explicat per factors que anaren més enllà del control de les autoritats espanyoles, i no al dany causat per tres anys de conflicte, una llarga sequera o a l'ostracisme imposat per la comunitat internacional a partir de 1945, el que va suposar, entre altres fets, no rebre cap ajuda internacional.

Les fonts oficials se'n encarregaren de difondre aquesta idea on es relacionava destruccions, perpetrades exclusivament per l'exèrcit republicà, amb retràs econòmic. Amb aquesta finalitat, inclús el Primer Pla de Desarrollo, publicat el desembre de 1963, començava amb una referència a la gran magnitud de les pèrdues i destruccions que es produïren durant els anys de guerra: *«Para tener una idea de la magnitud de la reconstrucción llevada a cabo [...] basta considerar que durante la contienda la población activa disminuyó en medio millón de hombres, se produjeron graves destrucciones y cuantiosos daños materiales, se nos despojó*

*de stoc de oro y los gastos militares de ambos ejércitos rebasaron los 300.000 millones de ptas<sup>16</sup>».*

La historiografia dels anys 60 es va encarregar de reproduir la retòrica que el règim franquista s'havia encarregat de difondre. Així llibres com els d'Arthur Whitaker<sup>17</sup> o Jüergen Dorges<sup>18</sup> tendien a sobreestimar els danys a l'agricultura i les destruccions a instal·lacions industrials o comunicacions per seguir defensant la teoria de què els danys eren els culpables de tots els mals d'Espanya. Malgrat que alguns estudiosos del període aportaren evidències significatives que permeteren ja dubtar de la intensitat destructora de la guerra d'Espanya, la pobresa estadística del període va portar a que diversos anàlisis de la trajectòria econòmica del franquisme seguissin justificant la lenta recuperació post bèl·lica mitjançant el recurs dels suposats danys de guerra<sup>19</sup>.

La manca de dades quantificables fiables, juntament amb la politització de les xifres a que van tendir els guanyadors de la guerra, fan difícil poder saber amb exactitud la magnitud de les destruccions que es van produir durant la guerra<sup>20</sup>. Tot i això, les darreres aportacions en història econòmica han demostrat que aquestes explicacions només van ser excuses, doncs afirmen que la destrucció ocasionades per la Guerra Civil va ser molt menors que la patida per les nacions europees occidentals i Europa de l'Est durant els sis anys de guerra<sup>21</sup>, i que per tant no es podien emprar com argument per explicar els motius del subdesenvolupament econòmic. Tot i que els estudis reconeixen que els transports van ser el sector més perjudicat per la guerra, les xifres de destruccions que es donaren no es podrien considerar com a catastròfiques per ser les responsables de paralitzar l'activitat econòmica i impedir la ràpida recuperació del país. Els danys registrats van ser importants però no tant per explicar el perquè la dictadura franquista va tardar tants anys en finalitzar la seva reparació. Ni tan sols, la no arribada d'ajuda externa, la qual, tal com s'ha vist, no va ser fonamental per la reconstrucció europea, es podria utilitzar com a argument per explicar la lentitud de resposta dels responsables franquistes.

Els arguments que explicarien aquest fet caldria cercar-los en les polítiques que va aplicar el règim en matèria econòmica. Tal com afirma Jordi Catalan, la política repressiva que van

---

<sup>16</sup> Presidencia del Gobierno. Comisaría del Plan de Desarrollo Económico, 1963, Plan de Desarrollo Económico y Social (1964-1967). Pàg. 17-18

<sup>17</sup> Whitaker, Arthur P. *Spain and defense of the west*, 1961.

<sup>18</sup> Donges, Jüergen B. *La industrialización en España. Políticas, logros, perspectivas*. Barcelona: Oikos- Tau, 1976.

<sup>19</sup> Catalán, Jordi. *La economía española y la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona: Ariel, 1995 Pàg. 41

<sup>20</sup> Catalán, Jordi. op. cit. pàg. 43

<sup>21</sup> Harrison, Joseph. *La economía española. De la guerra civil a la comunidad europea*. Madrid: Ed. ISTMO, 1998. pàg. 20

imposar els vencedors de la guerra sobre tota la societat va ser una de les causes del retràs econòmic del país, ja que va privar a la societat d'una mà d'obra especialitzada imprescindible per tirar endavant la seva recuperació. La manca d'iniciativa privada, la total dependència de l'exèrcit per fer obres de reconstrucció i, especialment, la política autàrquica que va imposar la dictadura durant els anys de postguerra, la qual va provocar la manca de materials de primera necessitat per fer els treballs de reparació, van ser, a grans trets, els arguments que explicarien aquesta dilació en la reconstrucció i els motius del retràs econòmic que va haver de patir l'Espanya de Franco<sup>22</sup>.

## **Metodologia**

Amb la finalitat d'explicar com es van produir les destruccions a les infraestructures catalanes durant la guerra, de demostrar que el territori català va ser un dels principals objectius militars que va atacar l'aviació i marina franquistes, així com un dels teatres d'operacions militars més destacats, i que com a resultat d'aquestes agressions i accions va ser l'indret que va patir més danys de tot l'Estat, i com un cop finalitzada la guerra, la dictadura franquista va afrontar la reconstrucció d'aquestes infraestructures, quines eines va utilitzar, quins recursos va fer servir i quines dificultats es va trobar, durant aquest estudi s'han consultat diversos arxius i bibliografia especialitzada. Tot plegat per provar que la reconstrucció va ser massa lenta, i que en el cas català, va provocar moltes dificultats a nivell econòmic i social. Es tracta doncs d'una nova aportació a la historiografia catalana, la qual en els darrers anys ha fet contribucions importants sobre diversos camps relacionats amb la Guerra Civil i la posterior dictadura franquista.

Tot seguint amb la cronologia de la investigació i amb les tesis plantejades, aquest treball s'ha estructurat en dues parts clarament diferenciades. En una primera part, centrada en les destruccions, s'ha explicat, de la manera més detallada possible, com es produïren durant els anys de guerra les destruccions sobre les infraestructures catalanes. Per fer-ho s'han plantejat i

---

<sup>22</sup> El propi banc Urquijo, en la seva memòria publicada l'any 1946, posava en evidència la lenta recuperació del país: «En el año que se acaba de terminar no se ha podido mejorar, si no en muy escasa medida, la situación del parque de locomotoras y vagones, ni rehacer el tendido de vías, que constituye, por su mal estado, un problema específico dentro del general e influye, entre otras cosas, en la regularidad de los recorridos. Por otras razones el número de vagones cargados ha disminuído en relación al anterior. Sobre el tráfico de carretera que ha continuado sufriendo la falta de camiones de carga y el envejecimiento progresivo de los existentes. Varias personalidades han expresado su opinión en estos últimos tiempos sobre el pésimo estado de nuestra red de caminos. El estado deplorable la mayoría de ellos, y cuya posterior reparación será sumamente costosa». Citat per Gordón Ordás, Félix. *Al borde del desastre. Economía y finanzas de España (1939-1959)*. México DF: Impresora Guitian, 1951. pàg.17.



respòs les següents preguntes: Què es va destruir, quines van ser les infraestructures més danyades, qui o quins van ser els responsables d'aquestes destruccions, com, quan i a on es produïren i finalment què se cercava amb la seva anihilació. En aquest sentit, en aquesta primera part, i sense deixar al marge com les agressions aèries i marítimes afectaren a la població civil, s'ha explicat com els bombardeigs aeris varen ser els màxims responsables de les destruccions d'infraestructures en els ports catalans, en les centrals elèctriques, en una part del sistema ferroviari i, en menor mesura, en les carreteres i els ponts.

Per altra banda, també dins d'aquesta primera part, s'ha explicat com les tropes republicanes, sobretot a partir de l'inici de l'ocupació militar de Catalunya, varen ser les autores de les destruccions de la major part de ponts del territori. Aquestes accions estigueren lligades a un concepte tàctic militar defensiu que cercava impedir l'avanç rebel i protegir la retirada republicana. Totes les destruccions que es va realitzar es van justificar per aquesta raó, i van ser claus perquè les tropes governamentals i els civils que les acompanyaren poguessin arribar a la frontera. No va ser doncs una acció de danyar per danyar les comunicacions del Principat. Per poder respondre totes les qüestions plantejades i realitzar les explicacions pertinents, en aquesta primera part s'han consultat un seguit de documents, molts d'ells fins ara inèdits. En un primer moment, per tal d'explicar i demostrar que Catalunya va ser un objectiu militar prioritari per les tropes rebels, s'han consultat els fons documentals de l'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare de Roma. Els documents localitzats ens han permès mostrar les abundants informacions que tingueren les tropes italianes sobre els objectius militars que havien de bombardejar. La quantitat de dades referents a Catalunya i la precisió de molta de la documentació localitzada, amb llistats i mapes per localitats i objectius que calia atacar, ens ha permès ensenyar l'intens treball que realitzaren els serveis d'espionatge franquistes per recollir totes aquest informes i poder-los facilitar a les forces aèries italianes.

Tal com s'ha posat de manifest, durant la Guerra Civil es perpetraren bombardeigs constant contra la població civil i un gran nombre de localitats catalanes. Aquests atacs cercaren acabar amb diversos objectius militars, especialment infraestructures, a part de desmoralitzar a la ciutadania. Els principals bombardeigs es registraren sobre localitats que acollien ports. En aquest treball s'han analitzat els bombardeigs sobre els ports de Barcelona, Tarragona, Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Roses i Port de la Selva. Tots ells patiren un gran nombre de bombardeigs i importants destruccions. Per poder mostrar l'abast dels atacs, tant sobre la població com sobre les infraestructures i localitats catalanes, a part dels treballs realitzats per Joan Villarroja sobre els bombardeigs a Barcelona, de Josep Maria Solé i Sabaté i el propi Joan Villarroja sobre els bombardeigs a tot Catalunya, i les dades recopilades per González

Huix i Lluís Salvador per Tarragona i Josep Clara i Ángel Jiménez per les comarques gironines; han estat imprescindibles les dades localitzades als arxius històrics dels ports de Barcelona i Tarragona. Tota aquestes dades han estat completades per les informacions recollides per la Junta de Defensa Passiva de Catalunya, que es conserven al Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca, a l'Arxiu Nacional de Catalunya i a la Biblioteca del Pavelló de la República de la Universitat de Barcelona; així com els llistats que realitzaven tant les autoritats militars republicanes com les franquistes sobre els bombardeigs de l'aviació, conservats a l'Archivo Histórico Nacional (fons Rojo) i a l'Archivo General Militar de Ávila.

Pel que fa als bombardeigs sobre les centrals elèctriques, a part dels informes amb dades de gran d'utilitat que recopilaren els rebels sobre les centrals hidroelèctriques dels Pirineus localitzats tant a l'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare de Roma com a l'Archivo General Histórico del Aire, ens ha estat de gran interès per saber l'abast de les destruccions el treball de Xavier Bosch sobre l'energia elèctrica a Catalunya.

En referència als bombardeigs al sistema ferroviari català, a part de la documentació generada tant per les tropes franquistes com per la Generalitat de Catalunya, a través de la Junta de Defensa Passiva, ens ha estat de gran utilitat per saber els danys que es produïren tant a les vies, com als ponts, com a les estacions, les dades localitzades a l'Archivo Histórico del Ferrocarril. Les informacions recollides, juntament amb els treballs de Miguel Muñoz y Francisco Gayón, ens ha permès fer un anàlisi minuciós tant dels bombardeigs com dels danys que es registraren.

Finalment, en aquesta primera part s'ha explicat com les tropes republicanes hagueren de destruir bona part dels ponts del territori català durant la seva retirada cap a la frontera francesa. La documentació militar que s'ha localitzat, juntament amb la bibliografia consultada, ens ha estat imprescindible per poder explicar com, qui, a on i quan es van produir aquestes destruccions. Per part republicana s'han recuperat les dades conservades a l'Archivo General Militar de Ávila i al fons personal de José del Barrio a la Biblioteca del Pavelló de la República. Especialment útil ha estat la localització d'un diari de campanya inèdit de les tropes republicanes a l'Arxiu Municipal de Roda de Ter. Aquest diari ens ha permès narrar com treballaven les unitats especialitzades en la voladura de ponts, les dificultats que trobaren, els materials que utilitzaven, les tàctiques empleades, etc. Per part de l'exèrcit franquista, la tesis doctoral de Carles López Rovira *La conquesta de Catalunya: diari d'operacions de l'Exèrcit del Nord (desembre de 1938 - febrer de 1939)* i els diaris de les divisions que anaren ocupant el territori català entre el 23 de desembre de 1938 i el 10 de

febrer de 1939, trobats a l'Archivo General Militar de Ávila, ens ha permès saber les dificultats que tingueren totes aquestes unitats per avançar pel territori a causa dels ponts destruïts que s'anaven trobant.

En la segona part del treball, s'ha explicat també de forma molt acurada, com es va portar a terme la reconstrucció de totes aquestes infraestructures un cop va finalitzar la guerra. Com en la primera part, a part de les explicacions pertinents, s'han plantejat i s'han respòs tot un seguit de preguntes necessàries per poder entendre tot les actuacions reconstructores que va executar la dictadura franquista: Què es va reconstruir, qui o quins van ser els responsables de la reconstrucció, quines dificultats hi van haver, com, en quan de temps i a on es va portar a terme aquesta reconstrucció i si la mateixa va ser o no important. En aquest segon apartat també ens hem preguntat si la llarga reconstrucció que va patir Catalunya va estar motivada per qüestions polítiques, és a dir, si la lentitud per reparar els danys va obeir a un càstig per part de les autoritats franquistes sobre el territori català per la seva resistència al cop d'estat. Una pregunta aquesta darrera, que com es veurà, no hem pogut donar resposta a causa de la manca de fons documentals i d'estudis en altres zones geogràfiques per poder comparar la reconstrucció que es va portar a terme en els terme a cadascun d'ells.

Per poder donar resposta a totes aquestes preguntes ha estat fonamental la consulta de diversos fons documentals. Per tractar la temàtica dels presoners de guerra, dels batallons de treballs forçats i de la seva tasca reconstructora durant la guerra i posterior postguerra, s'ha pogut comptar, a part dels treballs de Javier Rodrigo, Josep Clara i dels meus propis treballs de recerca centrats en aquesta temàtica, amb la documentació localitzada als Archivos Generales Militares de Ávila i Guadalajara, i dels fons centrats en la presencia a Catalunya d'aquestes unitats de presoners custodiats a l'Archivo Intermedio de la Tercera Subinspección General Pirenaica del Ejército de Tierra a Barcelona. Gràcies aquests documents ens ha estat possible explicar la importància que tingueren els presoners republicans, i els posteriors soldats de quinta classificats com a desafectes, en la reconstrucció de moltes infraestructures. En aquest mateixos arxius militars s'ha pogut anar seguint la destacada actuació que va tenir l'Exèrcit en la reconstrucció de moltes comunicacions, especialment en carreteres i ponts.

Pel que fa a l'altra organisme que es va encarregar d'organitzar, coordinar i executar la reconstrucció, el Ministeri d'Obres Públiques, s'han consultat pels casos dels ports, els arxius històrics dels ports de Barcelona i Tarragona. Pel que fa al sistema ferroviari i la seva problemàtica, l'Archivo Histórico del Ferrocarril ens ha facilitat la documentació necessària per explicar com es va portar a terme la reparació de danys i les xifres conservades per les companyies ferroviàries. Per la resta d'infraestructures: ponts i carreteres de l'Estat, l'Archivo

General de la Administración a Alcalá de Henares ens ha facilitat alguna dada sobre els danys a diverses zones del territori català. Malauradament, en aquest darrer arxiu no es van poder localitzar les dades generals relacionades amb els danys totals de guerra ni la seva posterior reconstrucció a causa de què els fons documentals que es va generar a l'època, tal com va testimoniar en les seves memòries el ministre d'Obres Públiques Alfonso Peña Boeuf (1938-1945), van ser destruïts per poder reaprofitar el paper.

En aquest darrer aspecte, per avaluar els danys de guerra a Catalunya i la seva posterior reconstrucció, ens ha estat essencial la localització de dades a la premsa de l'època, i molt especialment als diaris ABC, La Vanguardia Española, El Pirineo i a la Revista de Obras Públicas, entre altres. Les informacions oficials publicades constantment als mitjans de comunicació ens ha estat essencial per poder documentar els danys totals de la guerra, com es va organitzar la seva reconstrucció i el cost total de les destruccions, així com l'ús propagandístic que va utilitzar la dictadura per mostrar la feina que realitzava i per justificar el les causes del retràs en les reconstruccions de moltes comunicacions.

Pel cas de les carreteres provincials i veïnals que es trobaven sota el control de les diputacions provincials, ens ha estat de gran valor localitzar les dades recollides i conservades als arxius històrics de les quatre diputacions catalanes: Barcelona, Girona – conservades a l'Arxiu Històric – Lleida i Tarragona.

Finalment s'ha dedicat un petit apartat per explicar l'actuació de la Direcció General de Regiones Devastadas, la qual es va mantenir en funcionament fins l'any 1957, i que va tractar la problemàtica de la reconstrucció de totes aquelles localitats que havien estat malmeses durant la guerra. La seva tasca es va centrar més en la reconstrucció d'habitatge, edificis públics i altres serveis, i no tant en la reparació d'infraestructures.

Tot plegat ens ha servit per mostrar que Catalunya va ser una de les zones de l'Estat que va patir més danys. L'actuació de l'aviació rebel sobre les infraestructures catalanes, la posterior destrucció de centenars de ponts durant la retirada republicana deixaren el país pràcticament devastat pel que fa a les comunicacions. La posterior dictadura franquista, a través de l'Exèrcit, els presoners de guerra, les Obres Públiques i Regiones Devastadas va iniciar una reconstrucció, la qual a causa de la manca de personal especialitzat, de recursos econòmics, de l'aportació de capital i recursos privats i de la política econòmica autàrquica, que va privar al país de molts materials, es va allargar fins pràcticament vint anys des del final de la guerra.

Finalment, només agrair l'ajuda i recolzament que he rebut per part dels meus directors de tesis, Joan Villarroya i Queralt Solé, per tirar endavant aquest estudi, així com donar les

gràcies als meus companys i companyes de feina, amics i amigues, i molt especialment, als meus pares Àngel i Victòria, al meu germà David i a la meva parella Sarai.

## **1 era part. La destrucció de les infraestructures catalanes. Bombardeigs d'objectius militars i voladura de ponts.**

### **LA DESTRUCCIÓ D'OBJECTIUS MILITARS DES DE L'AIRE DURANT LA GUERRA CIVIL A CATALUNYA.**

#### **El concepte d'objectiu militar fins a l'inici de la Guerra Civil: Els objectius aeris.**

Des del moment que l'avió fou utilitzat com una arma de destrucció en conflictes bèl·lics, el debat del que era considerat objectiu militar susceptible de ser bombardejat, i per tant destruït, del que no ho havia de ser, fou molt intens durant les primeres dècades del segle XX. Però abans d'entrar de ple en l'evolució històrica d'aquesta controvèrsia s'hauria de definir que és un objectiu militar. Segons l'Institut de Dret Internacional pot considerar-se com a objectiu militar tots aquells que per la seva pròpia naturalesa, la seva finalitat o la seva utilització militar, contribueixen a l'acció militar o presenten un interès militar generalment reconegut, fet que provoca que la seva destrucció total o parcial proporciona en les circumstàncies que es produeix, una avantatge militar important, concreta i immediata per aquells que l'hagin destruït<sup>23</sup>. Per altra banda, l'article 52.2 del Primer Protocol Addicional als Convenis de Ginebra del 12 d'agost de 1949, complementaren aquesta definició al considerar objectius militars els béns que per la seva naturalesa, ubicació, finalitat o utilització contribueixin eficaçment a l'acció militar, o que la seva destrucció total o parcial, captura o neutralització ofereixi una avantatge militar definida.

Però per arribar fins aquí, és a dir, fins a definir clarament que és un objectiu militar i per tant que pot ser susceptible de ser bombardejat, els militars i juristes debateren durant molts anys sobre aquesta qüestió. Un debat que en tot moment va anar a remolc de l'evolució tecnològica i la capacitat destructiva de l'aviació militar durant la primera meitat del segle XX. Cada cop que s'intentava reglamentar el que es va conèixer com a guerra aèria, la nova legislació quedava obsoleta davant els avenços tecnològics que anava aconseguint l'aviació.

La importància i l'avantatge que dona en un conflicte bèl·lic la destrucció dels considerats objectius militars de l'enemic ja fou prevista l'any 1921, tres anys després de la fi de la Primera Guerra Mundial, pel general italià d'aviació Giulio Douhet en el seu llibre *El domini*

---

<sup>23</sup> *Annuaire de l'Institut de Droit International*. 1969, pàg. 359.

*de l'aire*<sup>24</sup>. El militar italià afirmava que l'aviació era una nova arma que deixava obsoleta totes les anteriors perquè actuava en tres dimensions, i això li permetia destruir fàcilment els exèrcits, amb els seus tancs i els seus centres de comandament, però també les indústries, les infraestructures i les ciutats. Per Douhet aquests darrers punts eren els més importants ja que impediien a l'enemic poder moure's amb la llibertat necessària dins del seu propi territori, li provocaven estralls dins la seva economia amb la impossibilitat de realitzar intercanvis comercials, i especialment els considerava efectius, pel fet que servien per acabar amb la resistència i la moral de la població civil.

Però la visió que tenia Douhet, de l'aviació com a arma de gran valor estratègic i destructiu, ja havia estat contemplada a finals del segle XIX i principis del XX en diferents convenis internacionals. La revolució tecnològica que patiren els exèrcits a inicis del segle XX va donar lloc a que la concepció de la guerra canviés radicalment i que es passés de lluites cos a cos en indrets concrets a escometre les rereguardes dels enemics. Fins aquell moment les guerres eren una cosa masculina de primera línia de front. On estaven els exèrcits, allà estava la batalla, i per tant les víctimes. A partir de la utilització dels bombardeigs la rereguarda ja no fou un lloc segur i per tant el front passava a estar a qualsevol indret del territori<sup>25</sup>.

Calia doncs protegir els civils i sobretot que es regulés la utilització de les noves armes a nivell internacional. Fou durant la Primera Conferència de Pau de l'Haia de l'any 1899, en què s'elaboraren tres convenis i tres declaracions, on entre altres coses, es va prohibir per primera vegada el llançament de projectils i explosius des de l'alt de globus o per mitjans anàlegs nous. Es tractava d'una primera normativa que volia protegir les poblacions civils davant les possibles agressions indiscriminades des de l'aire. Aquesta primera regulació fou modificada i ampliada a favor de la protecció dels civils posteriorment pel Reglament relatiu a les Lleis i Costums de Guerra Terrestre firmat també a L'Haia el 18 d'octubre de 1907<sup>26</sup>. A la Secció Segona, dedicada a les hostilitats, en els articles 25 i 26 del capítol primer, es feia referència a la prohibició d'atacar o bombardejar, qualsevol que fos el mitjà que s'utilitzés, ciutats, poblacions o edificis que no estiguessin defensats. Així mateix s'exigia que el Comandant de les tropes assaltants, abans de procedir al bombardeig havia de fer tot el possible per prevenir a les autoritats enemigues.

---

<sup>24</sup> Douhet, Giulio. *Il dominio dell'aira*. Milà: Mondadori, 1932 (nova edició Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, Roma, 2002).

<sup>25</sup> Armengou, Montse; Belis, Ricard. *Ramon Perera. L'home dels refugis*. Barcelona: Rosa dels vents, 2008 pàg. 40.

<sup>26</sup> Reglament relatiu a les lleis i costums de la guerra terrestre (H.IV.R), elaborat a La Haia el 18 d'octubre de 1907. Estava format per tres Seccions, amb cinc capítols i 56 articles.

La limitació tenia un caràcter temporal que duraria cinc anys, concretament des del 4 de setembre de 1900 fins al 4 de setembre de 1905, i cercava sobretot cobrir un buit detectat en aquest moment, però sense perdre la perspectiva que el fenomen aeronàutic es trobava en creixent desenvolupament amb un règim exponencial, el que posteriorment impediria la ratificació per part de la comunitat internacional d'una normativa que pogués ser vinculant de manera definitiva<sup>27</sup>.

L'elaboració d'una doctrina específica per la guerra aèria no tingué el seu primer fonament fins el 22 d'abril de 1911 a Madrid, quan l'Institut de Dret Internacional declarà com a lícita la guerra aèria, sempre i quan complís determinades condicions, entre les que destacava el que no devia comportar major risc per les persones i la propietat que les accions bèl·liques terrestres o marítimes<sup>28</sup>. Clarament es posava una primera pedra per regular la guerra aèria, tot i que sense concretar gaire els aspectes més concrets com podien ser la definició dels objectius militars que podien ser bombardejats i destruïts. Aquesta reglamentació no arribaria fins que el Comitè Internacional de la Creu Roja expressà, l'11 de novembre de 1920, la necessitat de disposar d'una reglamentació específica, el que posteriorment seria encarregat, durant la Conferència de Washington de 1922, a la Comissió de Juristes de l'Haia.

Però durant aquests anys no només es va intentar regular els bombardeigs aeris sinó que també s'intentà reglamentar els marítics. Amb la finalitat de regular aquests darrers el 21 de febrer de 1913 se celebrava a L'Haia la Primera Conferència de Pau relativa al bombardeig, per forces navals, de ports, ciutats i poblacions indefenses. Un conveni que fou firmat per quaranta-quatre països, entre ells Espanya<sup>29</sup>. En la conferència es considerava que calia sotmetre els bombardeigs de forces navals a disposicions generals que asseguressin els drets dels habitants i la conservació dels principals edificis, estenent aquesta operació de guerra als principis del Reglament de 1889 sobre les lleis i Costums de la Guerra Terrestre. En el capítol primer del conveni es prohibia expressament el bombardeig per forces navals de ports, ciutats, poblacions, habitacions o edificis que no estiguessin defensats. Una localitat no podia ser bombardejada pel sol fet que davant del seu port s'hi trobessin col·locades mines submarines automàtiques de contacte. Malgrat això, el conveni advertia que no estaven compreses en aquesta prohibició les obres militars, establiments militars o navals, dipòsits d'armes o de material de guerra, tallers i instal·lacions aptes per ser utilitzats per les necessitats dels exèrcits, i els vaixells de guerra que es trobessin en el port. Amb aquesta clàusula els diferents

---

<sup>27</sup> Guisández Gómez, Javier. «El derecho en la guerra aérea.». *Revista Internacional de la Cruz Roja*, núm.146, Madrid, juny de 1998, pàg. 378.

<sup>28</sup> *Ibidem*. Pàg. 380.

<sup>29</sup> *Gaceta de Madrid* núm. 117, de 26 de juny de 1913 pàg. 874-878.



estats s'asseguraven la possibilitat de poder atacar diferents instal·lacions i infraestructures ubicades a la rereguarda dels seus enemics. L'argument que una localitat o instal·lació portuària acollís un dipòsit o fàbrica d'armament, o que un port rebés material bèl·lic o acollís vaixells de guerra, fou utilitzat a partir d'aquest moment pels exèrcits agressors com l'excusa perfecte per bombardejar una instal·lació portuària sense infringir la legislació internacional.

Els diferents conflictes bèl·lics que es produïren a principis de segle XX ja mostraren signes de canvi en la utilització de noves armes de destrucció massiva, ja fos des del mar com des de l'aire. Malauradament, les normatives que s'adoptaren a L'Haia ja foren d'atacs marítims com aeris, no s'aplicaren durant els primers conflictes bèl·lics del segle. La majoria d'especialistes consideren en afirmar que fou Itàlia el primer estat que va utilitzar l'aviació com arma de guerra durant la seva campanya colonial a Líbia l'any 1911<sup>30</sup>. Però no fou fins la Primera Guerra Mundial (1914-1918) que no es van realitzar els primers bombardeigs des de l'aire sobre objectius enemics. Les primeres bombes es van llançar des de zepelins, per més endavant ser avions de combat els qui s'encarregaren de realitzar els bombardeigs. El 19 de gener de 1915, les bombes llançades des de l'aire causaren 4 morts i 15 ferits a Norfolk (Gran Bretanya) i, en el transcurs d'aquest any, els alemanys van aconseguir matar quasi 500 persones amb aquest sistema. Al llarg dels anys 1917 i 1918 van començar-se a realitzar bombardeigs des d'avions, però la insuficient tecnologia dels aparells, i la impossibilitat de localitzar els objectius amb èxit, no van fer d'aquest sistema el més recomanable.

Un cop va finalitzar el conflicte mundial els diferents països s'adonaren de les possibilitats que tenia l'aviació com a nova arma i decidiren elaborar un reglament que regulés la seva utilització. El 28 de febrer de 1923 un grup de juristes es reuniren a L'Haia per elaborar un projecte de reglament per la guerra aèria, que mai arribà a adoptar-se com instrument jurídic<sup>31</sup>. Aquest projecte de conveni contenia tant disposicions per protegir els civils i les seves zones d'influència, con normes específiques per salvaguardar béns culturals. Entre els punts a destacar del nou reglament hi havia la prohibició del bombardeig aeri per atemorir la població civil o per destruir o fer malbé les propietats privades de caire no militar o per ferir els combatents. Es considerava només com a legítim quan anava dirigit contra un objectiu militar, és a dir, un objecte que un cop destruït atorgués una neta avantatge militar. Aquests objectius es classificaren de la següent manera: forces militars, obres militars, establiments o

---

<sup>30</sup> Altres especialistes però consideren que les primeres accions de guerra realitzades des de l'aire es produïren durant la revolució mexicana de 1910.

<sup>31</sup> Tractat datat el 28 de febrer de 1923 sota el títol de *Regles de guerra aèria (H.AW)* pres del Dret Internacional relatiu a la condició de les hostilitats. Fou redactat per una comissió de juristes encarregada d'estudiar i presentar el corresponent informe sobre la revisió de les lleis de la guerra. Estigué integrat per vuit capítols i 62 articles.

dipòsits militars, fàbriques que fossin centres importants de fabricació d'armament o municions i infraestructures de comunicació o de transports que poguessin ser utilitzades amb finalitats militars. Davant aquestes premisses, es prohibia expressament el bombardeig de ciutats, pobles, habitatges o edificis que no es trobessin a les proximitats immediates de les operacions de les forces terrestres.

Com es pot observar per primera vegada en la història es definia i es diferenciava amb claredat que era un objectiu militar per ser bombardejat. Però aquesta diferenciació que cercava sobretot protegir a la població civil va ser ràpidament mal interpretada pels estats que entraven en conflicte. Amb la nova reglamentació, els països que entraven en guerra tingueren els arguments per bombardejar nuclis de poblacions de manera impúdica amb l'excusa que aquests acollien objectius militars. Aquest fet fou especialment evident durant la Guerra Civil, on per primera vegada en la història es van bombardejar de manera sistemàtica diferents localitats amb el pretext de voler destruir infraestructures com carreteres, estacions i vies de ferrocarril, ponts, ports, aeròdroms, indústries bèl·liques, centrals hidroelèctriques, etc. accions que acabarien provocant tant danys materials com sobretot víctimes mortals.

Si hi ha un aspecte militar en què el desenvolupament de la Guerra Civil espanyola aportà, des del punt de vista tècnic, uns avenços molt considerables, fou, sense cap mena de dubte, el terreny de l'aviació. Tant en el camp quantitatiu com en el qualitatiu, el salt fou impressionant. Només cal veure el nombre d'aparells i les seves característiques tècniques dels primers mesos de guerra, i el nombre i tipus d'aparells al final de la contesa. En començar la guerra no hi havia ni 300 avions que poguessin tenir un ús militar en tota la península, i la majoria estaven en mans de la República<sup>32</sup>. A finals de 1938 aquesta xifra havia augmentat notòriament, i només al bàndol franquista havia rebut 597 avions d'Alemanya i 759 d'Itàlia. El govern republicà havia adquirit 1085 avions de la URSS, una quantitat sensiblement menor a l'enviada per Hitler i Mussolini a Franco<sup>33</sup>.

Els revoltats disposaran de dues forces aèries diferenciades en funció de la localització i els dispositius: una emplaçada a les Balears i formada bàsicament per avions de bombardeigs italians i hidroavions alemanys, i l'altra, amb base a la península, aplegava efectius italians, alemanys i de l'anomenada aviació hispànica. Els primers s'encarregaren de bombardejar

---

<sup>32</sup> A Espanya la utilització de l'avió com a arma militar no es va començar a desenvolupar fins després de la Primera Guerra Mundial. L'arma de l'aviació, a penes existent en aquests moments, renasqué a causa de les necessitats bèl·liques que patí el país a la zona del Marroc. D'aquesta manera, l'1 d'octubre de 1921 sortí per aire la primera esquadra cap a Àfrica, amb aparells portats des de la Gran Bretanya, els quals serien utilitzats de manera sistemàtica des del 7 d'agost de 1922 contra els insurgents marroquins. Llaugé, Félix. *Historia mundial de la aviación de guerra*. Barcelona: Ed. De Vecchi, 1973.

<sup>33</sup> Salas Larrazabal, J. «La guerra en el aire», dins Hugh Thomas (dir.), *La Guerra Civil Española*, vol.6. Madrid: ed. Urbión, 1979, pàg. 206-211.

principalment infraestructures de la rereguarda republicana com ports, ferrocarrils, nusos de comunicacions, indústries, centrals elèctriques, etc. mentre que els segons, intervingueren com a forces auxiliars de les operacions militars, sense deixar de banda objectius situats a la rereguarda republicana com podien ser els aeròdroms.

Per aquesta raó el conflicte bèl·lic de 1936 a 1939 fou el banc de proves perfecte pels països que hi participaren de manera indirecta en la lluita. Les experiències adquirides serien aplicades intensament en la contesa mundial que s'iniciaria pocs mesos després de la fi de la Guerra Civil.

L'arribada d'aquesta nova tecnologia a mans de les autoritats rebels, gràcies en bona part a la col·laboració dels seus aliats italians i alemanys, va donar lloc a la preparació dels bombardejos, tant aeris com marítims, continuats sobre diferents nuclis de població. L'excusa que es va donar per justificar aquestes agressions fou que en diferents localitats de la rereguarda republicana s'aplegaven importants objectius militars que calia destruir per evitar qualsevol avantatge de l'exèrcit republicà. D'aquesta manera, ben aviat, les autoritats franquistes iniciaren l'elaboració de detallats informes amb llistats de les localitats i els objectius a ser bombardejats. Uns llistats que un cop finalitzats eren enviats a les forces italianes i alemanyes perquè iniciessin els bombardejos oportuns.

### **L'espionatge com a eina per localitzar i destruir objectius militars.**

Per elaborar tots aquests llistats les autoritats franquistes van tenir la inestimable ajuda dels serveis secrets d'informació i de l'espionatge, que la majoria dels quals actuaren des de dins de la pròpia rereguarda republicana. L'espionatge fou un element clau per la guerra aèria ja que s'encarregà de senyalar els objectius que calia bombardejar.

Els serveis secrets de Franco<sup>34</sup> portaren a terme dos tipus diferents d'activitats encobertes a la rereguarda de la zona republicana com a formes addicionals d'obtenir informació sobre l'enemic. En primer lloc cal apuntar les seccions de l'exèrcit que es dedicaven a la informació: l'espionatge i el contraespionatge. Aquests serveis s'encarregaven de recollir dades mitjançant l'observació, les escoltes i l'interrogatori d'evadits i presoners. Tota la

---

<sup>34</sup> Per aprofundir més en la matèria vegeu: Bertran i Musitu, José. *Experiencias de los Servicios de Información del Nordeste de España (SIFNE) durante la guerra. una teoría, una técnica y una escuela sobre información general*. Madrid: Espasa Calpe, 1940; Morten Heiberg i Ros Agudo, Manuel. *La trama oculta de la Guerra Civil. Los servicios secretos de Franco*. Barcelona: Crítica, 2006; Pastor Petit, D. *Espionaje. España 1936-1939*. Barcelona: Bruguera, 1977; *La cinquena columna a Catalunya (1936-1939)*. Barcelona: Galba, 1978; *Los dossiers secrets de la Guerra Civil*. Barcelona: Argos Vergara, 1978; *Traïdors a Catalunya*. Barcelona: Ed. Base, 2007; Soler Fuensanta, José Ramón i López-Brea Espiau, Francisco J. *Soldados sin rostro. Los servicios de información, espionaje y criptografía en la Guerra Civil española*. Barcelona: Inédita Editores, 2008.

informació que s'obtenia per aquests mecanismes era estudiada i analitzada per ser posteriorment trasllada al Cuartel General del Generalísimo, on era inclosa en uns butlletins que s'enviaven a òrgans inferiors.

Per un altre costat hi havia les famoses cinquenes columnes, concentrades a les grans ciutats, i que es podrien definir com grups clandestins, més o menys organitzats, de resistència passiva. Tractaven per un costat de minar les condicions de vida i la moral de la rereguarda, i per un altre costat, assenyalar, a través de la recollida de la màxima informació, els objectius militars a ser bombardejats per l'aviació franquista.

Aquestes actuacions foren molt importants per reunir la màxima informació sobre les forces i infraestructures al territori republicà. Un territori que fou especialment vigilat per la seva importància fou el català a causa del gran número d'indústries de guerra que acollí, al ser un indret que tenia comunicació directa amb França per poder rebre ajuda, i també, a causa de la presència de les autoritats republicanes amb els seus comandaments a partir de 1938. Tot aquest fets provocaren que la recollida de dades al Principat, tant per elements militars com a civils, fos constant ja des del primer dia de guerra. Calia recollir la màxima informació per poder actuar en conseqüència, és a dir, per començar a bombardejar tot el que fos considerat objectiu militar.

Si parlem d'un servei d'informació no militar s'ha de fer referència a l'organitzat per l'advocat català, exministre del monarca Alfons XIII i membre de la Lliga Regionalista de Catalunya, Josep Bertran i Musitu, l'actuació del qual tingué una important incidència per a Catalunya. Sota les sigles del SIFNE, el Servei d'Informació de la Frontera Nord-est d'Espanya es convertí en un servei d'espionatge modern i eficaç. El SIFNE a part de caracteritzar-se per la facilitat organitzativa del seu creador, també va destacar per la influència que va rebre dels serveis d'informació alemanys i italians.

Bertran i Musitu, amb l'ajut del líder de la Lliga Catalana Francesc Cambó, del banquer Joan March i d'altres polítics destacats, va crear una xarxa d'espies des de mitjans d'agost de 1936, on la seva missió principal era la de recopilar tota la informació possible dels moviments, sobretot portuaris, republicans. Els seus agents, molts d'ells repartits per la rereguarda catalana, havien de recollir la màxima informació possible i fer-la arribar a la seu central del SIFNE, situada a Biarritz primer i posteriorment a Irun, per ser estudiades.

Sense cap mena d'experiència prèvia Bertran i Musitu va muntar uns serveis secrets eficaços i va situar la seu central del SIFNE a Biarritz, que va ser ràpidament coneguda com la Grand Frégate. Després de reclutar seguidors convençuts es van començar a rebre informacions diverses. Arribaven barrejades, sense ordre, notícies de tot arreu on hi havia agents. Un cop

arribaven, es dividien en seccions: cartografia i plànols, captació de ràdio enemiga, desxiframent de codis, premsa, fitxer general, radioemissores, fotografies, etc. que eren analitzats de manera minuciosa abans de ser considerades vàlides.

Sobre un aspecte tan aparentment innocent com la lectura de la premsa republicana, els serveis d'informació del SIFNE aconseguiren extreure valuosa informació militar i de la rereguarda per ser bombardejada. En virtut d'una censura mal enfocada, insuficient o mancada de centralització, la premsa es constituí en un important i gratuït camp de dades secretes. L'enemic va poder, fins l'11 de maig de 1937, de la simple lectura, conèixer qüestions tan cabdals com detalls sobre les indústries de guerra, problemes interns que patia la zona republicana, activitats dels agents d'ordre públic, activitats dels tribunals populars, indicació dels països que ajudaven a la República, arribada de vaixells de l'estranger amb armes i queviures, situació de les columnes al front, etc. Aquests punts, i d'altres, que havien d'haver estat informacions secretes, foren publicades a la premsa diàriament el que suposà una gran font d'informació per a l'enemic<sup>35</sup>. D'aquesta manera també s'explicaria el motiu dels detallats informes que s'elaboraren des de la zona franquista sobre objectius militars a ser bombardejats.

El SIFNE va mantenir molt bona sincronització amb Burgos i Sevilla, i la xarxa d'informadors s'amplià a Anglaterra, Holanda, Bèlgica, França i Suïssa. Els seus agents s'interessaven especialment pels moviments portuaris d'aquests països que, malgrat l'acord de no-intervenció, eren vistos com a susceptibles d'ajudar a la República.

També s'estudiaven amb profunditat les informacions que aportaven els fugitius de la zona republicana que passaven per França a la zona rebel o les dades recollides dels desertors de l'exèrcit republicà. De les informacions que donaven aquests, i dels telegrams que es podien captar i desxifrar, el SIFNE treia una informació militar valuosa que era enviada a Burgos perquè des del Quarter General es posés en coneixement de les forces aèries.

El febrer de 1938 el SIFNE disposava de tres emissores de ràdio, una a Marsella, que informava directament a la Base Naval de Palma de Mallorca sobre el moviment de vaixells amb destinació als ports republicans; y dos a Irun que rebien informació des del Marroc.

La unificació dels Serveis d'Informació a la zona franquista afectà finalment el SIFNE. El 28 de febrer de 1938 acabà sent absorbit pel recentment creat Servei d'Informació i Policia

---

<sup>35</sup> Pel que fa a la zona franquista, la censura sobre la premsa fou des del primer dia molt rígida, fet que no va permetre la filtració d'una sola notícia que pogués ajudar a les autoritats republicanes. Pastor Petit, D. *La cinquena columna a Catalunya (1936-1939)*. Barcelona: Galba Edicions, 1978 pàg. 82.

Militar (SIMP), encara que la data definitiva de la seva incorporació oficial no seria fins l'1 de març de 1938.

A l'inici de la guerra les labors d'informació del bàndol rebel eren responsabilitat de les Segones Seccions de les unitats de combat. Donada la necessitat de disposar d'un òrgan d'intel·ligència es creà el setembre de 1936 el Servei d'Intel·ligència Militar (SIM). Sota la direcció en un primer moment del coronel Salvador Múgica, la seva principal finalitat fou la de dirigir tasques de contra intel·ligència.

Per altra banda totes les grans unitats de l'exèrcit franquista disposaven dels seus propis serveis d'intel·ligència, les segones seccions de l'Estat Major, així com la Segona Secció de l'Estat Major de la Marina a Salamanca rebia informació del Servei d'Informació Naval. No fou fins l'arribada al comandament del coronel José Ungria Jiménez que els serveis d'espionatge franquistes no van començar a tenir l'orientació definitiva.

Una de les primeres accions que realitzà fou la reorganització del SIM, el qual va passar anomenar-se Servei d'Informació i Policia Militar (SIPM), en part per evitar confusions amb el seu homòleg republicà. Les seves principals funcions foren la investigació militar en el territori enemic o a l'estranger, la seguretat i l'ordre públic a la zona de vanguardia i el contraespionatge a les regions, centres o indrets d'interès militar<sup>36</sup>.

A finals de febrer de 1938, el SIMP va absorbir el SIFNE, produint-se d'aquesta manera la centralització en un sol servei de l'espionatge franquista.

La informació sobre l'enemic arribà a ser quasi constant, i a tots els nivells, donada la gran quantitat d'agents que disposaven en diferents indrets estratègics. Els seus informes eren molt variats, molt directes, immediats i orientats als resultats militars. Les informacions donaven dades des dels plànols que sol·licitaven els comandaments republicans, d'armaments, notes sobre l'aviació que rebia l'Exèrcit Republicà, sobre la seva artilleria, la ubicació dels antiaeris, emplaçament de les bateries, ubicació dels aeròdroms amb la indicació del nombre d'aparells dels que disposaven, ubicació dels dipòsits de gasolina, claus i les longituds d'ona utilitzades per l'enemic<sup>37</sup>.

Però les dades que es rebien no eren només de caire militar, sinó que també es tenien molt en compte tota la informació que afectés a la població civil, a la moral, la sanitat o els proveïments.

---

<sup>36</sup> Soler Fuensanta, José Ramon i López-Brea Espiau, Francisco J. *Soldados sin rostro. Los servicios de información, espionaje y criptografía en la Guerra Civil española*. Barcelona: Inédita Editores, 2008 pàg. 101

<sup>37</sup> *Ibidem*. Pàg. 101

Com en el cas del SIFNE, pel tipus de notes i el detall de les dades que es treballaven moltes de les informacions que s'obtenien eren a través d'espionatge, observacions, delacions i interrogatoris efectuats als presoners de guerra.

Finalment, un tercer element relacionat amb l'espionatge que va ajudar a les autoritats franquistes a elaborar llistats i informes molt detallats sobre localitats i objectius militars a ser destruïts, fou l'anomenada Cinquena Columna. El nom de Cinquena Columna, amb el que es denominà als resistents clandestins que es dedicaren a realitzar actes de sabotatge, espionatge i guerra psicològica, sembla que fou utilitzat per primera vegada pel general Mola l'any 1936<sup>38</sup>.

A Catalunya, i sobretot a Barcelona, la seva actuació va ser força destacada. La capital del Principat era el lloc més adient per passar desapercbut, molt més que no pas Girona, Lleida o Tarragona, i era també a Barcelona on s'hi instal·là una indústria de guerra notòria, on la importància del seu port era clau i on hi havia els òrgans de govern de la Generalitat, primer, i després els de la República i el del País Basc.

José Maria Fontana Terrats, al llibre *Los catalanes en la guerra de España*, diferenciava dues etapes de la Cinquena Columna al Principat: una primera dedicada a fer política proselitista, conspiració i propaganda, que abraçaria des del juliol del 1936 fins al desembre del mateix any, i una segona, en què els seus efectius ja s'haurien dedicat plenament a l'espionatge, que arribaria fins a finals de la guerra. Domènec Pastor Petit, en el llibre *La Cinquena Columna a Catalunya*, dóna per vàlida aquesta divisió, però alhora l'amplia a cinc.

En una primera etapa, la Cinquena Columna encara no es podria considerar com a tal. És l'esmentada etapa en la qual hi hagué actuacions que es poden qualificar de guerrilleres, realitzades per individus compromesos amb el cop d'estat. Es tractaren actuacions sense una organització darrere.

De desembre del 1936 al maig del 1937 hi hauria una segona etapa en què la Cinquena Columna ja actuà de forma organitzada i amb objectius clars. Les seves tasques foren sobretot dirigides a obtenir informacions secretes i passar-les als seus contactes del bàndol rebel, a practicar el derrotisme i a fomentar com podien la desorganització.

---

<sup>38</sup> El general Mola sembla ser que havia afirmat que seria la "Quinta Columna", és a dir, els partidaris de les tropes rebels que de forma oculta i secreta eren dins la ciutat de Madrid, els qui acabarien vencent la resistència republicana. Aquesta versió fou discutida als anys setanta per l'historiador Hugh Thomas i per l'espíoleg Domènec Pastor, amb l'argument que el terme també havia estat utilitzat per la Pasionària en un article publicat el 3 d'octubre de 1936. Per últim, cal esmentar a un periodista del Daily Telegraph, Lord St. Oswald, corresponsal de guerra del bàndol republicà, que afirmava que el terme l'havia inventat durant els primers mesos de guerra. Malauradament aquest article mai ha estat localitzat.

Entre el mes de juny del 1937 i el març del 1938 els membres de la Cinquena Columna ja tenien més experiència que els seus antecessors. Fou el període on nasqueren o es consolidaren les cèl·lules d'acció. També fou el període on el SIM republicà es consolidà i va començar a actuar de forma expeditiva contra qualsevol sospitós de formar part de la Cinquena Columna. Fou durant aquesta franja de temps en què els seus membres utilitzaren amb major grau el derrotisme.

Entre l'abril i el setembre del 1938 la Cinquena Columna continuà fent bàsicament les seves tasques d'espionatge i de derrotisme a la rereguarda.

La darrera etapa de la Cinquena Columna, de l'octubre del 1938 al març del 1939, és batejada per Pastor Petit com la de la dissolució. Fou l'època on el derrotisme es va fer més fort i en què la propaganda de les tropes rebels arribà amb més facilitat a la població, sobretot a partir dels aparells radiofònics de l'època.

La forma en què els quintacolumnistes comunicaven les seves informacions era molt variada, per mitjà de ràdios construïdes per ells mateixos, heliògrafs, o el trànsit de persones a través de les línies de front.

Un dels aspectes comuns a la majoria de les organitzacions de la Cinquena Columna va ser la confidencialitat. L'esquema de la majoria de xarxes a partir de la segona meitat de la guerra era molt senzilla però molt eficaç. Cada organització s'especialitzava en una àrea en particular i tenia molt pocs membres que poguessin ser considerats agents o espies, mentre que la resta tenien un paper d'agents perifèrics i d'informació en funció de les seves habilitats i preparació. No hi havia en principi cap relació entre els diferents grups, on el seu treball era coordinat per un cap a la zona franquista. D'aquesta manera en el cas de caure l'aparell el dany quedava delimitat als seus membres.

Davant aquesta situació, i de la valuosa informació que podien recollir aquests espies, les autoritats republicanes actuaren amb contundència contra els sospitosos de realitzar aquestes activitats. De tant en tant els mitjans de comunicació de la rereguarda catalana anaven publicant notícies on s'informava de la caiguda i detenció d'espies enemics. Es tractava d'informar a la població, i al mateix temps, d'avisar els integrants de la Cinquena Columna, que les seves accions no quedaven impunes. Tot i que molt possiblement les notícies que es publicaven eren exagerades, la seva aparició en els mitjans de comunicació ens mostra la importància que es donava a la seva desarticulació, conscients del dany que provocava la sortida cap a Burgos de certes informacions. D'aquesta manera *La Vanguardia* publicava el 2 de febrer de 1937 una nota on s'informava del descobriment d'una ampla xarxa d'espionatge i de la detenció dels seus principals dirigents. Durant l'actuació, protagonitzada pel Cos



d'Investigació i Vigilància de la Generalitat de Catalunya, es detingué a un gran número de persones que es dedicaven a transmetre dades per ràdio.

Les lluites internes dins del govern de la República, arran sobretot dels fets de maig de 1937<sup>39</sup>, van provocar que en alguna ocasió es publicuessin informacions relacionades amb l'espionatge on s'acusava a partidaris del Partit Obrer d'Unificació Marxista (POUM) de ser els responsables d'aquestes actuacions. Els dirigents del PSUC i del PCE iniciaren una campanya a favor de la dissolució del POUM a partir d'acusar els seus membres de feixistes i de ser: «una organització enterament incorporada als agents feixistes secrets, a la cinquena columna»<sup>40</sup>. Així, el 24 d'octubre de 1937 *La Vanguardia* publicava una notícia que parlava del descobriment d'una organització d'espionatge de caràcter militar formada per afiliats al POUM. El cap superior de la policia declarava davant els periodistes que: «*Los servicios de la Policía han permitido desarticular una gran organización de espionaje militar que dirigida por el Estado Mayor de los rebeldes, extendía su actividad a todo el territorio de la República, pero de un modo especial a Cataluña. Esta organización de espionaje había introducido a sus agentes en los centros vitales del Ejército [...] Recogidos y transmitidos por esta organización, llegaban a conocimiento del enemigo datos secretos sobre la preparación y planes de nuestras operaciones militares, sobre aeródromos, sobre emplazamiento de fuerzas, sus movimientos, su armamento y, en general, sobre sus diferentes actividades bélicas en el frente y en la retaguardia. Los registros han puesto en manos de las autoridades una serie de notas en las que, de puño y letra de los detenidos, figuraban datos del más secreto carácter militar para la transmisión al enemigo. [...] el registro del domicilio de uno de los miembros principales de la organización [...] demuestra que uno de los núcleos más importantes de esta organización de espionaje estaba en un numeroso y bien organizado grupo de espías militantes del POUM.*» Molt probablement els responsables de la xarxa

---

<sup>39</sup> El 3 de maig s'inicià a Barcelona un greu enfrontament entre els comunistes del PSUC i la Generalitat de Catalunya, per un costat, i forces anarquistes i del POUM, per l'altre. Aquest enfrontament s'ha considerat com una petita guerra dins de la Guerra Civil, sent un clar símptoma de les tensions internes en el bàndol republicà. Durant la setmana de lluita va haver-hi prop de dos-cents vuitanta morts. Més delicats foren els resultats polítics que a la llarga es derivaren dels enfrontaments coneguts com els Fets de Maig. Entre les repercussions que tingueren destacaren la pèrdua de poder dels anarquistes i l'inici de la seva davallada; la desaparició i persecució del POUM, inculpat pel PCE i pel PSUC com el màxim responsable dels fets i de ser una organització feixista, i la disminució del pes específic de la Generalitat de Catalunya en el control de la política catalana respecte al govern republicà. Per més informació vegeu: Cruells, Manuel. *Els Fets de maig: Barcelona 1937*. Barcelona: Joventut, 1970; Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroja, Joan. «Les víctimes dels Fets de Maig». *Recerques: història, economia, cultura*. Barcelona: núm.12, 1982; *Els Fets de maig de 1937*. Barcelona: Edicions 62: La Vanguardia, 2006; *Barcelona, mayo 1937: testimonios desde las barricadas*. Barcelona: Alikornio, 2006; Viñas, Ángel. *El escudo de la República*. Barcelona: Crítica, 2007; Gallego Margaleff, Ferran. *Barcelona, mayo de 1937: la crisis del antifascismo en Cataluña*. Barcelona: Debate, 2007; Aisa-Pàmols, Ferran. *Contrarevolució: els Fets de Maig de 1937*. Barcelona: Edicions de 1984, 2007.

<sup>40</sup> *Treball*, 13 de maig de 1937.

d'espionatge que es va desarticular no eren membres del POUM, però la influència comunista del moment segurament va provocar que s'aprofités l'avinentsa per acusar de feixista al partit troskista.

El POUM finalment seria dissolt el 15 de juny de 1937 i els seus principals representants perseguits, detinguts i, en el cas del seu líder Andreu Nin, assassinat. La resta de dels seus companys de direcció foren jutjats l'octubre de 1938 pel Tribunal d'Espionatge i Alta Traïció de la República, si bé el Tribunal va haver de rebutjar com a falses les proves del fiscal que pretenien demostrar la convivència del POUM amb el feixisme, i només va poder condemnar-los per voler suprimir la República democràtica.

La publicació de notícies relacionades amb la detenció d'organitzacions d'espionatge també aparegueren en diferents mitjans de comunicació del territori català. El 30 de juny de 1938 el diari gironí *L'Autonomista* publicava un article a primera plana titulat "L'espionatge a Girona". En l'article es parla de la importància que tenia l'espionatge i de la seva presència a Girona: *«Tots estem convençuts que el feixisme compta amb una bona organització d'espionatge dintre el territori lleial i volguer-li (sic.) restar mèrits fora suïcida. A Girona, tenim proves de què també compta amb una bona organització.»* El descobriment i la detenció d'una xarxa d'espionatge que actuava a Girona, i que mantenia contactes amb representants franquistes a Perpinyà, va posar de manifest la important estructura que tenien establerta el grup operant i la valuosa informació que tenien a les seves mans. Entre la documentació que se'ls hi va requisar hi havia extensos informes on *«es donaven amplis detalls de caràcter militar de Begur, Roses, Vidreres i Girona, aconsellant la destrucció de dipòsits de gasolina d'aviació i marcant el seu emplaçament»*. També en un altre document *«[...] s'aconsella destruir els ponts de la línia ferrada de MSA (sic) Aquest document, dirigit al seu cap, diu així: Es de urgente necesidad [...] que uno de los puentes de ferrocarril que pasan por los ríos Fluvià, La Muga o el Ter tienen que echarse a pique, porque es incalculable el material que pasa por esta vía [...].»*

Però l'ajuda i obtenció d'informació sobre objectius militars no sempre tingué la col·laboració d'individus situats a la rereguarda republicana, sinó que en altres ocasions l'ajuda venia de fora. Algunes vegades els serveis d'informació franquistes, per observar els llocs de la costa catalana situats més al nord, comptaven amb la col·laboració d'alguns militars francesos. En un informe elaborat pel SIPM el 21 de novembre de 1938 es pot veure l'ajuda que reberen per part d'oficials francesos els serveis secrets rebels per observar el Port de la Selva: *«Confirma la noticia anterior, pero parece que la actividad de dicho puerto de la Selva va en aumento a pesar del último bombardeo que ha sido realmente efectivo, pero no obstante continúan su*

*trabajo sin cesar. Gracias a la amabilidad de los oficiales franceses de la DECA se pudo admirar todo el cabo de Creus con un aparato de larga vista muy potente. He podido constatar que el puerto de la Selva está en vías de terminarse su instalación, y que el muelle instalado en el gran camino está ya terminado, donde reina una gran actividad en los depósitos subterráneos situados en las curvas de la carretera que sube del muelle a la carretera general. En la zona comprendida de Llançà y la Selva vía Roses, han sido instalados 11 proyectores. Defendiendo estos puertos hay un número muy importante de baterías a. a., estando equipados para descargar los barcos con una rapidez extraordinaria<sup>41</sup>.»*

Com s'ha anat explicant durant aquest apartat, una de les principals obsessions que mostraren les autoritats republicanes fou el descobriment i detenció d'aquestes xarxes d'espionatge. La persecució dels membres de la cinquena columna, o de persones que practicaven l'espionatge, fou constant durant la guerra. Especialment efectiva ho fou a partir de la posada en funcionament del Servei d'Investigació Militar (SIM) el 9 d'agost de 1937, un organisme que es creà especialment per promoure un eficient contraespionatge. Els detinguts foren durament represaliats en les tristament famoses txeques o internats en camps de treball<sup>42</sup>, per ser posteriorment jutjats pels Tribunals d'Espionatge i Alta Traïció.

L'espionatge, juntament amb les informacions que s'aconseguien dels evadits de la zona republicana, foren elements clau per proporcionar valuosa informació a les autoritats rebels alhora d'establir els objectius militars que calia bombardejar i ubicar-los amb una gran precisió. Unes informacions que ràpidament eren traslladades a les forces aèries perquè portessin a terme els bombardejos necessaris per acabar amb les infraestructures de la rereguarda catalana.

### **Els bombardeigs i destrucció dels objectius militars.**

Sense cap mena de dubte una de les zones que estigué més controlada per l'espionatge franquista fou Catalunya. La importància estratègica del territori català, així com la important indústria bèl·lica que es va desenvolupar des de l'inici de la guerra i les possibilitats que tenia el territori català per poder rebre ajuda, ja fos per mar o per terra des de l'exterior, va donar

---

<sup>41</sup> Solé i Sabaté, Josep M. Villarroya, Joan. *España en llamas. La Guerra Civil desde el aire*. Madrid: Temas de Hoy, 2003 pàg. 272.

<sup>42</sup> Per un estudi més complert del funcionament dels camps de treball republicans vegeu: Badia, Francesc. *Els camps de treball a Catalunya durant la Guerra Civil (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2001.

lloc a què des del primer moment Catalunya es convertís en un objectiu militar primordial a ser bombardejat. Davant la importància que tingué Catalunya, les autoritats rebels de seguida començaren a elaborar informes detallats, a partir de les dades aportades per l'espionatge i pels evadits a la zona franquista, sobre objectius militars a ser destruïts i que ràpidament eren traslladats a les autoritats italianes i alemanyes perquè realitzessin els atacs oportuns des de l'aire. En aquest sentit cal valorar les informacions que aportaren els evadits catalans, polítics, intel·lectuals, empresaris, etc. alguns d'ells partidaris dels rebels, i molts d'altres que hagueren de fugir de casa seva per por a ser assassinats per elements incontrolats. Com a conseqüència de la seva fugida les seves propietats foren confiscades per elements revolucionaris o per les pròpies autoritats republicanes. Moltes de les propietats confiscades eren empreses que es convertiren en indústries de guerra. Davant aquesta situació molts dels seus propietaris foren els qui informaven a les autoritats rebels de la ubicació exacta de les fàbriques perquè fossin com a mínim inutilitzades per l'aviació italiana i alemanya.

És evident, doncs, que la col·laboració entre les tropes franquistes i els seus aliats italians i alemanys fou molt estreta. L'intercanvi d'informació va ser constant i gràcies això les forces aèries feixistes pogueren desplegar tota la seva força des del cel. Tot això no hauria estat possible sense les xarxes d'espionatge que es posaren en funcionament durant la Guerra Civil, les quals, com s'ha posat de manifest, foren essencials per aconseguir aquesta informació tan valuosa.

A partir de les informacions que s'anaven recollint s'elaboraren llistats detallats on hi apareixien diferents objectius militars que coincidien plenament amb els definits en el projecte de reglamentació elaborat a L'Haia l'any 1923. És a dir, en els documents apareixien com objectius a bombardejar estacions i ponts de ferrocarril, indústries bèl·liques, dipòsits d'armaments, de benzines, ports, centrals elèctriques, aeròdroms, etc. al costat de les localitats on es trobaven ubicats. En alguns el grau d'informació era de gran precisió ja que es marcaven les coordenades exactes dels indrets a ser bombardejats amb plànols detallats perquè els aviadors feixistes poguessin deixar anar les bombes amb la màxima precisió.

Els bombardeigs que afectaren aquests objectius de la rereguarda els portaren a terme els avions amb base a Mallorca. L'aviació de les Balears operava de manera autònoma, allunyada dels escenaris de combat terrestre, sense oblidar que els seus objectius, que estaven molt ben assenyalats pels serveis d'informació, se centraren en destruir qualsevol possible esforç de guerra de la rereguarda catalana.

Un exemple de la informació minuciosa que rebien les forces italianes fou l'elaboració per part dels serveis d'espionatge i de les autoritats militars franquistes d'un informe de 31 pàgina

on s'assenyalaven per cadascuna de les quatre províncies catalanes les localitats que acollien dipòsits d'explosius, dipòsits de material bèl·lic de diferents classe, fàbriques d'explosius, fàbriques de material bèl·lic divers, fàbriques de gasos químics, indústries aeronàutiques, centrals elèctriques i dipòsits de benzina. En total es comptabilitzaren 98 localitats catalanes classificades segons l'objectiu que acollien<sup>43</sup>:

**Taula 1: Llistat de possibles objectius a ser bombardejats per part de l'aviació italiana.**

Localitat	Província	Objectiu a bombardejar
Adrall	Lleida	Central Elèctrica
Aiguafreda	Barcelona	Fàbrica material guerra
Alp	Girona	Central Elèctrica
Alp	Girona	Dipòsit material bèl·lic
Amer	Girona	Central Elèctrica
Ampolla	Tarragona	Dipòsit d'explosius
Anglès	Girona	Fàbrica material guerra
Anserall	Lleida	Dipòsit d'explosius
Arbeca	Lleida	Dipòsit d'explosius
Arenys de Mar	Barcelona	Dipòsit material bèl·lic
Arenys de Mar	Barcelona	Fàbrica material guerra
Artesa de Lleida	Lleida	Dipòsit material bèl·lic
Badalona	Barcelona	Dipòsit de Benzina
Badalona	Barcelona	Fàbrica explosius
Banyoles	Girona	Dipòsit de Benzina
Banyoles	Girona	Dipòsit d'explosius
Banyoles	Girona	Indústria aeronàutica
Bàscara	Girona	Pont
Bassella	Lleida	Dipòsit material bèl·lic
Bell-Lloc	Lleida	Dipòsit material bèl·lic
Berga	Barcelona	Fàbrica explosius
Blanes	Girona	Dipòsit de Benzina
Blanes	Girona	Fàbrica material guerra
Blanes	Girona	Pont ferrocarril
Borges Blanques	Lleida	Central Elèctrica
Borges Blanques	Lleida	Dipòsit d'explosius
Borges Blanques	Lleida	Fàbrica material guerra
Breda	Girona	Fàbrica explosius
Breda – Hostalric	Girona	Pont ferrocarril
Cabanes	Girona	Dipòsit d'explosius
Cabanes	Girona	Indústria aeronàutica
Calaf	Barcelona	Dipòsit de Benzina
Caldes de Malavella	Girona	Dipòsit material bèl·lic
Caldes de Montbui	Barcelona	Dipòsit material bèl·lic
Caldes de Montbui	Barcelona	Fàbrica material guerra

<sup>43</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna Informazioni sugli obbiettivi militari della Catalogna. Carpeta 33. Guerra di Spagna.

Canet de Mar	Barcelona	Fàbrica material guerra
Cardona	Barcelona	Fàbrica explosius
Castelló d'Empúries	Girona	Dipòsit material bèl·lic
Castellterçol	Barcelona	Gas
Castellvell	Tarragona	Fàbrica material guerra
Celrà	Girona	Dipòsit de Benzina
Celrà	Girona	Fàbrica explosius
Celrà	Girona	Indústria aeronàutica
Cervera	Lleida	Dipòsit d'explosius
Cornellà	Barcelona	Dipòsit de Benzina
Esplugues	Barcelona	Dipòsit d'explosius
Esplugues	Barcelona	Fàbrica material guerra
Fígols	Barcelona	Central Elèctrica
Figueres	Girona	Dipòsit de Benzina
Figueres	Girona	Dipòsit material bèl·lic
Figueres	Girona	Fàbrica material guerra
Figueres	Girona	Indústria aeronàutica
Gavà	Barcelona	Fàbrica material guerra
Girona	Girona	Fàbrica explosius
Girona	Girona	Fàbrica material guerra
Granollers	Barcelona	Central Elèctrica
Granollers	Barcelona	Fàbrica material guerra
Granollers	Barcelona	Indústria aeronàutica
Gualba	Barcelona	Fàbrica explosius
Guardiola de Font-rubí	Barcelona	Dipòsit material bèl·lic
Hospitalet de l'Infant	Tarragona	Dipòsit d'explosius
Hospitalet de Llobregat	Barcelona	Dipòsit de Benzina
Hostalric	Girona	Dipòsit de Benzina
Hostalric	Girona	Dipòsit material bèl·lic
La Canya	Girona	Fàbrica explosius
La Pera	Girona	Dipòsit de Benzina
Lleida	Lleida	Pont ferrocarril i carretera
Manlleu	Barcelona	Fàbrica material guerra
Manresa	Barcelona	Dipòsit de Benzina
Manresa	Barcelona	Dipòsit material bèl·lic
Manresa	Barcelona	Fàbrica material guerra
Martinet	Lleida	Dipòsit material bèl·lic
Martinet	Lleida	Fàbrica explosius
Masquefa	Barcelona	Fàbrica material guerra
Mataró	Barcelona	Fàbrica material guerra
Molins de Rei	Barcelona	Dipòsit material bèl·lic
Molins de Rei	Barcelona	Fàbrica material guerra
Mollet	Barcelona	Fàbrica material guerra
Montcada i Reixac	Barcelona	Central Elèctrica
Montcada i Reixac	Barcelona	Dipòsit d'explosius
Montcada i Reixac	Barcelona	Fàbrica material guerra
Montcada i Reixac	Barcelona	Gas
Montgat	Barcelona	Fàbrica explosius
Noves	Lleida	Dipòsit d'explosius
Oliana	Lleida	Dipòsit d'explosius
Oliana	Lleida	Dipòsit material bèl·lic

Oliola	Lleida	Dipòsit d'explosius
Olot	Girona	Fàbrica material guerra
Organyà	Lleida	Dipòsit d'explosius
Palau Montagut	Girona	Dipòsit d'explosius
Pla de Sant Tirs	Lleida	Dipòsit d'explosius
Pons	Lleida	Central Elèctrica
Pons	Lleida	Dipòsit d'explosius
Pont de Molins	Girona	Pont
Port de la Selva	Girona	Dipòsit de Benzina
Prat de Llobregat	Barcelona	Dipòsit de Benzina
Prat de Llobregat	Barcelona	Fàbrica explosius
Puigcerdà	Girona	Dipòsit d'explosius
Queralbs	Girona	Central Elèctrica
Queralbs	Girona	Fàbrica explosius
Reus	Tarragona	Central Elèctrica
Reus	Tarragona	Fàbrica explosius
Ribes	Girona	Central Elèctrica
Ripoll	Girona	Central Elèctrica
Ripoll	Girona	Fàbrica material guerra
Ripoll	Girona	Pont ferrocarril
Roses	Girona	Dipòsit d'explosius
Sabadell	Barcelona	Dipòsit material bèl·lic
Sabadell	Barcelona	Fàbrica explosius
Sabadell	Barcelona	Fàbrica material guerra
Sabadell	Barcelona	Indústria aeronàutica
Sallent	Barcelona	Fàbrica material guerra
Salt	Girona	Fàbrica material guerra
Sant Adrià del Besòs	Barcelona	Central Elèctrica
Sant Gregori	Girona	Dipòsit d'explosius
Sant Joan de les Abadesses	Girona	Dipòsit material bèl·lic
Sant Pau de Segúries	Girona	Central Elèctrica
Sant Quirze de Besora	Barcelona	Dipòsit d'explosius
Sant Sadurní d'Anoia	Barcelona	Fàbrica material guerra
Sant Sadurní d'Anoia	Barcelona	Indústria aeronàutica
Sant Vicenç de Calders	Tarragona	Dipòsit d'explosius
Santa Coloma de Gramenet	Barcelona	Dipòsit d'explosius
Santa Eugènia de Berga	Barcelona	Dipòsit d'explosius
Seu d'Urgell	Lleida	Dipòsit material bèl·lic
Sils	Girona	Dipòsit de Benzina
Sils	Girona	Dipòsit material bèl·lic
Sitges	Barcelona	Dipòsit de Benzina
Sitges	Barcelona	Fàbrica explosius
Solsona	Lleida	Dipòsit d'explosius
Solsona	Lleida	Fàbrica material guerra
Tarragona	Tarragona	Dipòsit de Benzina
Tarragona	Tarragona	Dipòsit material bèl·lic
Tarragona	Tarragona	Fàbrica explosius
Tàrraga	Lleida	Fàbrica material guerra
Terrassa	Barcelona	Fàbrica material guerra
Torelló	Barcelona	Dipòsit de Benzina
Torredembarra	Tarragona	Dipòsit d'explosius

Tortellà	Girona	Dipòsit d'explosius
Valls	Tarragona	Central Elèctrica
Valls	Tarragona	Dipòsit d'explosius
Vendrell	Tarragona	Fàbrica material guerra
Vic	Barcelona	Central Elèctrica
Vic	Barcelona	Dipòsit de Benzina
Vic	Barcelona	Dipòsit material bèl·lic
Vic	Barcelona	Fàbrica material guerra
Vic	Barcelona	Indústria aeronàutica
Vilabertran	Girona	Dipòsit d'explosius
Vilajuïga	Girona	Dipòsit material bèl·lic
Vilalleons	Barcelona	Dipòsit d'explosius
Vilanova i la Geltrú	Barcelona	Fàbrica material guerra

Font: elaboració pròpia a partir de la documentació custodiada per Archivo Historico de l'Aeronàutica de Roma.

Com es pot comprovar la informació recollida als llistats, a excepció de la ciutat de Barcelona, era molt exhaustiva i precisa, ja que marcava objectius a tot el territori català. Un cop la informació arribava als oficials italians, aquesta era enviada a les forces aèries legionàries italianes perquè bombardeguessin els objectius assenyalats des de la base aèria de Mallorca.

Un altre exemple de la important font d'informació que tenien les tropes rebels fou el llistat que elaborà la Jefatura de l'Aire de l'exèrcit franquista sobre els principals objectius militars que hi havia a la província de Barcelona, a excepció de la seva capital<sup>44</sup>. Aquest informe, sense data, hi apareixen anotats els aeròdroms, les bases per hidroavions, les comunicacions, les defenses antiaèries, les defenses de costes, els dipòsits d'explosius, de materials de guerra, les fàbriques d'armament, les fàbriques de bombes per l'aviació, les fàbriques de ciment, d'explosius, de gasos, de material de guerra, de protecció contra gasos, de municions i els dipòsits de benzina.

**Taula 2: Objectius a ser bombardejats a la província de Barcelona.**

Localitat	Comarca	Objectiu Militar
Agell (sic)		Artilleria
Arenys de Mar	Maresme	Fàbrica d'explosius, municions
Badalona	Barcelonès	Artilleria, Trinxeres, dipòsits d'explosius, de material de guerra, fàbrica d'armament, d'explosius, gas, municions i dipòsit de gasolina
Berga	Berguedà	Fàbrica d'explosius

<sup>44</sup> Pel que fa a la ciutat de Barcelona la Jefatura de l'Aire de l'exèrcit franquista facilità a les tropes italianes un detallat llistat d'objectius militars. En aquest llistat apareixien com a principals objectius, amb nom i carrers, les casernes d'Artilleria, les casernes de l'exèrcit, les defenses antiaèries, els dipòsits d'armes, les fàbriques, la base d'hydroavions del Port, les centrals elèctriques, les dependències i centres militars i polítics, les fàbriques de gasos, els magatzems de benzines, els protectors i les ràdios. Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna Informazioni sugli obbiettivi militari della Catalogna. Carpeta 33. Guerra di Spagna.



Cabrera	Maresme	Artilleria
Caldes de Montbui	Vallès Oriental	Dipòsit i fàbrica de material de guerra
Caldetes	Maresme	Artilleria i trinxeres
Calella	Maresme	Artilleria i trinxeres
Canet de Mar	Maresme	Trinxeres i metralladores
Cardona	Bages	Fàbrica d'explosius
Castellar de n'Hug	Berguedà	Fàbrica de Ciment
Castellterçol	Vallès Oriental	Gas
Cornellà	Baix Llobregat	Benzina CAMPSA
Cubelles	Garraf	Pont tren
Gavà	Baix Llobregat	Fàbrica material de guerra
Granollers	Vallès Oriental	Pont tren
Gelida	Alt Penedès	Pont tren
Gualba	Vallès Oriental	Gas i pont tren
Manlleu	Osona	Pont tren i fàbrica municions
Manresa	Bages	Pont carretera, tren, dipòsit material de guerra, fàbrica armament, material de guerra, gas i municions
Martorell	Baix Llobregat	Pont tren
Masquefa	Anoia	Fàbrica de municions
Mataró	Maresme	Fàbrica gas i municions
Molins de Rei	Baix Llobregat	Pont carretera i fàbrica material de guerra
Mollet	Vallès Oriental	Fàbrica material de guerra
Montcada	Vallès Occidental	Estació, pont ferrocarril, viaducte ferrocarril, defensa, fàbrica ciment, explosius i material de guerra
Monistrol	Bages	Pont tren
Montgat	Maresme	Artilleria, Trinxeres i fàbrica explosius
Santa Margarita i els Monjos	Alt Penedès	Fàbrica de Ciment
Orís	Osona	Gas
Prat de Llobregat	Baix Llobregat	Pont tren i fàbrica d'explosius
Pineda	Maresme	Trinxeres i metralladores
Sabadell	Vallès Occidental	Fàbrica municions
Sallent	Bages	Fàbrica material de guerra i municions
Sant Adrià del Besòs	Barcelonès	Ponts

Sant Boi de Llobregat	Baix Llobregat	Pont carretera
Sant Just Desvern	Baix Llobregat	Fàbrica de Ciment
Sant Pol	Maresme	Artilleria i trinxeres
Sant Quirze de Besora	Ripollès	Pont tren
Sant Sadurní d'Anoia	Alt Penedès	Dipòsit material de guerra, fàbrica de ciment i material de guerra
Santa Coloma de Cervelló	Baix Llobregat	Gas
Santa Coloma de Gramenet	Barcelonès	Dipòsit d'explosius
Santa Creu d'Olorda	Baix Llobregat	Dipòsit d'explosius
Cerdanyola	Vallès Occidental	Dipòsit de Gasolina
Sitges	Garraf	Trinxeres i metralladores
Terrassa	Vallès Occidental	Fàbrica municions
Torelló	Osona	Fàbrica de bombes aviació i municions
Vallcarca	Garraf	Fàbrica de Ciment
Vic	Osona	Pont tren, fàbrica de Municions i dipòsit gasolina
Vilassar	Maresme	Artilleria
Vilanova i la Geltrú	Garraf	Artilleria, fàbrica bombes aviació, ciment i gas

Font: elaboració pròpia a partir de la documentació custodiada per Archivo Historico de l'Aeronàutica de Roma.

Pel que fa a la capital catalana, els informes que reberen les forces italianes marcaven com a objectius principals a bombardejar el port, l'estació de França, l'empresa Hispano-Suiza, la Maquinista Terrestre i Marítima, la caserna d'artilleria, la fàbrica Girona i l'estació de ferrocarril del Poblenou.

Cadascun d'aquests objectius venia acompanyat de la localitat on es trobaven i la seva senyalització dins d'un plànol. En alguns casos les dades que s'aportaven anaven més enllà d'una simple senyalització d'un objectiu i un indret sinó que havia informació detallada de l'objectiu a ser bombardejat. Així, per exemple, dels dipòsits d'explosius es donava especial rellevància a l'ubicat a Santa Creu d'Olorda (Baix Llobregat) on segons les informacions que tenien les tropes rebels: *«entre Molins de Rey y San Feliu de Llobregat, en un repliegue de la*

*montaña de Santacruz de Olorde (sic.) a poca distancia del ferrocarril de Villafranca. Es muy importante, porque suministra a todas las regiones<sup>45</sup>.»*

Les fàbriques de material bèl·lic, fos de la classe que fos, també reberen l'atenció necessària per part dels serveis d'espionatge franquistes. La destrucció d'aquelles fàbriques fou una de les principals obsessions de les autoritats rebel des de l'inici del conflicte. La seva eliminació era cabdal per impedir el subministrament regular d'armes a l'exèrcit republicà al front. Entre els exemples de control que realitzaren cal destacar el que patiren la fàbrica de Gavà *Radiadors Roca*, la qual era descrita com: «*la fábrica Radiadores Roca produce 2.000 bombas diarias. Está a la altura del pueblo y entre la carretera y el ferrocarril. Es un grupo grande de edificios, muy fácil de reconocer. La nave más importante está en el centro y tiene forma de L<sup>46</sup>.*»; o l'empresa *Pirelli* de Vilanova i la Geltrú: «*Nacional Pirelli. Situada después del paso a nivel, próximo a la estación, en dirección a Tarragona inmediata a la vía, paralela a ella, del lado comprendido entre la vía y el mar. Formada por un conjunto de grandes edificios<sup>47</sup>.*»

La fàbrica Cros de Badalona, que fou reiteradament bombardeja durant la guerra a causa que era clau en el procés de fabricació d'explosius per l'exèrcit republicà, estava perfectament documentada per part de les autoritats italianes. En un detallat informe, amb plànols annexes, es parlava que: «*Hay que batir el edificio bajo que está detrás e inmediato a la chimenea norte (derecha mirando la costa). A la izquierda (mirando la costa) de la chimenea alta de más al sur, hay un grupo de pabellones bajos, batir el que se encuentra a unos 50 mts a la izquierda de la chimenea. A la derecha de la otra chimenea más pequeña, el barracón tiene un doble tejadillo gris en forma de lumbrera, perpendicular a la costa. A la izquierda de este barracón se ven las pilas de pirita que parecen carbón [...]*»

Les bombes foren llançades des d'avions italians i alemanys, però els objectius estaven perfectament assenyalats, mitjançant plànols, fitxes per cadascun dels objectius i informes detallats per l'espionatge franquista, que aconseguí una eficàcia decisiva a partir de 1938. Els temuts bombarders Savoia-79 i Heinkel-111 no només transportaven tones de bombes, sinó també detallada informació sobre on llançar-les, i aquest, sense cap mena de dubte, fou un dels elements essencials en el resultat final de la guerra.

<sup>45</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna Informazioni sugli obiettivi militari della Catalogna. Carpeta 33. Guerra di Spagna.

<sup>46</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna Informazioni sugli obiettivi militari della Catalogna. Carpeta 33. Guerra di Spagna.

<sup>47</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Informazioni sugli obiettivi militari della Catalogna. Carpeta 33. Guerra di Spagna.

A part de la fitxa, tots els objectius se situaven en diferents mapes de cada ciutat, on s'assenyalaven els punts exactes a atacar. També es reunia molta informació sobre les comunicacions, en especial aquella que feia referència a ponts, i altres infraestructures com les centrals hidroelèctriques, en especial les dels Pirineus, ja que creien que amb la seva destrucció aconseguirien paraitzar la indústria i la rereguarda catalana.

Un altre tipus d'informació que enviaven els serveis d'espionatge feia referència als danys causats pels bombardejos que havien portat a terme les seves tropes. Per exemple, el 27 de març de 1938, el SIPM informava que l'últim bombardeig patit per la localitat de Sant Feliu de Guíxols havia aconseguit colpir i enfonsar dos vaixells del port<sup>48</sup>.

L'obtenció d'informació sobre els objectius a destruir o les futures accions de l'enemic també es va realitzar a partir dels reconeixements aeris. A la guerra moderna, els reconeixements aeris es transformaren un instrument fonamental per completar i corroborar les informacions procedents des d'altres fonts. El reconeixement aeri es convertí en una arma insubstituïble per comprovar els moviments de les tropes, emplaçaments antiaeris i artillers, situacions portuàries, etc.<sup>49</sup> Aquesta actuació es va posar de manifest durant el transcurs de la batalla de l'Ebre, on l'aviació rebel tingué un paper destacat alhora de realitzar vols de reconeixement per fotografiar els moviments de les tropes i el material que portaven a sobre per passar-lo al cap de pont que s'havia establert a l'Ebre. De les dades obtingudes s'elaboraren detallats informes que eren utilitzats per les divisions franquistes per portar a terme les seves ofensives. Com s'ha anat comprovant, les informacions que eren aportades per l'espionatge eren molt precises, fet que va permetre el bombardeig ininterromput de moltes localitats catalanes. La majoria de ciutats i pobles catalans que foren bombardejats es trobaven assenyalats en els diferents informes que manejaven les tropes rebels com a nuclis que acollien algun objectiu militar a destruir. Les dades que obtenien eren considerades del tot fiables i per tant es donava el vist i plau per ser bombardejats. Aquest darrer fet, però, no va significar que totes les dades que es recollien s'ajustessin a la realitat. S'han localitzat molts exemples d'informacions sobre objectius militars que havien de ser destruïts que eren exagerats. Un d'aquests casos fou el que trobem a la ciutat de Manresa, una localitat que tal com s'ha comprovat en els llistats es trobava assenyalada com un dels principals objectius militars a ser bombardejat a causa que acollia diferents fàbriques dedicades al material de guerra i dipòsits d'ús militar. El coneixement d'aquestes informacions va provocar que l'aviació feixista bombardegés la

---

<sup>48</sup> Solé i Sabaté, Josep M. ; Villarroja, Joan. *Espanya en flames. La Guerra Civil desde el aire*. Madrid: Temas de Hoy, 2003 pàg. 269.

<sup>49</sup> Petit, Pastor. *Los dossiers secretos de la Guerra Civil*. pàg. 235

capital del Bages en dues ocasions, el 21 de desembre de 1938 i el 19 de gener de 1939. Els bombardeigs aeris sobre Manresa van ser planificats amb temps per part de l'exèrcit franquista. Els seus serveis secrets d'informació feia temps que anaven recollint dades i situacions sobre objectius manresans susceptibles de ser atacs. En el cas de Manresa, val a dir, que no totes les informacions que enviaven els serveis d'espionatge franquistes eren correctes i precises. Tal com han posat de manifest, a través de la documentació recopilada, els historiadors Joaquim Aloy i Pere Gasol, sovint hi havia exageracions notables, sobretot pel que feia a defensa antiaèria, arribada de material de guerra, concentració de tropes republicanes o capacitat real de la indústria de guerra<sup>50</sup>. En el cas de Manresa, això es pot comprovar quan, en un d'aquests informes d'espionatge, datat del maig de 1938, s'afirmava que la gent ha de dormir pel carrer degut a una enorme concentració de població: «*pues en una ciudad de 100.000 habitantes, había hace unos días más de 150.000 [...]*». Això explicaria perquè segons els seus informes «*se sabe cierto que los rojos se proponen hacer Manresa un lugar de gran resistencia [...]*».

Amb totes les dades a la mà l'aviació rebel va procedir a bombardejar de manera sistemàtica diferents localitats catalanes. Els exemples més paradigmàtics foren les localitats costaneres amb ports importants com Barcelona<sup>51</sup>, Tarragona<sup>52</sup>, Sant Feliu de Guíxols<sup>53</sup> o Palamós<sup>54</sup>,

---

<sup>50</sup> Les dades obtingudes han estat extretes de l'article de Joaquim Aloy i Pere Gasol *Els bombardeigs franquistes sobre Manresa (1938-1939)* dins de la pàgina web [www.memoria.cat](http://www.memoria.cat). A part d'aquest article en aquesta pàgina web també es localitzen, en altres apartats de gran interès, diferents documents originals extrets de diferents arxius on es posa de manifest la gran informació que tenien entre les mans les tropes franquistes sobre Manresa. En aquest cas els aviadors franquistes disposaven de plànols i croquis de Manresa i comarca amb els objectius a bombardejar seleccionats i amb explicacions sobre la situació de dipòsits de gasolina, indústries de material de guerra, dipòsits de material de guerra, estacions de ferrocarril, carreteres, ponts, casernes i centres de concentració de tropes republicanes, centraletes i línies elèctriques d'alta tensió i dades sobre els aeròdroms de Sallent i Santpedor.

<sup>51</sup> Per més dades sobre aquests bombardeigs vegeu Albertí, Santiago i Elisenda. *Perill de bombardeig! Barcelona sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Albertí Editors, 2004; Poblet i Feijoo, Francesc. *Els bombardeigs a Barcelona durant la Guerra Civil*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2005; Villarroya, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona durant la Guerra Civil: 1936-1939*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1999; Villarroya, Joan (dir.). *Tres dies de març*. Barcelona: El Punt, 2008; així com la pàgina web elaborada des del Memorial Democràtic de la Generalitat de Catalunya. [www.barcelonabombardejada.cat](http://www.barcelonabombardejada.cat)

<sup>52</sup> Segons informacions publicades a *La Vanguardia* el 9 de desembre de 1938, fins el 31 d'octubre d'aquest any Tarragona havia patit: «*Dos agresiones por mar, 84 por aire, total 86 bombardeos, 2839 explosivos arrojados, 207 muertos, 965 heridos, 383 edificios destruidos entre ellos dos hospitales, la escuela superior de arquitectura, Escuela Normal de Maestros, Instituto de Segunda Enseñanza, tres grupos escolares, una biblioteca y algunos edificios históricos deteriorados.*» Per més dades sobre aquests bombardeigs vegeu González Huix, F. *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939*. Tarragona: Diputació de Tarragona, 1995. Salvador i Andrés, Lluís de. *Quan la mort venia del cel. Memòria dels bombardejos sobre Tarragona (1937-1939)*. Valls: Cossetània Edicions, 2009; Sánchez Cervelló, Josep. «Els bombardejos sobre Tarragona» dins *La Guerra Civil a Catalunya (1936-1939)*. Barcelona: Edicions 62, 2004.

<sup>53</sup> Segons informacions publicades a *La Vanguardia* el 9 de desembre de 1938, fins el 31 d'octubre d'aquest any Sant Feliu de Guíxols havia patit: «*Tres agresiones por mar, 24 aéreas, 542 explosivos, 50 muertos, 137 heridos, 528 edificios destruidos (más de la cuarta parte de viviendas de la población).*» Per més dades sobre aquests bombardeigs vegeu Jiménez, A. *La Guerra Civil a Sant Feliu de Guíxols (1936-1939)*. Girona: Ajuntament de

localitats considerades nuclis estratègics com Manresa, Girona<sup>55</sup>, Badalona<sup>56</sup>, Blanes<sup>57</sup>, Tortosa<sup>58</sup>, Reus<sup>59</sup> o Granollers<sup>60</sup>, nusos de comunicacions com Vilanova i la Geltrú<sup>61</sup> o Sant Vicenç de Calders, indrets que acollien aeròdroms, centrals hidroelèctriques i localitats que es trobaven properes a fronts de guerra i que per tant acollien comandaments de l'exèrcit republicà<sup>62</sup>. Altres indrets, per contra, que a priori es trobaven entre els principals objectius militars recollits a la documentació, com els casos de Sabadell o Terrassa no reberen bombardejos, aspecte que probablement es va deure a què des de la rereguarda franquista es frenaren per no fer malbé importants propietats d'industrials que estaven donant suport a la causa rebel<sup>63</sup>.

De tots aquests casos cal destacar per sobre de tots, el de Barcelona. La capital catalana fou la principal destinatària de les accions de l'aviació italiana, convertint-se en la primera ciutat del

---

Sant Feliu de Guíxols, 1995. «Els bombardeigs a Sant Feliu de Guíxols durant la Guerra Civil», dins de *Revista de Girona*, núm.118, (1986).

<sup>54</sup> Segons informacions publicades a *La Vanguardia* el 9 de desembre de 1938, fins el 31 d'octubre d'aquest any Palamós havia patit: «Cinco agresiones por mar, 16 aéreas, 571 explosivos, 31 muertos, 105 heridos, 175 edificios destruidos, en una población de menos de 3.000 habitantes.» Per més dades sobre aquests bombardeigs vegeu Clara, Josep. «Els bombardeigs marítims a Palamós durant la Guerra Civil.» A: DDAA. *Estudis sobre el Baix Empordà*, vol.6 1987.

<sup>55</sup> Per més dades sobre aquests bombardeigs vegeu Clara, Josep. «Girona sota les bombes (1936-1939)». *Revista de Girona* [Girona], núm.105 (1983).

<sup>56</sup> Segons informacions publicades a *La Vanguardia* el 9 de desembre de 1938, fins el 31 d'octubre d'aquest any Badalona havia patit: «14 agresiones aéreas, 563 explosivos, 161 muertos, 247 heridos, 172 edificios destruidos.» Per més dades sobre aquests bombardeigs vegeu Villarroya, Joan. *Revolució i Guerra Civil a Badalona*. Badalona, 1981.

<sup>57</sup> Per més dades sobre aquests bombardeigs vegeu Clara, Josep. «Els bombardeigs a Blanes durant la guerra civil». *Revista de Girona* [Girona], núm.118 (1986).

<sup>58</sup> Per més dades sobre aquests bombardeigs vegeu Pujadas Martí, X. *Tortosa 1936-1939: mentalitats, revolució i guerra civil*. Tortosa: Cooperativa Gràfica, 1988. Subirats Piñana, Josep. *Tortosa, front de guerra: la rereguarda durant la guerra civil*. Barcelona: Columna, 1996.

<sup>59</sup> Segons informacions publicades a *La Vanguardia* el 9 de desembre de 1938, fins el 31 d'octubre d'aquest any Reus havia patit: «57 agresiones aéreas, 2058 explosivos de 50 a 10 kilos, 227 muertos, 381 heridos, 431 edificios, en total, destruidos, entre ellos, el Centro de Lectura, Teatro Bartina, un hospital y dos escuelas nacionales.»

<sup>60</sup> Segons informacions publicades a *La Vanguardia* el 9 de desembre de 1938, fins el 31 d'octubre d'aquest any Granollers havia patit: «Una sola agresión aérea, 40 explosivos, 306 muertos, 600 heridos y 43 edificios destruidos, entre estos la Plaza Mercado y la Federación Comarcal de Abastos.» Per més dades sobre aquests bombardeigs vegeu DDAA. «El bombardeig de Granollers, 50è aniversari. Granollers». Granollers: Museu de Granollers, 1988. Garriga i Andreu, Joan. *El bombardeig de 1938*. Granollers: Ajuntament de Granollers, 1990; «A l'entorn d'unes darreres aportacions sobre el bombardeig de Granollers». *Revista del Museu de Granollers*, núm.9 (1995). Infiesta Pérez, José Luis; Coll i Pujol, Josep. «Una aportación al estudio del bombardeo de Granollers el 31 de mayo de 1938». *Historia y Vida*, núm.319 (1994).

<sup>61</sup> Per més dades sobre aquests bombardeigs vegeu Puig Rovira, Francesc X. *Vilanova 1936-1939. El govern municipal i altres aspectes*. Vilafranca del Penedès: Institut d'Estudis Penedesencs, 1994.

<sup>62</sup> Segons dades publicades per la premsa republicana fins el 31 d'octubre de 1938 Catalunya havia patit: «Sin contar Barcelona, son ciento setenta y tantos bombardeos, que han ocasionado más de 2.500 muertos y unos 3.200 heridos y cerca de 1.200 edificios destruidos.» *La Vanguardia*, 9 de desembre de 1938, pàg.4.

<sup>63</sup> Aquesta possibilitat l'apunta l'historiador José Luis Infiesta a la seva obra *La aviación legionaria de la Baleares*, quan apunta que: «El 1 de octubre se reunió en Sabadell el Parlamento español [...] seguramente se eligió esta ciudad porque no había sido nunca bombardeada, ni lo fue a lo largo de la guerra al igual que Terrassa, a pesar de su importancia industrial de ambas, viéndose en ello oscuras influencias de empresarios catalanes llegados a San Sebastián.»

món en ser bombardejada de manera sistemàtica. Uns atacs que es produïren de manera regular des de principis de 1937 i que no cessarien fins el 25 de gener de 1939, un dia abans de l'ocupació militar de la ciutat. Uns bombardejos que cercaven destruir la indústria de guerra que acollia Barcelona, les seves comunicacions, molt especialment el port, i també acabar amb la resistència dels seus habitants. L'exemple més clar d'aquestes agressions fou la realitzada entre el 16 i 19 de març de 1938, amb el resultat final d'almenys 873 persones mortes i 1.500 de ferides.

Tot i la precisió proporcionada per l'espionatge franquista sobre els objectius militars, cal assenyalar que la precisió tècnica dels bombardeigs sobre aquests objectius fou en la majoria de casos molt precària i els pilots dels avions sabien perfectament que això provocava moltes víctimes innocents entre la població civil. Així, moltes de les bombes que eren llançades sobre indrets com estacions de tren, casernes, indústries de guerra, centrals elèctriques, dipòsits de gasolina o de material de guerra, etc. de la localitat que els acollia no tocaren pas els seus objectius, sinó tot el contrari, colpien i destruïen habitatges o altres edificis que no tenien cap interès militar, a part de provocar la mort d'homes, dones i criatures.

D'aquest aspecte n'eren més que conscients les autoritats militars franquistes encarregades de donar les ordres de bombardeigs. En alguns dels informes que es realitzaven amb dades d'objectius militars a ser bombardejats es remarcava que calia només atacar objectius que es trobessin fora dels nuclis urbans. En una nota escrita per l'Estat Major de l'Aire franquista a petició de l'Aviació Legionària Italiana, i elaborada el 19 de juny de 1938, a part de senyalar els principals objectius militars a ser inutilitzats des de l'aire, també es feia referència a que aquests objectius es trobaven fora dels nuclis urbans: *«En contestación a su petición se incluyen cuatro notas con objetivos militares de Cataluña [...] son los objetivos que reúnen las condiciones de no estar dentro del casco de poblaciones y ser accesibles para la aviación de la Península [...] Las concentraciones de retaguardia o son poco fijas o están en zonas urbanas, por lo que no figuran ninguna en esta relación»*<sup>64</sup>.

Malgrat aquests bons propòsits, la majoria d'objectius que es marcaven, com fàbriques i dipòsits de material de guerra, dipòsits de gasolina, centrals elèctriques, aeròdroms, nusos de comunicacions, estacions de ferrocarril o ports, si que es trobaven propers a nuclis poblats per civils. Aquest fet, la manca de la tecnologia suficient per encertar amb la màxima precisió els llocs bombardejats i l'absència de sensibilitat dels encarregats d'executar els atacs envers les vides d'innocents, motivaren que molts atacs registressin moltes víctimes civils.

<sup>64</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Informazioni sugli obbiettivi militari della Catalogna. Carpeta 33. Guerra di Spagna.

Un cas paradigmàtic de manca d'encert a l'hora de destruir els objectius militars fou el cas del bombardeig de Granollers del 31 de maig del 1938. Les forces aèries italianes, les responsables del bombardeig, tenien com a objectiu assolir l'equipament elèctric de l'empresa Estebanell i Pahissa, situat en part al carrer del Rec i en part entre els carrers del Rec, Jaume Balmes i Roger de Flor. La justificació de l'atac a la central elèctrica venia donada pel fet que transformava i subministrava energia a la línia del ferrocarril de Barcelona a Puigcerdà<sup>65</sup>. Tot i tenir perfectament marcats els objectius, els aviadors italians no encertaren en cap cas a destruir cap d'ells, deixant caure les bombes al bell mig de la ciutat. Com a resultat de les explosions els edificis afectats foren una vuitantena, mentre que les víctimes foren com a mínim 224 persones.

Davant d'aquests fets, el propi general Franco va haver de sortir del pas davant les pressions internacionals que acusaven a les seves tropes d'estar protagonitzant matances. Servint-se d'una entrevista que va concedir al diari britànic *The Times* el 27 de juny de 1938, Franco va aprofitar les preguntes del periodista sobre els bombardeigs que estaven patint les poblacions civils per argumentar que els bombardejos sempre es feien sobre objectius militars, que era impossible tenir més precisió alhora de realitzar els bombardeigs a causa de l'altura i la velocitat a què es feien els atacs, i sobre els "danys col·laterals" que ocasionaven afirmava: *«Se bombardean tan sólo objetivos militares de carácter militar. Es cierto que se producen bajas entre la población no combatiente. Son muy de lamentar. Pero el Gobierno rojo, lejos de evitarlas, las procura siendo aquellos objetivos militares en zonas ocupadas por la población civil. Después de todo, el Gobierno rojo necesita y desea esas víctimas para su propaganda.»* Com es pot veure, a part de reconèixer les mancances tècniques per realitzar atacs precisos sobre objectius militars, finalment el general Franco, i d'una manera molt cínica, acabava atribuint les culpes de les víctimes civils al propi govern republicà al considerar que havia ubicat aquests objectius prop de nuclis urbans. En cap cas, els bombardejos amb bombes de gran capacitat destructiva tingueren, al seu entendre, cap culpa. Seguint amb el seu raonament, bombardejos criminals com el que va patir Lleida<sup>66</sup> el 2 de novembre de 1937, el qual durant cinc minuts aproximadament es llançaren 13.600 quilos de bombes sobre l'artèria vital de la ciutat on no es trobava cap objectiu militar; o el del Perelló

<sup>65</sup> Garriga i Andreu, Joan. «A l'entorn d'unes darreres aportacions sobre el bombardeig de Granollers». *Revista del Museu de Granollers*, núm.9 (1995). Pàg. 44

<sup>66</sup> El bombardeig va deixar més d'un centenar de víctimes i els punt més afectats van ser el Liceu Escolar, el Mercat de Sant Lluís, Cappont i les escales del pont del riu, on hi havia gent gran que prenia el sol de començament d'hivern. Per més dades sobre aquests bombardeigs vegeu Barallat, Mercè. «Els bombardejos de la ciutat de Lleida» dins Solé i Sabaté, Josep M. Villarroja, Joan (dir.) *Breu història de la Guerra Civil a Catalunya*. Barcelona: Edicions 62, 2005; Sagués San José, Joan. *Una ciutat en guerra. Lleida en la guerra civil espanyola. 1936-1939*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2003.



el 15 de desembre de 1938, en què la vila fou totalment arrasada; o els que va patir Figueres<sup>67</sup> els darrers dies de la guerra, quan l'exèrcit republicà estava derrotat i a la capital de l'Alt Empordà s'aplegaven milers de civils que volien travessar la frontera, es produïren per culpa de les autoritats republicanes que tenien enclavats els objectius militars en indrets habitats, i no pas, per la seva intervenció. Tots ells foren uns bombardejos gratuïts i terroristes que en res canviaven el curs de la guerra i que només van contribuir a augmentar la mortaldat entre la població civil. En aquests casos, i en molts d'altres, els bombardejos no cercaren els objectius militars que argumentava Franco sinó només imposar el terror sobre la població civil, un element essencial que va portar la guerra aèria.

A partir de tot el que s'ha explicat en aquest punt, es posa de manifest que els bombardejos que cercaren la destrucció d'infraestructures i indústries de guerra considerades com a objectius militars per part de les autoritats rebels no fou feta a l'atzar. Tot estigué planificat des del principi, començant per les xarxes d'espionatge fins arribar als informes militars on s'ubicaven els objectius a bombardejar i els atacs aeris constants. Tot amb la missió d'acabar amb les infraestructures republicanes. Uns objectius que en alguns casos, com fou els ports, les centrals hidroelèctriques, el ferrocarril i els aeròdroms foren planificats d'una forma molt detallada i on s'acumularen molts danys.

---

<sup>67</sup> Per més dades sobre aquests bombardeigs vegeu Bernils i Mach, Josep M. *La guerra civil a Figueres 1936-1939*. Figueres: Publicacions Empordà S.A. 1986.

## **ELS BOMBARDEIGS I DESTRUCCIÓ DELS PORTS CATALANS DURANT LA GUERRA CIVIL (1936-1939).**

### **LA DESTRUCCIÓ DEL PORT DE BARCELONA DURANT LA GUERRA CIVIL (1937-1939).**

El port de Barcelona adquirí una gran importància estratègica durant la Guerra Civil. Durant els anys de conflicte el port esdevingué la infraestructura per on arribaven i es distribuïen els subministraments imprescindibles per a la guerra i el mantinent de la rereguarda: armes, municions, aliments, medicaments, etc. Amb la finalitat d'impedir aquest subministrament, les autoritats rebels decidiren bombardejar-lo de manera sistemàtica fins a convertir-lo en una de les zones més castigades de la capital catalana.

Des dels primers mesos de la Guerra Civil, els militars revoltats veieren la importància i la necessitat de bloquejar l'ajuda que el govern de la República podia rebre de l'exterior. La notícia de l'arribada als ports del Mediterrani d'ajuda enviada des de la URSS i des d'altres països accelerà la voluntat de bombardejar els ports republicans. Per aquesta missió Franco obtingué la valuosa ajuda de les forces italianes i alemanyes<sup>68</sup>.

El 17 de novembre de 1936 la Junta de Burgos envià el següent telegrama al govern britànic on, entre altres coses, informava a les autoritats angleses que la seva principal ambició era bloquejar i bombardejar el port de Barcelona per impedir l'ajuda que rebia el govern republicà. Les autoritats de Burgos, en aquest comunicat, també demanaven al govern de Londres que els vaixells i súbdits anglesos s'allunyessin del que ja era considerat com un objectiu militar: *«El día 17 del corriente [novembre] el Gobierno de Londres recibió de la Junta de Burgos el siguiente telegrama: “Sabemos que en Barcelona se han desembarcado y se pretender continuar desembarcando material de guerra. Los barcos en cuestión enarbolan diferentes banderas, pero la mayoría ostentan la bandera soviética o la española. Los fascistas españoles estamos decididos a impedir este tráfico por todos los medios. SI ES NECESARIO DESTRUIREMOS EL PUERTO DE BARCELONA. Aconsejamos a los buques extranjeros que se hallen en el mencionado puerto que lo abandonen inmediatamente a fin de evitar que sean víctimas de daños involuntarios”<sup>69</sup>»* Del comunicat es poden extreure varies

---

<sup>68</sup> Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan. *España en llamas. La Guerra Civil desde el aire*. Madrid: Temas de Hoy, 2003. pàg. 257

<sup>69</sup> *La Vanguardia* 21 de novembre de 1936. pàg. 6. Des d'aquest dia, i fins el dia 26 de novembre es publicaren diverses informacions relacionades amb les actituds que estaven prenent tant el govern anglès com el francès davant les amenaces que venien des de Burgos de bloquejar i bombardejar els ports republicans. Finalment, les

conclusions. En primer lloc, queda palès que ben aviat el port de Barcelona es convertí en un objectiu militar per les tropes rebels. En segon lloc, que l'espionatge ja començava a treballar amb la fi d'aconseguir la màxima informació de la rereguarda<sup>70</sup>. I, finalment, que el govern feixista de Burgos va voler informar a les autoritats britàniques dels seus plans per no provocar un incident internacional amb una potència estrangera que havia de seguir mantenint-se neutral. Una sensibilitat aquesta darrera que fou constant durant tota la guerra.

Segons fons italianes, entre finals d'octubre i inicis de novembre de 1936, el general Sperrle, comandant de la Legió Còndor alemanya, va proposar a l'Estat Major de Franco un pla d'ofensiva aèria contra els principals ports mediterranis que es trobaven sota el control de la República, i on estava previst que els italians bombardeguessin entre altres el port de Barcelona amb avions vinguts fins i tot des de Sardenya. Franco des del primer moment estigué d'acord amb el pla, mentre que els italians es mostraren poc entusiasmats, rebutjant la idea d'atacar des de l'illa de Sardenya per possibles conflictes internacionals<sup>71</sup>.

Aquest plantejament fou assumit a mida que les forces aèries italianes, les principals responsables de dur a terme els bombardejos sobre el port de Barcelona, anaren traslladant els seus avions i infraestructures militars a l'arxipèlag balear. El fracàs de l'expedició naval contra l'illa de Mallorca<sup>72</sup> va tenir una gran importància pel futur de la República i Catalunya, ja que representà la possibilitat que l'aviació italiana disposés d'una formidable base d'actuació per bombardejar ciutats de la rereguarda republicana, i en especial Barcelona. D'aquesta manera l'illa de Mallorca es convertiria en un fantàstic portaavions natural que permeté els avions feixistes poder bombardejar qualsevol racó del Principat<sup>73</sup>.

---

autoritats britàniques demanaren la creació d'una zona neutral al port de Barcelona, proposta que, com es veurà, en cap moment acabà regint.

<sup>70</sup> Una de les maneres que tingueren les autoritats italianes d'aconseguir informació sobre el port de Barcelona fou a través dels informes que elaborà el cònsol italià de Barcelona Carlo Bossi. En els seus informes detallava els indrets que calia destruir en cas de què l'aviació i la marina italiana decidissin bombardejar la capital catalana. Informació facilitada per Arnau González Vilalta dins del marc de les jornades del Memorial Democràtic el "El Salvament de Vides a Catalunya durant la Guerra Civil: La tasca humanitària de la diplomàcia europea a la Catalunya en guerra (1936-1939)", Barcelona, 7 de març de 2013.

<sup>71</sup> *Ibidem*. Pàg. 258

<sup>72</sup> Aquesta expedició, encapçalada pel capità Albert Bayo, tingué com a principal finalitat recuperar per a la República les illes d'Eivissa, Formentera i Mallorca. L'expedició formada majoritàriament per voluntaris catalans, s'embarcà el 7 d'agost de 1936. Després d'uns èxits inicials, finalment l'expedició acabà fracassant, iniciant la retirada el 3 de setembre. Per més informació vegeu: Massot i Muntaner, Josep. *El desembarcament de Bayo a Mallorca, agost-setembre de 1936*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1997. També del mateix autor, *La Guerra Civil i repressió a Mallorca*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1997.

<sup>73</sup> Solé i Sabaté, Josep M., Villarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1986. pàg. 10. Els autors citen a Joan Maluquer i Wahl per comparar Mallorca com un portaavions natural: «[...] un enorme portaavions inenfonçable, fondejat amenaçadorament enfront de les costes catalanes. La seva situació era tan important que els objectius, tant de la costa com de l'interior de Catalunya, quedaven dintre el radi d'acció dels avions militars de l'època.»

Malgrat tot això, els primers bombardejos que patí la costa catalana, i en concret el port de Barcelona, no es realitzaren des de l'aire sinó que vingueren per mar. El primer bombardeig aeri no fou fins el 18 d'abril de 1937, tal com recull la relació diària que elaborava la Direcció d'Obres i Serveis del port per a la màxima autoritat portuària, la Junta del Port de Barcelona. Malgrat la data, els responsables d'elaborar els informes apuntaren que amb anterioritat a aquesta jornada el port havia patit varies agressions per obusos llançats des del mar. Cap d'ells, però, i segons la documentació localitzada, aconseguí afectar els molls ni els serveis del port ja que les bombes caigueren al mar o a la zona lateral de la muntanya de Montjuïc<sup>74</sup>.

Tal com reflecteix la documentació de l'època, els primers atacs que patí el port i la ciutat de Barcelona es portaren a terme des del mar. El mes de novembre de 1936, es produí el que ha estat considerat com el primer atac contra el port de Barcelona. El vaixell que protagonitzà l'agressió sembla ser que fou el Canàries, qui disparà un total de 21 trets sobre les instal·lacions portuàries i el castell de Montjuïc, sense aconseguir tocar cap dels seus objectius. Aquest primer atac no tingué continuïtat, si bé algun autor es fa ressò d'una altra escomesa per part de vaixells franquistes<sup>75</sup>. No fou fins a la primera quinzena del mes de febrer de 1937 que no es produí un fort bombardeig sobre la ciutat de Barcelona.

La primera campanya submarina de l'armada italiana portà a terme accions contra els ports i la costa republicana amb vaixells de superfície i submarins. Entre gener i febrer de 1937 es realitzaren tres bombardejos sobre instal·lacions del port de València i quatre sobre el de Barcelona. Segons el capità del vaixell *Gènova*, que es trobava a bord del submarí *Torricelli* com observador, el bombardeig de Barcelona del 18 de gener de 1937, realitzat per aquest submarí, tenia com a finalitat els dipòsits de nafta del port, encara que no va aconseguir destruir cap dels objectius apuntats<sup>76</sup>.

Per aquestes dates ja quedava més que clar que la zona del port s'estava convertint en zona de guerra a la qual calia restringir l'accés dels ciutadans tant per la seva seguretat com per qüestions relacionades amb l'espionatge. Les autoritats republicanes volien impedir a tota costa que els rebels rebessin dades sobre el port que els hi servissin de referència per poder realitzar els bombardejos que tenien previstos. Per aquesta raó, una de les mesures que es prengueren fou la de no permetre fer fotografies en tota la zona portuària. El cap superior de

<sup>74</sup> Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). *Relación de los bombardeos habidos en la zona de servicios del puerto hasta 31 de diciembre de 1938*.

<sup>75</sup> En concret es tracta de Jesús Salas Larrazabal a *La guerra de España desde el aire*, quan parla que durant la nit de 18 de novembre de 1936 els creuers Canàries i Almirante Cervera inauguraren el bloqueig sobre el port de Barcelona amb un bombardeig. Pàg. 140.

<sup>76</sup> Informació citada per Campo Rizo, José Miguel. «El Mediterráneo, campo de batalla de la Guerra Civil española: la intervención naval italiana. Una primera aproximación documental.» dins de *Cuadernos de Historia Contemporánea*, núm.19, Servicio de Publicaciones. Universitat Complutense. Madrid, 1997, pàg. 55-87

Serveis de la Comissaria General d'Ordre Públic, l'anarquista Dionisio Eroles, va ser l'encarregat de transmetre la notícia a la premsa el 4 de gener de 1937<sup>77</sup>: «*Considerando zona de guerra todo el puerto de Barcelona y costa del mismo, se advierte a todos los ciudadanos que queda rigurosamente prohibido fotografiar y sacar ninguna vista del citado puerto, en el bien entendido que en que no acate esta orden será desposeído de su máquina, sin derecho a ninguna reclamación.*» No sabem si la mesura es va respectar, el que si que podem afirmar és que amb informacions com aquestes les autoritats catalanes, des de ben aviat, s'adonaren de la importància del port i que calia preservar-lo davant les possibles actuacions de l'espionatge franquista.

A les deu de la nit del dia 13 de febrer de 1937, Barcelona patí un violent atac quan una sèrie de projectils feren blanc sobre la ciutat. Els obusos procediren del creuer italià *Eugenio di Savoia*, qui des d'una zona propera al dic de l'Est disparà nou salves. Tot i encertar diferents edificis i la fàbrica Elizalde, cap dels projectils danyà cap dels molls del port barceloní.

Tal com s'ha apuntat anteriorment, el primer bombardeig aeri que va ser registrat per les autoritats portuàries sobre Barcelona fou el del dia 18 d'abril de 1937<sup>78</sup>. A dos quarts de tres de la tarda foren bombardejats els molls Nou, Catalunya i Barcelona, atac que va acabar originant tres víctimes i vint ferits. Els danys materials foren considerables sobre dues embarcacions que formaven part de la flota de la Junta, així com quatre cobertes del moll de Barcelona. La notícia del bombardeig fou motiu de portada del dia 20 d'abril al diari *La Vanguardia*. La crònica d'aquest dia parlava que de manera impune i covarda un avió facciós havia bombardejat una de les barriades més populars de la ciutat, la Barceloneta. L'editorial parlava que es tractava de l'agressió més terrible que havia patit la ciutat, i que en cap cas, es podia disculpar en el fet que cercava objectius militars. Les informacions d'aquest dia parlaven de sis morts i quaranta-nou ferits, encara que cap dels morts es localitzava al port. L'única referència que es feia al port es realitzava per narrar l'agressió i apuntar que l'avió l'havia sobrevolat durant el temps que havia estat llançant bombes: «*Aprovechando sin duda, el estado atmosférico, un trimotor faccioso venía volando a gran altura desde el mar, muy pegado a la costa y protegido por nubes bajas. Tan pronto se encontró sobre tierra comenzó a arrojar bombas pequeñas, cayendo los primeros artefactos, y después, atravesando el puerto, el aparato se dirigió hacia la Avenida de Francisco Layret, donde viró en redondo*

<sup>77</sup> *La Vanguardia* 5 de gener de 1937, pàg. 3

<sup>78</sup> Tota la descripció que es realitza en aquest capítol sobre els bombardeigs i destruccions del port de Barcelona ha estat extreta de l'Arxiu Històric del Port de Barcelona. Una documentació inèdita que explica amb molta precisió per part de les autoritats portuàries com es produïren els atacs, quines destruccions hi hagueren i quantes víctimes es comptabilitzaren l'endemà mateix que es va realitzar l'agressió aèria. Aquestes dades han estat complementades per la bibliografia existent sobre la temàtica.

*cuando se encontraba sobre la primera bocacalle, para dirigirse nuevamente al mar, desapareciendo a poco en el horizonte.*

*Durante el trayecto, en pocos segundos fueron arrojadas de treinta a cincuenta bombas, que al estallar ocasionaron lamentablemente víctimas entre la población civil y escasos desperfectos.»*

El següent atac enregistrat sobre el port fou el del dia 29 de maig a les quatre de la tarda, quan l'aviació italiana bombardejà varis molls del port provocant destrosses als paviments i el trencament de vidres a diversos edificis. El bombardeig afectà també a tota la ciutat, i ha estat considerat el primer bombardeig seriós que sofrí Barcelona.

Fins aquesta data, el ritme de bombardeig que va patir el port fou aproximadament a raó d'un per més. El mes de juny de 1937, si bé la ciutat no fou atacada, les alarmes no deixaren de funcionar davant la possibilitat d'una agressió tant aèria com marítima. La tensa calma però es trencà a partir del mes de juliol quan els bombardejos tornaren a afectar el port barceloní d'una forma mes constant. Una de les causes que explicaria l'increment dels atacs la trobem en el fet que a partir de juny de 1937 va quedar constituït a Mallorca un grup de bombarders molt ràpids –els Falchi delle Baleari– amb avions Savoia S-79. A partir d'aquests moments, i sobretot des dels darrers tres mesos de 1937, els bombardejos augmentaren en número i intensitat. El general italià Velardi ordenà, per aquestes dates, que els bombardejos fossin més continuats sobre els ports principals de les ciutats republicanes<sup>79</sup>.

D'aquesta manera, el 28 de juliol a les dues i trenta-cinc minuts de la tarda es produïren diferents bombardeigs sobre els molls de Ponent i del Dic Est. En el primer cas, els danys afectaren a la bàscula d'un dels edificis del moll, mentre que al dic, quedaren danyades les banquetes i els blocs exteriors de la defensa de la pròpia escullera.

Durant el mes d'agost hi ha constància que el dia 17 hi hagué un bombardeig sobre la zona del port. Les bombes afectaren especialment a l'Aeronàutica Naval i als tallers Vulcano, ferint dues dones i causant desperfectes de poca consideració<sup>80</sup>.

No fou fins el 23 de setembre quan a les onze del matí l'aviació enemiga va tornar a deixar anar les seves bombes sobre la zona portuària. Les zones afectades per la nova agressió foren el moll d'Espanya i la zona del Contradic. Al moll d'Espanya les explosions ocasionaren sis ferits<sup>81</sup> i es comptabilitzaren danys al cobert i el trencament dels vidres de tots els edificis dels

<sup>79</sup> Alcofar, Nassaes, José Luís. *La aviación legionaria en la guerra española*. Barcelona: Euros, 1975, pàg. 226.

<sup>80</sup> Albertí, Santiago i Elisenda. *Perill de bombardeig! Barcelona sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Albertí Editors, 2005 pàg.130.

<sup>81</sup> Els ferits que es registraven al port eren en un primer moment atesos als dispensaris del moll d'Espanya o de la Barceloneta. En tots dos casos, un cop realitzades les primeres valoracions, eren traslladats en ambulància als

molls d'Espanya i la Muralla<sup>82</sup>. A la zona del Contradic, les destrosses es concentraren a les instal·lacions de la CAMPSA i a l'estació del ferrocarril de la companyia Madrid, Saragossa i Alacant, coneguda amb les sigles MZA, que es trobava al port. Els dipòsits de combustibles que es localitzaven a prop del port, i que eren propietat de la companyia petrolera CAMPSA, foren sense cap mena de dubte un dels principals objectius de l'aviació rebel. Acabà amb ells i impedir que subministressin de combustible a les autoritats republicanes es convertí en una de les obsessions de les autoritats franquistes. Per aquesta raó, els seus dipòsits i instal·lacions foren de les més afectades per aquests bombardeigs. El resultat d'aquest bombardeig contra el dipòsit de benzina va ser recollit per un informe elaborat per la cinquena columna: *«En el bombardeo realizado por la Aviación Nacional en la Factoría Petrolífera de CAMPSA en Barcelona [...] fue incendiado un tanque, el núm.17 de capacidad cercana a los 4.000.000 de litros [...] No habiendo sufrido desperfectos las tuberías, pudiendo ser trasladados a otros durante las 25h que duró el incendio, cerca de 1.7000.000 de litros de producto; ardiendo pues 1.300.000 litros de crudo. [...] En las instalaciones los daños fueron los siguientes: destrucción completa del tanque núm. 17 aprovechable, en parte, únicamente para chatarra. Averías de consideración en las cubiertas de los tanques 12 y 13. Como daños de menor importancia citaremos los destrozos en el pintado exterior de los tanques 12, 13, 18, 9, 11, 24 y 25, producidos por el calor irradiado del tanques n°17<sup>83</sup>.»*

Durant el mes d'octubre fou la primera vegada que el port de Barcelona va registrar dos atacs aeris. L'increment de bombardeigs tant a la ciutat com al port, obligaren a les autoritats a desallotjar el barri de la Barceloneta<sup>84</sup>.

El primer dels dos bombardejos es produí el dia 1 a les quatre de la tarda i afectà els molls d'Espanya i la Barceloneta. Com a conseqüència dels impactes dels projectils es comptabilitzaren tres morts i varis ferits, mentre que les destrosses materials es concentraren a l'extrem d'un dels coberts del moll. Per la seva banda, el moll de la Barceloneta patí destruccions a diversos pavellons annexes a un dels coberts.

El segon dels bombardejos que es donaren durant el mes d'octubre tingué lloc el dia 18 a les nou del vespre. En aquesta ocasió els projectils tocaren la zona del contradic, quedant afectats

---

Hospitals corresponents. La coordinació d'aquestes actuacions anava a càrrec de la Junta de Defensa Passiva i de la Creu Roja.

<sup>82</sup> Aquest moll també era conegut amb el nom de Bosch i Alsina. Durant aquest capítol mantindrem el nom de la Muralla que és com apareix citat en la documentació de l'època.

<sup>83</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 – gener 39. Busta 39 i 40.

<sup>84</sup> Villarroya, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona durant la Guerra Civil (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1999, pàg. 32-33.

un dels barracons, el magatzem d'eines, un edifici dedicat a serveis, així com les línies del ferrocarril i diversos edificis.

No va ser fins el mes de desembre que no es tornaren a registrar a la zona portuària nous bombardeigs. Aquest mes marcà l'inici de noves i fortes agressions aèries damunt la ciutat. Tal com succeí durant el mes d'octubre, el desembre també es registraren dos atacs sobre el port. El primer d'ells va ser realitzat el dia 7 a les tres de la tarda i va afectar principalment al dipòsit i al moll de la Muralla. Aquest atac fou el primer que realitzaren els Savoia-79 sobre la ciutat i el port, uns nous aparells molt més moderns, amb més capacitat de vol i també de destrucció. Els danys i l'eficàcia dels bombardejos protagonitzats pels avions Savoia foren més grans a partir d'aquest moment. Les destrosses computades pel bombardeig es fixaren sobre el paviment i l'edifici de la Junta del Port, mentre que a la zona del moll de la Muralla, es va veure afectada la part de les vies del ferrocarril. L'Enginyer Director d'Obres Públiques, en l'informe que realitzava sobre cadascun dels bombardejos que patia el port i que anaven dirigits al president de la Junta del Port de Barcelona, explicava en quines condicions i quins perills havien de superar els operaris del port un cop es donava per finalitzat el bombardeig. En aquest cas, l'Enginyer en Cap es fixava en què una de les bombes llançades des de l'aire no havia esclatat i quines solucions es donaren per resoldre la situació: *«Entre las bombas lanzadas por la aviación fasciosa el día 7 de diciembre actual, hubo una que cayó a la entrada del muelle de España sin que estallara, desapareciendo bajo el afirmado de la zona de depósito. Avisado oportunamente el parque de artillería, se procedió a efectuar la necesaria excavación para extraer el artefacto, pero, después de varios días de trabajo, no se consiguió ponerlo al descubierto, en vista de lo cual el propio parque desistió de realizar la operación, resolviéndose tapar de nuevo la excavación, quedando el proyectil enterrado, cosa que, según el personal de aquel organismo, no ofrece ningún peligro. De todos modos, la Dirección del Puerto ha tomado las referencias necesarias para dejar perfectamente definido el lugar donde se halla enterrada la bomba.<sup>85</sup>»*

El darrer bombardeig que es va registrar sobre el port de Barcelona l'any 1937 fou del dia 11 de desembre a dos quarts de set de la tarda. El moll més danyat per les bombes fou el de Sant Bertran, on a part de les destrosses que hi hagué al ferm, també es comptabilitzaren varis morts i ferits.

---

<sup>85</sup> Informe sobre el bombardeig del port realitzat des de la Direcció de les Obres i Serveis del Port, signat per l'Enginyer en Cap el Sr. Ramon Armillo i dirigit al Excm. Sr. President de la Junta del Port el 28 de desembre de 1937. Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). *Relación de los bombardeos habidos en la zona de servicios del puerto hasta 31 de diciembre de 1938.*



### **Els bombardeigs i destruccions sobre el port de Barcelona durant l'any 1938.**

Dels quasi tres anys que durà la guerra, el més dur per a la ciutat i el port de Barcelona fou el de 1938. A la manca de queviures, les contínues notícies sobre les desfetes als diversos fronts de guerra i l'augment constant de desastres a mesura que les tropes franquistes s'endinsaven al territori republicà i català, cal afegir les alarmes diàries de bombardeigs i els efectes pràctics que sobre la població civil tingueren aquests atacs.

El port de Barcelona fou durament castigat durant aquest any multiplicant-se els bombardeigs de manera destacada durant tots els mesos de l'any. Els atacs des de l'aire només s'aturarien amb l'ocupació franquista de Barcelona el 26 de gener de 1939.

Durant el primer mes de l'any 1938, el port ja registrà tres atacs. El primer d'ells tingué lloc el dia 19 a un quart d'una de la tarda<sup>86</sup>. Els molls que es van veure més afectats foren el de la Barceloneta, on hi hagueren danys al cobert núm.2; i al moll del Dipòsit, on quedaren força afectats els magatzems Generals de Comerç a causa d'un incendi i les vies del ferrocarril per al transport de mercaderies.

El comunicat més detallat redactat per l'Enginyer en Cap del port parlava que en total s'havien comptat sis bombes de gran potència, les quals havien produït la mort a varies persones que transitaven en aquest moment per les proximitats del port, així com d'altres que es trobaven a l'interior de l'edifici conegut com Magatzems Generals de Comerç. Igualment, també fou considerable el número de ferits, entre els que destacaven els vuit operaris que hi havia dependents de la Junta d'Obres Públiques del Port<sup>87</sup>.

El dia 25 de gener, a un quart de vuit del matí, de nou les alarmes es disparen al port a causa d'un nou bombardeig. Les bombes en aquesta ocasió danyaren el contradic i el moll de Sant Bertran. En el primer cas, els edificis més afectats foren un dels coberts i el magatzem per la potassa; mentre que al moll de Sant Bertran, les bombes causaren cinc morts i l'enfonsament de varies embarcacions que es dedicaven a la pesca.

Finalment, el dia 30 de gener a dos quarts de dotze del matí, un nou bombardeig afectà el moll de Ponent. Les bombes que es llançaren des dels avions feixistes cercaren destruir l'estació

---

<sup>86</sup> En l'obra d'Alcofar, Nassaes, José Luís. *La aviación legionaria ...* parla que el primer bombardeig que registrà el port de Barcelona fou el dia 15 de gener. Malgrat aquesta informació, no s'ha pogut localitzar cap dada sobre aquest atac en la documentació i bibliografia consultada.

<sup>87</sup> Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). *Relación de los bombardeos habidos en la zona de servicios del puerto hasta 31 de diciembre de 1938.*

del Morrot, una de les instal·lacions portuàries que registraren un major número d'atacs, ja que des d'ella sortien moltes mercaderies cap a diferents punts del territori.

El febrer fou el darrer mes, tant pel port com per la ciutat, on es va registrar una treva d'atacs aeris. En el transcurs d'aquest més no es produí cap bombardeig. Però aquesta situació fou només una cruel pausa, ja que les autoritats militars franquistes ja estaven planejant les properes ofensives sobre la ciutat. Tot això quedà confirmat pel màxim responsable de l'aviació franquista el general Alfredo Kindelan quan dirigí el següent comunicat al cap de l'aviació italiana: «*Por razones de orden político, parece conveniente suspender por unos días los bombardeos sobre poblaciones caso de que los rojos, las suspendieran también. Bien entendido, que se substituirán por acciones sobre fábricas, puertos, centrales eléctricas y vías de comunicación, y sobre todo tráfico procedente de Francia*<sup>88</sup>.»

Com posaren de manifest, les autoritats franquistes volien imposar una treva dels bombardeigs sobre població civil i augmentar els que afectaven a les infraestructures considerades objectius militars. En aquest cas, però, i tal com s'ha dit, el port de Barcelona no es va veure afectat per cap bombardeig durant el mes de febrer.

L'escenari de certa calma canvià de manera radical a partir del març de 1938, quan la ciutat de Barcelona patí els que foren considerats els bombardejos més importants i terribles de tota la guerra. Prèviament aquests atacs, el dia 5 de març les autoritats republicanes comunicaren que al moll de Sant Bertran dues bombes havien provocat un incendi.

El càstig de l'aviació italiana sobre la capital i els ciutadans de Barcelona fou constant durant els dies 16, 17 i 18 de març. Les bombes llançades des del cel ocasionaren un miler de víctimes civils innocents i milers de ferits, així com la destrucció de 48 edificis i greus desperfectes a 75<sup>89</sup>. Els atacs afectaren majoritàriament el centre de la ciutat, fet que demostra clarament que amb les agressions aèries els feixistes no només cercaven devastar objectius militars sinó que també volien atemorir els ciutadans i ciutadanes de Barcelona. Aquest

---

<sup>88</sup> Villarroya, Joan. Op. Cit. Pàg. 59.

<sup>89</sup> L'ordre de bombardejar el centre de Barcelona d'aquesta manera tan extrema i ferotge la va donar el propi Mussolini en persona. Segons diverses fonts, entre les deu de la nit del dia 16 i les tres de la tarda del 18 hi va haver entre deu i tretze atacs. Setmanes després, el balanç total de morts es va xifrar en 979, encara que moltes restes humanes totalment destrossades no es van arribar a comptabilitzar, i mesos després encara es van produir algunes morts més dels ferits pels atacs. Per informació sobre aquestes terribles jornades es consulte: Albertí, Santiago i Elisenda. *Perill de bombardeig! Barcelona sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Albertí Editors, 2004; Poblet i Feijoo, Francesc. *Els bombardeigs a Barcelona durant la Guerra Civil*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2005; Pujadó Puigdomènch, Judith. *Oblits de rereguarda: els refugis aniaeris a Barcelona 1936-1939*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1998; Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1986; Villarroya, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona durant la Guerra Civil: 1936-1939*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1999; Villarroya, Joan (dir.). *Tres dies de març*. Barcelona: El Punt, 2008; així com la pàgina web elaborada des del Memorial Democràtic de la Generalitat de Catalunya. [www.barcelonabombardejada.cat](http://www.barcelonabombardejada.cat)

argument encara adquireix més importància amb el fet que el port, el considerat màxim objectiu militar de la ciutat, només enregistra un sol bombardeig durant aquestes negres jornades. El bombardeig va ser anotat per les autoritats portuàries el dia 17 de març a un quart de sis de la matinada, i la zona que quedà més malmesa fou la de la Muralla. Era per tant la primera vegada que es bombardejava el port tant d'hora, fet que s'explicaria dins del context d'atac continu que estava patint la ciutat i per la utilització de nous avions que podien volar de nit amb més armament.

Els estralls més considerables s'aplegaren als edificis de la Casa de Màquines, on es trobaven instal·lades les calderes de les grues hidràuliques.

El mes d'abril fou relativament tranquil, sobretot si el comparem amb els bombardejos del mes anterior. L'única escomesa seriosa que protagonitzaren els avions italians fou la del dia trenta, quan de bell nou les bombes colpiren el port i de forma particular l'estació marítima, ubicada al moll de Barcelona, que fou en gran part enderrocada.

Els bombardejos sobre el port del dia trenta es portaren a terme en dues parts, la primera a les vuit i quaranta del matí i colpí, tal com s'acaba d'apuntar, el moll de Barcelona. Les bombes causaren un mort i quatre ferits del personal que es trobava adscrit a la Junta del Port, tot i que el número de víctimes civils fou més elevat<sup>90</sup>.

El segon bombardeig tingué lloc a dos quarts de dotze del matí, i aquesta vegada el moll afectat fou el Nou. Les avaries foren múltiples i especialment greus als Tallers Cardona, on s'originà un gran incendi<sup>91</sup>.

El mort que es va inscriure com a conseqüència del bombardeig del dia 30 d'abril fou el d'un mariner que treballava al port. El seu cos no es va poder localitzar fins set dies després que es produís l'atac. Davant del terrible esdeveniment, l'Enginyer Director del port va decidir sol·licitar que aquesta fatalitat fos considerada com accident de treball, aspecte que pel que es desprèn de l'informe que dirigí al president de la Junta del Port, encara no estava contemplat: *«En el fondo del canal de entrada al Puerto, frente al Muelle la Estación Marítima, ha sido encontrado en la mañana de hoy, el cadáver del infortunado marinero de esta Junta, Carlos Samper Gómez, que murió víctima del bombardeo aéreo sufrido en la antedicha zona durante la mañana del 30 de abril.*

---

<sup>90</sup> Segons un comunicat de les forces italianes l'Aviació Legionaria de les Balears va bombardejar el port, provocant una greu explosió. Per la seva banda, Joan Villarroya, qui recollí aquest comunicat de guerra, també ens parla que el nombre de morts que es comptavilitzaren dins l'estació marítima s'apropà als quaranta. Villarroya, Joan. Op. Cit. Pàg. 59

<sup>91</sup> Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). *Relación de los bombardeos habidos en la zona de servicios del puerto hasta 31 de diciembre de 1938.*

*Este marinero cumplía con el deber de trasladar con la canoa que dirigía [...] al personal de servicio del faro. El accidente sobrevino al realizar este servicio, [...] o sea cuando cumplía plenamente las instrucciones del trabajo. Por lo tanto, es evidente [...] el hecho está incurso en la condición de accidente laboral.*

*[...] Sin embargo, teme el Ingeniero que suscribe que la Caja de Pensiones para la Vejez y Ahorro no acepte este hecho como accidente de trabajo, por haberlo así expuesto con ocasión de los bombardeos anteriores<sup>92</sup>.»*

A part de remarcar la violència dels bombardeigs sobre el port, aquest informe reflecteix una situació que cada cop més es va anar agreujant a mida que els bombardejos anaven augmentant sobre les instal·lacions portuàries, com fou el de les precàries i perilloses condicions de treball que tenien els múltiples treballadors del port. El risc de mort entre els empleats era molt alt a causa del perill que suposava treballar en un indret considerat com a objectiu militar i que era intensament bombardejat. Aquest problema s'anirà arrossegant amb el temps, fet que motivà importants protestes dels treballadors exigint mesures per garantir la seva seguretat.

El mes de maig, la ciutat fou bombardejada durant els dies 12, 13, 14, 24, 28, 29, 30 i 31, mentre que el port es produïren els atacs els mateixos dies a excepció dels dies 30 i 31. El primer dels bombardejos tingué lloc el dia 12 a les quatre de la tarda i afectà el moll de Sant Bertran i el vaixell Ciutat de Sevilla. Les bombes que colpiren el moll provocaren tres morts i varis ferits. Els principals edificis que quedaren malmesos foren un quiosc i la Delegació Marítima.

El dia 13 el bombardeig fou registrat a dos quarts d'onze del matí i afectà els molls de Catalunya i Nou. Segons les informacions extretes dels comunicats de les autoritats portuàries, l'atac fou terrible i devastador, tal com demostra l'alt número de víctimes, 12, i de ferits, més d'una vintena, convertint-se, sense cap mena de dubte, en el bombardeig amb més morts fins al moment que havia patit el port. És de suposar que aquesta matança, que posteriorment arribà a la cinquantena de víctimes, fou deguda al fet que el port estava molt concorregut i en plena activitat, atesa l'hora en què es va produir l'escomesa. Per contra els danys materials foren de poca consideració, afectant principalment als tallers Vulcano.

L'endemà dia 14, cap al migdia, l'aviació italiana deixà caure les bombes sobre el moll de Ponent. En aquesta ocasió l'atac va provocar danys sobre el vaixell anglès Euphorbia i en

---

<sup>92</sup> Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). Obres Públiques. Port de Barcelona. Direcció de les Obres i Serveis. Danys ocasionats pels bombardeigs, 1937-1939. Informe elaborat per l'Enginyer Director el Sr. Ramon Armillo dirigit a l'Excm. Sr. President de la Junta del Port amb data 7 de maig de 1938.

resultaren ferits el capità i el primer oficial. També es van veure afectats l'Estació del Morrot i la seva via fèrria.

El següent bombardeig no es va realitzar fins el dia 24 a la una del migdia sobre els molls de Ponent i Barcelona. En el primer cas les bombes provocaren l'enfonsament d'un remolcador i es comptabilitzaren diversos desperfectes a varis magatzems. En el segon dels molls afectats, les destrosses foren de poca consideració i afectaren bàsicament els coberts números tres i cinc.

El 28 de maig, les bombes caigueren sobre la zona portuària del moll de Catalunya cap a dos quarts d'onze del matí. Les destruccions en aquesta ocasió es concentraren en diferents tallers de fusteria i sobre la Draga del Rosari

El darrer atac que va sofrir el port de Barcelona durant el mes de maig fou l'enregistrat el dia 29 a un quart de set de la tarda. Els molls que reberen els impactes dels projectils foren l'Oriental i el de Ponent. La part més afectada del moll Oriental fou la dels magatzems propietat de la Junta del Port, així com un transformador elèctric. La sirena del dic quedà inutilitzada. Pel que respecte al moll de Ponent, els desperfectes afectaren a una de les seves voltes junt al desembarcador de la línia aèria italiana.

L'augment indiscriminat de bombardeigs sobre el port va provocar que els treballadors i autoritats que hi treballaven demanessin la construcció de refugis antiaeris per poder-se protegir. El 6 de maig de 1938 l'Enginyer Director interí de la Junta del Port va dirigir una carta al president de la Junta amb tres exemplars del que havia de ser el projecte de Pla General de Construcció de Refugis per la Defensa Passiva Antiaèria de la zona del Port, un projecte que havia estat redactat en compliment de l'Ordre Verbal que havia realitzat el Ministre de Comunicacions, Transports i Obres Públiques del govern republicà.

En aquest projecte s'assenyalaven en un primer moment que al port s'havien de construir uns 45 refugis, tot i que el projecte només es limitava a pressupostar un d'ells. Davant aquesta proposta tant poc concreta, la Direcció General d'Obres Públiques i Ports, depenent del Ministeri, va demanar a la Junta d'Obres Públiques del Port de Barcelona, que indiqués el número de refugis imprescindibles i que aclarís, a més a més, la classe de fons amb que s'havien de pagar les despeses<sup>93</sup>.

El 24 de maig des de la Direcció General d'Obres Hidràuliques i Ports s'enviaren una sèrie d'observacions de caràcter tècnic sobre el projecte de construcció de refugis antiaeris. Després de presentar les observacions tècniques, la Direcció General arribava a la conclusió que el

---

<sup>93</sup> Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). Pla General de Construcció de Refugis per la Defensa Passiva antiaèria de la zona del port. Carpeta 326/1938.

refugi prototipus que s'havia de construir havia d'estar constituït per una galeria de 17 metres de longitud i de 2 metres d'amplada, cobert tot ell amb una volta de mig punt i amb una longitud total de 29 metres. El pressupost d'execució material ascendia a 220.000 ptes, mentre que el pressupost d'execució per via administrativa arribava a 226.000 ptes.

Un cop resoltes les qüestions tècniques, les autoritats portuàries decidiren que el número de refugis necessaris pel port eren 16. D'aquesta manera, doncs, el Ministeri, a proposta del Negociat de Ports Comercials i amb la conformitat de la Secció de Ports i de la Direcció General d'Obres Hidràuliques i Ports, resolgué amb data de 24 de maig de 1938, que es construïren, amb la màxima urgència i pel sistema d'administració, 16 refugis contra bombardeigs als molls del port de Barcelona, del tipus del projecte presentat per la Junta d'Obres del Port, amb un pressupost total de 3.625.600 ptes, que s'havien d'abonar amb càrrec dels fons procedents de la subvenció de l'Estat a la Junta d'Obres del Port de Barcelona<sup>94</sup>.

Tot i la presentació del projecte, la gravetat de la situació en què es trobava el port i sobretot zones concretes pels constants atacs aeris, va provocar que algunes empreses decidissin projectar refugis pels seus treballadors. Aquest fou el cas de l'empresa CAMPSA, la qual davant els constats atacs que estaven patint els seus magatzems, decidí elaborar pel seu compte un refugi al moll de la Costa per salvaguardar la seguretat dels seus treballadors. Però l'arribada de la notícia de l'aprovació per part de les autoritats republicanes de la construcció de refugis antiaeris per tots els molls, va fer canviar de plans a l'empresa petrolera, tot paralitzant el projecte per deixar que les autoritats republicanes s'encarreguessin de la construcció. Aquesta situació indignà a les autoritats portuàries barcelonines, i en concret al seu Enginyer Director, qui amb data del 3 de juny de 1938 enviava una carta al president de la Junta del Port on es queixava de la situació. En la carta l'Enginyer Director recordava que la intenció de la Junta era que l'execució dels primers refugis es portés a terme a les zones de major aglomeració de treballadors, directriu que no coincidia amb l'indret on CAMPSA tenia previst construir el seu refugi. Per aquesta raó, l'Enginyer Director era de l'opinió de recordar a l'empresa petrolera espanyola els seus oferiments i demanar la seva col·laboració perquè assumís el projecte al seu càrrec<sup>95</sup>.

---

<sup>94</sup> Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). Pla General de Construcció de Refugis per la Defensa Passiva antiaèria de la zona del port. Carpeta 326/1938. Les obres foren finalment autoritzades mitjançant un decret del govern republicà amb data del 25 de maig de 1938 i publicat a la Gaceta de la República núm.147, amb data 27 de maig de 1938, pàg. 1053.

<sup>95</sup> Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). Pla General de Construcció de Refugis per la Defensa Passiva antiaèria de la zona del port. Carpeta 326/1938.

I és que durant el mes de juny de 1938 els bombardeigs van augmentar la seva eficàcia, ja que la intensitat i la duració de les escomeses aèries van créixer respecte als dos mesos anteriors. Les autoritats portuàries registraren atacs durant els dies 4, 6, 15, 16, 19 i 22 de juny. El bombardeig del dia 4 es produí a un quart de dues del migdia sobre els molls de la Barceloneta i el Rebaix. El moll de la Barceloneta patí danys a les vies del ferrocarril, mentre que al del Rebaix, els desperfectes tingueren lloc a la paret de tancament del port.

El dia 6, el bombardeig tingué lloc a les onze de la nit i en aquesta ocasió els molls afectats foren els de Barcelona i l'Avant Port. Al moll de Barcelona les bombes ocasionaren tres ferits, així com l'enfonsament d'un balandre i danys al vapor holandès Parklaan. A la zona de l'Avant Port les bombes aconseguiren encertar novament els dipòsits de carburants de CAMPSA, fet que motivà un gran incendi. Segons l'informe elaborat per la cinquena columna, els danys registrat sobre els dipòsits foren elevadíssims: *«En este bombardeo las bombas caídas en el interior de la factoría fueron numerosísimas. Una de ellas cayó en el Paseo de la Defensa Marítima en la región correspondiente al cubeto núm.4 y frente al tanque n°29, ocasionando la rotura de la pared de cierre y orificios en el citado tanque por los que derramó el líquido [...] Otra bomba cayó cerca de la sala de calderas de vapor, taladrando la metralla las paredes y cubiertas de los tanques 8, 10 y 11, originando derrames sin incendios directos.*

*Numerosas bombas cayeron en el cubeto n°1 destinado a almacenaje de productos pesados, dando como resultado el inmediato incendio y total destrucción del mismo. Otra bomba cayó en la nave de envasado de productos especiales originando su incendio y destrucción, así como la nave de "etilado" y el incendio del cubeto de fabricación.*

*El líquido en combustión procedente de los cubetos de fabricación y de pesados se desparramó a través de los patios, llegando a ponerse en contacto con los productos que se derramaban en los tanques n°: 29, 8, 10 y 11, ardiendo como consecuencia estos tanques y además los n° 24, 25, 26, 27, 28, 9, 12, 19, 20, 21, 22 y parte del cuadro de maniobras de productos ligeros.[...] El resumen de las pérdidas en este bombardeo es la siguiente: unos 60.000 litros de productos entre gasolina, crudo, gas-oil y fuel-oil. Esta pérdida representó aproximadamente los dos tercios del total almacenaje de la Factoría en aquellos momentos. Destrucción absoluta del cubeto n°1 formado por los tanques: 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7. Destrucción total de los tanques F1, F6, F7, 25, 26, 29, 19, 20, 21 y 22. Destrucción parcial de los tanques: F2, F3, F4, F5, 24, 27, 28, 8, 10, 11 y 12. Destrucción total de las redes de tuberías*

*de productos, de calefacción y refrigeración. Destrucción de la pasarela elevada entre los cubetos cuya longitud era de un centenar de metros [...]»<sup>96</sup>*

El dia 15, el bombardeig s'efectuà a les tres de la matinada i afectà novament l'Avant Port i a la zona del moll del Contradic.

L'endemà, dia 16, els atacs aeris es registraren a les vuit del matí i afectaren els molls d'Espanya i la Muralla. Els projectils feixistes novament acabaren amb la vida de tres persones, així com també provocaren diversos ferits. Les vies de ferrocarril i l'enderrocament de dos coberts foren les destrosses de més consideració que es comptabilitzaren al moll d'Espanya. També a causa de la metralla es van veure afectats dos remolcadors i una barca de detecció de mines. A la zona de la Muralla, la destrucció afectà una gran part del cobert núm.1.

Cap a les vuit del matí del divendres 17, un nou atac va castigar la muntanya de Montjuïc i les zones de l'Avant Port i l'escullera.

El bombardeig del dia 19 de juny es produí a les set del matí i se centrà clarament sobre el port barceloní, ja que els impactes de les bombes aconseguiren tocar els següents molls:

El Nou. Com a conseqüència de l'atac hi hagué quatre morts i set ferits. Les destrosses afectaren un pavelló i el vaixell petrolífer Campeche.

Balears. S'ocasionaren desperfectes a la façana del cobert i a les vies del tren properes al mercat de la pesca.

Barcelona. Els desperfectes es concentraren a les estructures i façana dels coberts núm. 3 i 6 i a la plataforma del transbordador aeri coneguda amb el nom de torre de Jaume I.

Ponent. Els danys i destrosses afectaren el paviment i a les vies del ferrocarril.

Occidental. Els desperfectes en aquest cas foren de poca consideració.

La intensitat del bombardeig, que afectà a bona part dels molls del port, quedà clarament reflectida en l'informe que dirigí l'Enginyer Director del Port al President de la Junta del Port<sup>97</sup>: *«Hacia las siete de la mañana del día de hoy han pasado por el puerto los aviones enemigos dejando caer bombas en una trayectoria que comprende los muelles Nuevo, de las Baleares, de Barcelona, de Poniente y estación de ferrocarril de Morrot. [...] En el muelle de Baleares una bomba ha destruido un trozo de fachada del tinglado en el lado de Levante. Otra bomba ha caído en la explanada próxima al Mercado de la Pesca, destruyendo el pavimento y cortando la vía de servicio local del ferrocarril. A los muelles de Baleares está*

<sup>96</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 – gener 39. Busta 39 i 40.

<sup>97</sup> Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). Obras Públicas. Puerto de Barcelona. Dirección de las Obras y Servicios. Junta del Puerto. 19 de junio de 1938.



*atracado el vapor Uruguay dentro de este buque han caído dos bombas que no han hecho explosión, aunque por efecto de su caída han producido la muerte de dos personas y herido gravemente a tres.»*

L'endemà del bombardeig, un grup de treballadors de la Junta d'Obres del Port, adreçaren una carta al Director General d'Obres Hidràuliques i Ports, i al president de la Junta d'Obres del Port de Barcelona, per demanar el trasllat de les oficines d'aquesta junta a una zona més segura i la construcció d'un refugi antiaeri que els servís per protegir-se dels constants atacs aeris<sup>98</sup>: *«Que ante los repetidos ataques que ha sufrido nuestro puerto [...] y debido a la inexistencia de un cercano refugio a donde los que suscriben puedan acudir con prontitud en caso de alarma [...] o donde resguardarse de la metralla en caso de bombardeo, y creyendo llegado el momento de encontrar una solución urgente en evitación de lamentables daños mayores [...] suplican se proceda al traslado de las Oficinas de la Junta de Obras Públicas del Puerto a otro lugar de la misma menos propicio a bombardeos, sin que por ello queden desatendidos los servicios, ya que podría permanecer en su puesto el personal, aunque protegido, por un refugio que podría montarse o construirse en el mismo edificio.»*

Tot i que durant el mes de maig s'aprovaren els projectes per la construcció de varis refugis antiaeris, com es pot observar, el problema de la protecció dels treballadors del port seguia sense solucionar-se, una situació que creava molt malestar i pànic entre els treballadors ja que les seves vides es trobaven en perill constant.

Un risc que cada cop era més gran a conseqüència de l'augment de bombardeigs sobre un port que era considerat per les autoritats franquistes com un objectiu militar a ser destruït. Aquesta concepció quedà clarament reflectida en unes declaracions que realitzà el general Franco al corresponsal del diari britànic *Times* el 27 de juny de 1938<sup>99</sup>. A la pregunta que realitzà el corresponsal sobre quina classe d'objectius perseguia l'aviació franquista amb els bombardeigs de ports, el general Franco respongué: *«La aviación nacional no bombardea –ni ha bombardeado nunca– si no objetivos estrictamente militares. Los puertos enemigos constituyen un objetivo militar, públicamente reconocido siempre por las principales potencias. En el caso de España el carácter de objetivo militar de esos puertos es todavía más cualificado, porque por ellos se efectúa el tráfico de material de guerra de todo orden e incluso están en ellos enclavadas factorías dedicadas a la fabricación del mencionado material, así como baterías antiaéreas en gran número.»*

<sup>98</sup> Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). Pla General de Construcció de Refugis per la Defensa Passiva antiaèria de la zona del port. Carpeta 326/1938.

<sup>99</sup> Aquestes declaracions foren posteriorment recollides al diari *ABC* edició Sevilla amb data 14 de juliol de 1938.

En el cas del port de Barcelona, se sap que no hi havia cap factoria dedicada a la fabricació de material de guerra, i l'únic que es produïa era el tràfic comercial de diferents productes, alguns d'ells si que és cert que eren de material de guerra, per una República que cada cop més necessitava més armes per fer front a l'avenç rebel. Tot i que es va produir arribada d'armament a través del port, aquest va ser molt menor del que arribava a través de la frontera francesa. Les pròpia Cambra de Comerç de Barcelona, en un informe elaborat l'any 1939 sobre l'activitat del port durant la guerra, reconeixia que la major part de productes que arribaven via marítima a la capital catalana eren de caràcter alimentari: «*Aunque no se poseen datos que permitan hacer afirmaciones concretas, cabe admitir que una gran porción del tráfico en dicho muelle consistía en primeras materias, pues era convicción general que la mayor parte de las armas y demás material de guerra debidamente montado llegaba por la frontera francesa en caravanas de camiones*<sup>100</sup>.»

En el cas de l'afirmació que defensava que hi havia bateries antiaèries en gran número, també es pot dir que era certa, ja que s'ubicaven des de mitjançat de 1937 a la zona de Montjuïc. Aquestes bateries no tenien cap altra funció que protegir el port dels possibles bombardeigs que es podien efectuar per mar o aire. A part de les bateries, i sobretot com a resultat de l'increment d'atacs aeris, es col·locà una bateria al propi port coneguda amb el nom dels "Astilleros", així com metralladores i petits canons al moll de Sant Bertran, l'estació marítima, a la torre de Jaume I, la Duana, Torre de Sant Sebastià i a l'Escola Nàutica<sup>101</sup>.

Per acabar amb aquests atacs el general Franco proposava una solució inversemblant, irrealitzable i que només afectava els ports republicans com era: «*La fijación de un puerto alejado de la zona de guerra y sin objetivos militares en él, y en el cual no pueda efectuarse otro tráfico que el de estas materias que no constituyen contrabando, y claro es con la garantía efectiva de agentes de países neutrales con nuestra confianza. Esta concesión que representa para nosotros un sacrificio importante en nuestro derecho y que jamás ha sido hecha en circunstancias parecidas por ningún país, es una solución al problema [...]*» Amb aquesta proposta inaplicable i inacceptable per les autoritats republicanes, l'aviació franquista va poder mantenir l'excusa per seguir bombardejant els ports republicans. Amb aquesta entrevista el general Franco va voler explicar als lectors britànics el perquè dels bombardeigs constants sobre els ports republicans que provocaven morts i destrosses considerables sobre

<sup>100</sup> Archivo Histórico Nacional (AHN). FC. Causa General, 1672, exp. 4, peça 8 de Barcelona. Delitos contra la propiedad.

<sup>101</sup> Albertí, Santiago i Elisenda. *Perill de bombardeig! Barcelona sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Albertí, 2005.pàg. 120-121. En aquest llibre apareix un mapa on s'habilitaren totes les defenses antiaèries que s'ubicaren per defensar Barcelona durant els anys de guerra.

vaixells britànics i de passada defensar-se de les acusacions que parlaven d'atacs indiscriminats per part de la seva aviació sobre població civil.

El 22 de juny es va registrar el darrer bombardeig del mes a les cinc de la matinada. El moll afectat fou el de Barcelona i els danys que es comptabilitzaren foren de poca importància, ja que només afectaren el paviment i el cobert núm.1 i 6.

Durant el mes de juliol de 1938 el port de Barcelona patí quatre bombardeigs. El primer d'ells tingué lloc durant la matinada del 5 al 6 de juliol, quan set avions atacaren el port, diverses fàbriques del barri de Sant Andreu del Palomar, Sant Adrià i Badalona, sense provocar danys. Aquesta vegada l'atac fou quasi totalment rebutjat i els avions hagueren de llançar quasi tota la seva càrrega al mar<sup>102</sup>.

El segon es produí a la matinada del dia 12, quan quatre S-81 bombardejaren el port.

El tercer dels bombardeigs tingué lloc el 13 de juliol a les dues de la matinada. Les zones afectades foren la dàrsena del dic i el moll de Ponent. La part més afectada va ser la zona dels magatzems i els edificis destinats a l'habitatge de treballadors. A la part de Ponent, els danys foren mínims i només tingueren repercussió sobre el paviment.

El dia 19 es va registrar el quart atac a les tres de la matinada. El moll que va quedar més malmès per les bombes fou el Nou i en concret les bombes tocaren de ple els Tallers Vulcano, així com magatzems i garatges utilitzats per la Junta del Port<sup>103</sup>.

Fins el 10 d'agost el port de Barcelona no va tornar a registrar un nou bombardeig. Durant el transcurs del mes estival l'aviació feixista atacà fins en quatre ocasions la zona portuària. El bombardeig del dia 10 es va realitzar a les onze del matí i afectà el moll de Sant Bertran, de Ponent i la dàrsena del Morrot. Les bombes caigueren sobre el que havia de ser el futur edifici de duanes i damunt del vapor Andutz-Mendi. Els dipòsits de la CAMPSA també foren tocats i devastats. Aquesta vegada l'incendi fou paorós i la presència de la fumera adquirí una ombra imponent sobre la ciutat.

El dia 13 a les onze de la nit les bombes de l'aviació legionària van ser descarregades sobre la zona del Morrot, només ocasionant petits desperfectes al vapor Alacant.

L'endemà i aproximadament a la mateixa hora, el bombardeig va afectar el contradic, provocant-li desperfectes de certa consideració en un dels hangars de l'Aeronàutica Naval.

---

<sup>102</sup> *Ibidem*. Pàg. 264.

<sup>103</sup> Amb la finalitat de demostrar que els bombardejos sobre Barcelona només cercaven destruir objectius militars el 23 de juliol de 1938 el diari ABC edició Sevilla pàg. 4 publicava una fotografia aèria on es mostrava un bombardeig sobre el port de Barcelona amb el següent peu: «*BARCELONA. LA ACTIVIDAD DE NUESTRA AVIACIÓN SOBRE OBJETIVOS MILITARES. La fotografía que publicamos recoge, de una manera definitiva, cómo se cumple por la gloriosa Aviación española la actividad combativa sobre objetivos militares, según da detalles este bombardeo del puerto de Barcelona, el cual puede apreciarse exactamente.*»

El dia 19 d'agost es va anotar el darrer bombardeig sobre el port del mes<sup>104</sup>, i en aquesta ocasió el moll que va rebre els impactes dels projectils fou el de Barcelona, encara que afortunadament no hi hagueren grans danys. Els desperfectes només danyaren barques pesqueres i el vaixell Villa de Madrid.

Per motius que no apareixen referenciats a la documentació consultada, el projecte de construcció dels 16 refugis antiaeris que havia estat aprovat pel Ministeri de Comunicacions, Transports i Obres Públiques el maig de 1938, fou substituït per un altre elaborat per la Secretaria d'Armaments, la qual depenia del Ministeri de Defensa Nacional. Aquest canvi podria estar relacionat amb el fet que a partir del 16 d'agost de 1938 els ports passaren a ser considerats com a zona de guerra, passant a dependre de la jurisdicció i de les autoritats militars<sup>105</sup>. Davant els atacs constants i la importància estratègica dels ports les autoritats republicanes finalment decidiren que totes les entitats i organismes que depenien de la Junta d'Obres Públiques dels ports republicans i els parcs, magatzems i dipòsits ubicats en ells, així com el personal, quedaven militaritzats i subjectes a la legislació de guerra. Una mesura que després de molts mesos per fi s'aplicava.

Davant aquesta nova situació, el Ministeri de Defensa Nacional fou l'encarregat de portar a terme les obres dels refugis per salvaguardar les vides dels treballadors del port. Els emplaçaments que foren escollits per ubicar els refugis van ser seleccionats tant per l'Enginyer Director com per membres de la Subsecretària d'Armament, d'acord amb les necessitats del servei del port, i la facilitat d'accés necessària pels treballadors que els havien d'utilitzar. Les obres havien de ser inspeccionades i dirigides per la Direcció Facultativa del Port i per la Jefatura d'Obres Públiques de Catalunya<sup>106</sup>.

---

<sup>104</sup> Les autoritats republicanes anotaren un intent d'atac sobre el port el dia 28 d'agost. Sembla ser que l'objectiu de l'atac fou el de destruir les línies ferroviàries i les seves instal·lacions. Les bombes finalment no colpiren el port sinó que afectaren la Barceloneta, Can Tunis i el cementiri de Montjuïc. Albertí, Santiago i Elisenda. Op. Cit. Pàg. 284.

<sup>105</sup> Gaceta de la República, núm.232, 18 d'agost de 1938. En aquest decret es considerava: «*La actividad que en las circunstancias actuales se ha de desarrollar en los puertos y el carácter de la mayor parte de las operaciones que en los mismos se realizan obligan a que se sujete todo el personal y los organismos que en estas actividades intervienen a un régimen de severa disciplina orgánica y de trabajo.*» Per una Ordre Circular aprovada per la Presidència del Consell de Ministres, i publicada a la Gaceta de la República amb data 7 de desembre de 1938, núm.341, es dictaren les normes pel desenvolupament del Decret per la militarització dels ports. Entre altres coses, aquest reglament demanava que totes les activitats dels ports republicans havien de ser centralitzades sota el control del Ministeri de Defensa Nacional, les Jefatures Regionals dels Ports de les zones oriental i central. Aquestes jefatures residirien a Barcelona i València. Els ports militaritzats es classificaren en ports de primera categoria: Barcelona i València; Segona categoria: Tarragona, Alacant i Almeria; i Tercera: la resta. En tots aquests ports hi havia d'haver un comandant militar de la zona portuària i un segon cap. El personal del port va quedar sotmès a la legislació militar. Finalment es va decidir que cada port estaria organitzat en tres agrupacions: Obres del Port (Jefatura d'Obres del Port), Tràfic del Port i Càrrega i descàrrega, emmagatzematge i transport.

<sup>106</sup> Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). Pla General de Construcció de Refugis per la Defensa Passiva antiaèria de la zona del port. Carpeta 326/1938.

Durant el transcurs dels darrers quatre mesos de l'any 1938 i del mes de gener de 1939 assistim a una intensificació dels bombardeigs, sobretot al port i als seus voltants. Les autoritats franquistes tenien cada cop més clar que la República estava a punt de perdre la guerra i que per tant, calia impedir el seu rearmament i qualsevol possibilitat de renaixement a partir de colpejar punts claus com podien ser els ports marítims. Per aquesta raó assistim a un període on el port de Barcelona, un dels més importants que es trobaven sota el control republicà, fou bombardejat constantment.

Durant el transcurs del mes de setembre es registraren quatre bombardeigs al port, els quals colpejaren amb molta intensitat molts dels vaixells que es trobaven fondejats. Els vaixells es convertiren en un objectiu prioritari per l'aviació franquista ja que amb la seva destrucció es volia impedir el desembarcament de material de guerra destinat a rearmar les tropes republicanes.

El primer bombardeig es produí el dia 4 a dos quarts d'onze del matí i va tocar el Contradic, on explotaren quatre bombes sense ocasionar gaires danys; i el moll de la Costa, on es va registrar un ferit greu i destruint varis vagons de càrrega. Els projectils també tocaren els dipòsits de CAMPSA i l'estació del Morrot.

Nou dies després, el dia 13 de setembre, a un quart de dues de la tarda, els atacs que es realitzaren sobre el port foren molt importants ja que les bombes aconseguiren tocar els següents molls:

El dic, on explotà una bomba al dic flotant causant la destrucció d'un dels compartiments. La nota de les autoritats portuàries parlava que tot i que els danys ocasionats eren importants es podrien reparar ràpidament.

Occidental: va quedar totalment destruït l'edifici i el taller de l'empresa Foment d'Obres i Construccions.

Ponent: en aquest moll esclataren dues bombes que ocasionaren desperfectes sobre les línies elèctriques i telefòniques.

Costa: Una bomba va destruir unes casetes i la metralla va afectar el vaixell petrolífer Zorroza.

El comunicat elaborat per les autoritats portuàries parlava que tot i la magnitud de l'atac no s'havia de lamentar cap desgràcia personal gràcies a la bona feina realitzada pel servei d'alarmes: *«No hay que lamentar desgracia personal alguna, debido a que el servicio de las*

*señales de alarma avisa con tanta eficaz oportunidad que da tiempo a trasladarse los trabajadores a los correspondientes refugios*<sup>107</sup>».

A partir d'aquesta data també es compta amb els informes que feien els responsables de l'Aviació Aèria Legionària Italiana sobre els resultats dels bombardeigs que havien realitzat. A través d'unes fitxes on apareixien la data, l'objectiu, la unitat, el número d'avions, el cap de la formació i els caps dels equips i les bombes llançades durant el bombardeig, es narrava els efectes que havia provocat els atacs. Els informes s'elaboraven a través de les dades aportades pels propis aviadors italians i també a partir dels informes elaborats per les autoritats republicanes, les autoritats franquistes i del buidatge de diversos mitjans de comunicació nacionals i internacionals. En aquest cas, pel dia 13 de setembre, l'informe esmentava que el bombardeig havia afectat a quatre vaixells<sup>108</sup>.

El 16 de setembre a un quart d'onze del matí un nou bombardeig tingué lloc al port, en concret als molls de Ponent i Barcelona. En el primer moll es registraren 12 morts i desenes de ferits. Les bombes provocaren destrosses a camions, línies elèctriques i sobre varis vaixells republicans i anglesos que es trobaven atracats<sup>109</sup>. En el segon dels molls colpits, una de les bombes va destruir una part de la coberta, les vies del ferrocarril i diversos vagons de transport de mercaderies. La metralla dels projectils també va colpejar a dos vaixells espanyols, morint un oficial en un d'ells.

El dia 24, diada de la Mercè, patrona de Barcelona, els avions italians decidiren "celebrar" la festivitat amb un important bombardeig. L'atac tingué lloc a tres quarts de dotze del matí i afectà els següents molls:

Occidental: les bombes destruïren un petit edifici que s'utilitzava com a magatzem.

Catalunya: destruint varis tallers.

Barcelona: les bombes originaren un incendi sobre una embarcació de pesca i provocaren desperfectes als vaixells President Macià i Mercedes.

Sant Bertran: es comptabilitzaren destrosses en un mur del parament del moll i diverses avaries al vaixell Sac 6 i als iots Werbomilla, Torres i Bages i Lealtad.

Ponent: explotaren tres bombes que acabaren destruint diverses cases d'oficines.

Drassanes: els projectils tocaren les vies del ferrocarril i l'edifici de la duana.

Balears: causant desperfectes de poca consideració als Magatzems de les Obres del Port.

<sup>107</sup> Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). *Relación de los bombardeos habidos en la zona de servicios del puerto hasta 31 de diciembre de 1938.*

<sup>108</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 – gener 39. Busta 39 i 40.

<sup>109</sup> En concret els vaixells colpits foren el Bobier i Capitán Segarra al moll de Barcelona, el vaixell Alacant al moll de les Balears i el vaixell Gothic al moll de Ponent.

Durant el mes d'octubre continuaren els bombardeigs sobre el port de Barcelona amb una gran intensitat, però també sobre altres indrets de la ciutat. En total sobre la zona portuària es registraren 13 atacs durant tot el mes<sup>110</sup>.

El primer dels bombardeigs tingué lloc el dia 2. Durant el transcurs del dia, les autoritats portuàries anotaren tres atacs, el primer a tres quarts de dotze del matí, el segon a dos quarts de deu de la nit i el darrer a les onze de la nit. Com es pot comprovar, l'aviació franquista va decidir augmentar considerablement l'assetjament sobre el port per aconseguir el bloqueig i l'aïllament definitiu. Com a resultat dels diversos bombardeigs els molls de Barcelona, on hi hagué danys a l'edifici de la Inspecció de Mobles i en un pavelló, el Dic Est i el Morrot patiren varis desperfectes.

La matinada del 2 al 3 d'octubre, tot seguint amb la campanya iniciada el dia anterior, els bombardejos continuaren sobre el port. En aquesta ocasió els molls afectats foren els d'Espanya i l'Avant Port, on les bombes causaren desperfectes en un cobert i en al cobert núm.5, en les vies del ferrocarril i sobre el vaixell anglès African Mariner.

El dia 4, a dos quarts d'onze del matí, els bombardejos seguiren assolant el port. Es posava de manifest novament que les autoritats franquistes havien programat una concentració d'accions aèries per aquestes dates per acabar d'inutilitzar-lo i d'impedir que des d'ell es pogués subministrar material tant a l'exèrcit, que es trobava immers a la batalla de l'Ebre, com a la població civil. En aquesta ocasió, la precisió dels projectils fou molt gran ja que es van veure afectats per la destrucció els molls:

Barcelona: hi hagueren danys al paviment i al bar que havia estat estació marítima.

Sant Bertran: les destrosses afectaren a un habitatge i a l'edifici dels carrabiners.

Ponent: vàries bombes colpiren els vaixells anglesos Thorpebay i Gothic.

Costa: les bombes provocaren varis incendis als dipòsits de carbó, d'un camió i al cobert del magatzem de potassa.

El far: l'explosió d'un projectil va deixar malmès el far i el seu entorn i també va ocasionar la mort d'un pescador i dos ferits.

Per la seva banda els informe italians parlaven de què els atacs havien aconseguit tocar tres vaixells, en concret els vaixells britànics: Torpehall, Gothic i Vok<sup>111</sup>.

Durant la nit del dia 5, els bombardejos sobre el port foren constants. La zona més danyada pels atacs fou el moll de Barcelona i l'estació del Morrot.

---

<sup>110</sup> En total les autoritats portuàries només registraren 10 atacs. La resta, els dels 10, 13 i 15 d'octubre han estat extrets de la bibliografia consultada.

<sup>111</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 – gener 39. Busta 39 i 40.

A la jornada del dia 8 es van registrar dos nous atacs sobre el port. El primer d'ells es va anotar a les 10.55 del matí i va colpejar a varis cotxes i camions que es trobaven estacionats als molls de Ponent i de la Costa. A part dels vehicles, també patiren desperfectes els vaixells Zorroza i Rio Segre.

El segon bombardeig va tenir lloc a les dotze de la nit i va afectar el moll de Ponent, no registrant-se danys de consideració.

El 9 d'octubre a les deu de la nit la zona de la Muralla del port fou la que va patir l'efecte dels projectils. En total set bombes tocaren el cobert núm.2 i les vies del ferrocarril. Les mateixes bombes també donaren lloc a un incendi als vapors anglesos Bramhill i Lake Genewa.

Altres cops, la nit del dia 10, un nou atac afectà el port. Segons un comunicat italià, hi hagué un combat aeri amb cinc aparells i un d'ells fou possiblement abatut<sup>112</sup>.

El dia 13 els magatzems coberts núm. 3 i 6 del moll de Barcelona foren incendiats a prop de la mitjanit<sup>113</sup>. Aquesta vegada els avions italians foren retinguts en part pel foc dels antiaeris. Tanmateix, finalment pogueren llançar algunes bombes que tocaren el mercant anglès Stancroft i el submarí C-1.

El dia 14 a les vuit del vespre el bombardeig que efectuà l'aviació italiana provocà diferents danys als molls d'Espanya, on es veieren afectats diversos coberts i el vapor Villa de Madrid; el de la Costa i Ponent, patint danys en alguns magatzems; i el de la Barceloneta, on els desperfectes se centraren en un cobert i en les línies del ferrocarril i l'estació de Morrot.

Després de quasi vint-i-quatre hores sense alarmes, el dia 15, cap a les nou de la nit, un hidroavió atacà el port<sup>114</sup>.

El bombardeig del dia 19 tornà a ser tràgic ja que va ocasionar 6 morts i 15 ferits. Els molls on es van registrar els atacs foren el de la Costa, Espanya i la Muralla. Segons els informes de la Jefatura del Aire rebel, recollits per l'Aviació Legionària, l'estació ferroviària del Morrot també es va veure afectada per les bombes, registrant grans explosions i incendis<sup>115</sup>. Els desperfectes també van ser de consideració ja que afectaren a diversos coberts i als vaixells britànics African Explorer, Lake Will i Micene.

L'endemà, els atacs aeris continuaren i el bombardeig tingué lloc cap a dos quart de vuit de la tarda. La zona que es va veure més afectada del port fou la del contradic, on a part dels danys sobre l'edifici de l'Aeronàutica Naval, també hi hagueren varis ferits.

---

<sup>112</sup> Albertí, Santiago i Elisenda. Op. Cit. Pàg. 296

<sup>113</sup> Villarroya, Joan. Op. Cit. Pàg.67

<sup>114</sup> Ibídem. Pàg. 297

<sup>115</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 – gener 39. Busta 39 i 40.



El darrer atac que tingué lloc durant el mes d'octubre fou el del dia 21 a les set i vint del matí. La zona on caigueren les bombes fou la Muralla. L'agressió desafortunadament tornà a portar la mort sobre el port amb sis víctimes. Els desperfectes foren múltiples sobre el cobert núm.1, l'estació ferroviària Barcelona – Port i el vaixell Tofiño. L'informe elaborat per les autoritats portuàries deixaren de manifest la duresa d'aquest darrer bombardeig<sup>116</sup>: *«Durante la noche última se han repetido por cinco veces las agresiones de la aviación. Hay que lamentar seis muertos y varios heridos.*

*En la primera agresión a las siete y veinte de la tarde, cayeron varios explosivos dentro del recinto de la Aeronáutica Naval en el muelle del Contradique, produciendo en sus edificaciones daños de consideración. Por este bombardeo han resultado heridos dos marineros.*

*Los tres bombardeos siguientes no han alcanzado zonas de tierra y parece ser que todos los explosivos han caído al mar.*

*Pero en la quinta agresión a las seis y veinte de la mañana de hoy, además de varias bombas caídas en el agua de la dársena nacional, ha hecho explosión una en el edificio de la estación ferroviaria del Paseo Colón, dejando sepultados entre los escombros de dicho edificio, a los cuatro empleados ferroviarios que prestaban servicio. Otra bomba ha hecho explosión en el tinglado 1 del muelle de Muralla, con daños materiales de poca importancia, pero ocasionando la muerte de un carabiniere.*

*Y una tercera bomba ha explotado en el pavimento del muelle de Muralla junto al edificio de la Junta del Puerto y frente al buque Tofiño. La metralla de la bomba ha producido la muerte de un sargento de carabineros.*

*Dentro del edificio de la Junta, los destrozos de puertas, ventanas y tabiques, dejan por el momento inutilizada la instalación.»*

Alguns d'aquests bombardeigs foren investigats per comissions internacionals a petició de les autoritats republicanes; concretament ho fou aquest darrer del dia 21. L'opinió de la comissió fou la següent<sup>117</sup>: *«24 muertos y 40 heridos, ataque dirigido contra la zona del puerto, efectuado en condiciones meteorológicas y en una dirección tales que ponía en peligro las vidas de los habitantes de una parte densamente poblada de la ciudad.»*

El mes de novembre continuà la mateixa tònica de forts bombardeigs sobre la ciutat i en especial sobre el seu port. El primer bombardeig fou el del dia 1 a les deu del matí. Els grans

---

<sup>116</sup> Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). *Relación de los bombardeos habidos en la zona de servicios del puerto hasta 31 de diciembre de 1938.*

<sup>117</sup> Citat per Villarroya, Joan. Op. Cit. Pàg. 68

damnificats en aquesta ocasió foren la zona de la Muralla, amb un mort i quedant danyats els coberts 1, 2 i 5, grues, camions que foren incendiats i les vies; el moll d'Espanya, amb desperfectes als coberts; i el de Barcelona, on varis coberts i unes quantes grues quedaren malmeses. L'estació del Morrot també fou bombardejada afectant l'atac la caseta del transformador. Segons les informacions recollides per l'Aviació de les Balears com a conseqüència de l'atac es produí un incendi que cremà unes 1.500 tones de clorat de potassi que es trobava emmagatzemat en un dels molls afectats, sense especificar quin d'ells era<sup>118</sup>.

El bombardeig del dia 6 es va enregistrar a un quart de vuit del vespre i afectà pràcticament a tot el port, ja que els efectes de les bombes es feren sentir als molls:

Barceloneta: danys a l'edifici de la Junta del Port i a les vies de ferrocarril.

Dipòsit: una bomba va caure sobre els dipòsits comercials.

Espanya: danys al paviment i sobre dos vaixells.

Muralla: quedà afectat el Cobert núm.2

Barcelona: desperfectes a les grues i a la via del ferrocarril.

Sant Bertran: danys a les grues.

Costa: les bombes colpiren el dipòsit destinat a emmagatzemar carbó.

Morrot: danys a magatzems, estació i vies.

Ponent: explosió sobre un refugi en construcció.

Pel que sembla aquest bombardeig cercava destruir l'Aeronàutica Naval. Aquest organisme es dedicà durant la guerra a la fabricació de torpedes per la Marina. A part d'aquesta feina, també va ser la seu de l'esquadra de reconeixement dels hidroavions S-62.

El dia 12 de novembre, a dos quarts d'onze del matí, es produí un nou bombardeig amb importants conseqüències sobre els molls de Barcelona, les Drassanes i la Muralla. Vàries bombes esclataren als citats molls, provocant la mort d'un operari, l'incendi d'un vaixell espanyol<sup>119</sup> i en vàries cambres frigorífiques del moll de la Muralla i diversos danys en els coberts, paviments, vies i en tres edificis. Les bombes també ocasionaren l'enfonsament del veler Pons Martí.

La notícia del bombardeig va ser publicada pel diari francès *Paris Mondial* i recollida pel Comando Generale de les Balears. Segons aquesta informació, dos vaixells anglesos van ser

---

<sup>118</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 – gener 39. Busta 39 i 40.

<sup>119</sup> Els bombers parlen de l'incendi d'un vaixell que transportava material de guerra, atansat al moll de Barcelona, el qual també fou colpit per les bombes, si bé no especifiquen si els danys soferts per aquest vaixell foren molt grans o no. Villarroya, Joan. Op. Cit. Pàg. 68.

tocats al port de Barcelona. Un dels vaixells va patir danys al pont i altres de poca consideració. L'altra vaixell va sofrir danys lleus<sup>120</sup>.

L'endemà dia 13, a tres quarts de nou del matí, un nou bombardeig afectà els molls de Barcelona, Sant Bertran i Ponent. Les bombes colpiren principalment a diversos coberts, el vaixell anglès Lake Hallwill i ocasionà petits desperfectes al paviment i canonades. La premsa anglesa, a través del diari *The Times*, va recollir la notícia del bombardeig i de l'agressió que havien patit els vaixells britànics: «ahir 10 aparells nacionals, a les 9 del matí, aparegueren sobre Barcelona, dividits en dues esquadres. Bombardejaren els suburbis de la ciutat i la zona del port. Dos vaixells anglesos, el Lake Hallwill i el Clare Lilley van ser tocats<sup>121</sup>.» Com es pot comprovar, els informes que elaboraven les forces italianes es trobaven molt pendents d'observar com la premsa internacional, i molt especialment l'anglesa, tractava els bombardeigs i els seus efectes sobre els vaixells dels seus països.

Durant la jornada del dia 23 es registraren per part de les autoritats portuàries tres bombardejors que afectaren el port de manera esglaonada. El primer d'ells tingué lloc a tres quarts d'onze del matí i afectà el moll de Sant Bertran; el segon, es produí a tres quarts d'una del migdia i tocà els molls de la Costa, on la metralla va ocasionar danys al vaixell Espanya; de Ponent, Nou i Sant Bertran, on es notificaren danys al vaixell Sac 4 i a l'estació del Morrot. Finalment, el darrer bombardeig es va produir a tres quarts de set de la tarda sobre el moll d'Espanya.

La gravetat dels bombardeigs enregistrats durant el transcurs del dia 23, va portar a obrir una nova investigació per part de la Comissió Internacional, la qual arribà a la conclusió que bombardejar el port era el mateix que bombardejar a la població civil<sup>122</sup>: «*Que el ataque fue dirigido contra la región del puerto, desde una altura y en una dirección susceptibles de poner en peligro la vida de los habitantes de una barriada de población muy densa. De acuerdo con los hechos que conocemos y con las investigaciones precedentes, la Comisión considera que las vidas y los bienes de los ciudadanos estarán expuestos cada vez que se haga un ataque contra el puerto desde una altura elevada y en una dirección que forme ángulo con la costa. En esas condiciones, si tales ataques contra la barriada del puerto*

---

<sup>120</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 – gener 39. Busta 39 i 40.

<sup>121</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 – gener 39. Busta 39 i 40.

<sup>122</sup> *Ibidem*. Pàg. 69 «Los ataques aéreos contra el puerto de Barcelona son ataques contra la población civil – dice la Comisión Inglesa». *La Vanguardia*, 1 de desembre de 1938. Una Comissió que va néixer a Gran Bretanya a inicis de 1938 amb la finalitat d'investigar els bombardeigs aeris que estava s'estaven donant durant la Guerra Civil.

*prosiguen, conviene assimilarlos a ataques dirigidos contra una población civil al mismo tiempo que contra el pueblo.»*

El dia 24 s'enregistraren cinc nous atacs, quatre d'ells s'anotaren entre les onze de la nit i les sis del matí, afectant principalment el moll de Sant Bertran; mentre que el cinquè es realitzà a les nou del matí, colpint el contradic i el moll de la Costa. En aquest darrer moll les bombes danyaren greument el vaixell petrolífer Campero, el qual s'incendià i originà una densa columna de fum negre. A part d'aquest desperfectes, l'endemà els bombers hagueren de realitzar una sèrie de sortides per socórrer unes bateries del port, amb la qual cosa es posa de relleu de manera indirecta, tal com s'havia assenyalat, que vorejant els molls del port hi havia algunes bateries per la defensa antiaèria.

Aquest mateix dia 25 de novembre, el port barceloní va tornar a ser víctima de dues noves agressions, una a tres quarts de nou de la nit, i l'altra a dos quarts de deu de la nit. Les zones afectades per les bombes foren la zona del Varador i el moll de Sant Bertran.

L'endemà, dissabte 26, tres atacs de matinada, encara nocturns, que foren la continuació atapeïda dels anteriors, i altres dos al vespre, a dos quarts de vuit i a dos quarts de nou. Durant els bombardeigs caigueren bombes a la zona del port, al nucli urbà i en algunes poblacions del litoral<sup>123</sup>. Els molls afectats foren el de la Costa, Ponent, Sant Bertran i dàrsena del Morrot.

El dia 28 a un quart de dotze del matí el port va tornar a ser matxucat per les bombes feixistes. Els molls que foren tocats per les bombes foren el de les Balears i el d'Espanya. La zona compresa entre els dos molls fou on caigueren la majoria de projectils, fet que, entre altres coses, provocà que hi haguessin set ferits. Les destrosses materials també van ser molt significatives, destacant els danys que es comptabilitzaren a la majoria dels coberts dels dos molls, en el rellotge instal·lat a la Torre del moll de les Balears, les vies del tren, així com el vaixell Villa de Madrid, que fou tocat de ple, i el vapor anglès Stanwell.

El darrer bombardeig del mes de novembre fou el que es produí el dia 29. Durant l'hora llarga en què plogueren bombes sobre el port les destrosses afectaren els molls de:

Espanya: els projectils afectaren el cobert núm.4 i l'edifici de duanes.

Muralla: una bomba va caure entre les grues més properes a la Porta de la Pau, provocant danys a la via i al veler Cala Llamp.

Ponent i Nou: les explosions afectaren els vaixells Ricardo R. i Tornado.

Tot i que com ha quedat reflectit els bombardejos sobre la zona portuària a partir de setembre de 1938 augmentaren en número i intensitat, les obres de construcció dels refugis antiaeris

---

<sup>123</sup> Albertí, Santiago i Elisenda. Op. Cit. Pàg. 306.

que s'havien aprovat el maig d'aquest mateix any no avançaven. Els problemes ocasionats per la guerra i el fet que les obres havien passat a dependre del Ministeri de Defensa Nacional, arran de considerar els ports com a zones militars l'agost de 1938, van fer que els treballs encara no s'haguessin iniciat. Però el pitjor d'aquests retards era sense cap mena de dubte els morts que se seguïen produint al port a causa dels bombardejos i la total indefensió en què es trobaven els seus treballadors. No fou fins el 16 d'octubre que, per una Ordre subscripta pel Secretari General del Ministeri de Defensa Nacional, no es va autoritzar la construcció dels refugis als molls. Els informes que es van presentar portaren finalment a encarregar la construcció de quatre refugis a la Comandància d'Obres Militars núm.3 en els següents indrets<sup>124</sup>:

Refugi núm.14 al moll del Rebaix (Pescadors), a càrrec del tinent Sopena.

Refugi núm.18 al moll d'Espanya, a càrrec del capità Pellicer.

Refugi núm.35 al moll de Sant Bertran, a càrrec del capità Ferrer.

Refugi núm.38 al moll de Ponent, a càrrec del capità Marco.

El dia 1 de novembre, quatre grups de soldats de l'arma d'enginyers, a les ordres dels citats oficials, arribaren al port de Barcelona per iniciar els treballs d'excavació dels refugis. Per realitzar aquesta tasca els soldats hagueren d'esperar que la comandància militar els hi proporcionés els materials necessaris, ja que sembla ser que hi havia problemes de subministrament.

A finals de novembre, les autoritats militars encarregades de les feines informaren que s'havia finalitzat l'excavació del refugi del moll d'Espanya. Pel que feia a la resta de refugis, els treballs d'excavació continuaven amb grups de 30 a 40 soldats per a cadascun d'ells, no precisant quan es podrien donar per finalitzats els treballs<sup>125</sup>. La guerra seguia avançant però el port seguia sense disposar dels seus propis refugis antiaeris.

Els primers bombardejos del mes de desembre continuaren afectant el port i les seves rodalies. En total les autoritats portuàries n'enregistraren vuit, tot i l'increment de la seva defensa<sup>126</sup>. El

---

<sup>124</sup> AHPB. Pla General de Construcció de Refugis per la Defensa Passiva antiaèria de la zona del port. Carpeta 326/1938.

<sup>125</sup> Tot i que les obres depenien i eren executades per la Comandància d'Obres Militars núm.3, l'enginyer director del port va seguir informant puntualment de com s'anava desenvolupant tot al president de la Junta d'Obres del Port. Fruit d'aquests informes s'han pogut aconseguir aquestes dades. AHPB. Pla General de Construcció de Refugis per la Defensa Passiva antiaèria de la zona del port. Carpeta 326/1938.

<sup>126</sup> Segons les memòries de Francisco Tarazona, a inicis del mes de desembre de 1938 fou destinada a la protecció del port una esquadra d'avions republicans. Segons el seu parer, fins aquests moments: «[...] los cazas enemigos piensan que la defensa del puerto va a ser la misma que, desgraciadamente, hemos tenido siempre. Esto es, tres cazas antiguos tripulados por tres novatos o por tres pilotos "desinflados". Están acostumbrados a bombardear impunemente y se habrán reído cuando, al alejarse después de sus incursiones, vieran despegar a

primer d'ells fou el del dia 1 a les onze i cinc del matí. Els molls afectats foren el Nou, on fou tocat el vaixell Ciutat de Maó; el moll de les Balears, el de Barcelona, on les bombes tocaren els coberts núm. 5 i 8, les vies del ferrocarril, l'estació i provocaren la mort d'un operari; i les Drassanes, quedant malmesos els edificis de duanes i de la Junta.

El dia 3 es van comptabilitzar dos atacs, el primer d'ells a dos quarts d'onze del matí i el segon a dos quarts de vuit de la tarda. Tots dos afectaren íntegrament el moll de Ponent i causaren avaries importants als vapors Ricardo R. i Besòs, a part de tocar altres infraestructures pròpies del moll com foren les vies.

El dia 5 es va realitzar tres importants bombardejos sobre el port. El primer d'ells es va registrar a les deu del matí i va afectar els molls de:

Ponent: on les bombes causaren la mort d'11 cavalls<sup>127</sup>, destrosses al paviment i a les línies elèctriques, etc. El vaixell anglès Stanwell també va ser colpejat per una bomba, provocant-li una important via d'aigua.

Costa: on les explosions de les bombes causaren la mort de cinc cavalls i destrosses a les línies elèctriques i telefòniques i a varis camions.

Contradic: el danys es concentraren a l'edifici de l'Aeronàutica Naval.

El segon bombardeig es va produir a dos quarts de dotze del matí i en aquesta ocasió els molls afectats foren el Nou, on fou tocat el vapor Andutz-Mendi; el de Barcelona i el dic flotant, quedant malmès el cobert núm.4.

El tercer i darrer bombardeig tingué lloc entre les set i dos quarts de nou del vespre sobre el moll de Barcelona. La majoria de bombes que foren llançades per l'aviació italiana caigueren al mar.

Totes aquestes informacions també foren confirmades pels comunicats d'operacions de l'aviació franquista<sup>128</sup>, «*dos escuadrillas bombardean el puerto de Barcelona alcanzando barcos y muelles, grandes incendios, atacados cazas enemigos dos de ellos derribados por impactos ametralladoras. Todos los aparatos regresaron a su base, cinco averiados por impactos enemigos.*»

El dia 10 de desembre es va tornar a registrar un nou bombardeig sobre el port cap a dos quarts d'onze del matí. En aquesta ocasió les bombes danyaren els coberts dels molls d'Espanya i la Muralla. El vaixell britànic Stamlant també resultà danyat.

---

*los tres paráliticos (sic.). Ahora será diferente. Una escuadrilla fogueada en el frente les plantará cara, si es que se acercan. Además, los esperamos en el aire.*» Citat Albertí, Santiago i Elisensa. Op. cit. Pàg. 315

<sup>127</sup> Els cavalls s'utilitzaven per transportar els gèneres que eren descarregats dels vaixells fins als magatzems. Molts d'ells moriren a causa dels bombardeigs o foren sacrificats per ser utilitzats com aliment de la població.

<sup>128</sup> Villarroya, Joan. Op. Cit. Pàg. 70

Fins el dia 26 de desembre el port no tornaria a patir un nou bombardeig, sent afectada especialment l'estació del Morrot i les vies 3 i 4. Iniciada el 23 de desembre l'ocupació militar franquista de Catalunya, l'aviació enemiga es dedicà a colpejar el port barceloní amb una gran violència. El dia 27 es van portar a terme dos atacs aeris, el primer a les tres de la matinada i el segon a un quart de cinc. Totes dues agressions es realitzaren sobre el moll de San Bertran, Barcelona, Costa i Balears. L'explosió de les bombes aconseguiren danyar els vaixells anglesos Staneroft i Lake Newchatel i l'edifici de la Duana.

L'endemà dia 28 només hi ha constància d'un bombardeig a dos quarts de dues del migdia sobre el moll de Llevant.

El dia 29 a un quart de dues la zona bombardejada fou la del Morrot, on, com a conseqüència de l'impacte de les bombes, quedaren enfonsades varies llanxes.

Durant la jornada de cap d'any Barcelona tampoc es va lliurar d'un nou bombardeig. A dos quarts d'onze del matí els molls de Barcelona i Sant Bertran es van veure afectats per les bombes. En el primer moll hi van haver pocs danys materials, mentre que en el segon moll hi caigueren sis bombes que provocaren petits desperfectes sobre la borera principal. Durant aquesta jornada, el Comando Generale delle Baleari va realitzar un complet informe no tan sols sobre aquest bombardeig sinó de la seva actuació global fins aquesta data: « *L'Aviazione sta svolgendo, fin dall'inizio dell'offensiva, una attività che non conosce soste. Tutti i giorni le Squadriglie da bombardamento attaccano i centri più importanti della difesa rossa, ottenendo risultati che appaiono nei comunicati di Barcellona. A questa attività va aggiunta quella dei Falchi delle Baleari, che in questi ultimi giorni hanno attaccato tre volte il porto di Barcellona., due volte quello di Valencia ed hanno inoltre realizzato un bombardamento sul porto di Cartagena. In Barcellona fu colpito un grande transatlantico carico di munizioni, a bordo del quale si produsse una formidabile esplosione; furono inoltre colpiti in pieno, nello stesso porto, altri due piroscafi.*<sup>129</sup>.»

### **Els bombardeigs i destruccions sobre el port de Barcelona durant l'any 1939.**

Els bombardeigs d'aquests darrers mesos van anar en augment i no acabaren aquí, ja que durant els vint-i-sis dies que faltaven per a l'entrada dels franquistes a Barcelona la presència dels avions sobre la ciutat fou constant. No només això, sinó que a més a més els bombardeigs

---

<sup>129</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 – gener 39. Busta 39 i 40.

sobre el port de Barcelona seguiren produint-se amb una gran intensitat, tot i que la caiguda de la capital catalana estava a punt de produir-se.

El primer bombardeig que va registrar el port de Barcelona el nou any fou el del dia 1 de gener a les set i cinc de la tarda. Segons els comunicats oficials, cinc aparells S-81 llançaren unes 50 bombes al port de Barcelona, caient totes elles al mar. Posteriorment, cinc S-81 llançaren unes 40 bombes al port, tocant la majoria d'elles el moll de Llevant i la Barceloneta<sup>130</sup>.

El dia 2 de gener a dos quarts de vuit del vespre les bombes de l'aviació franquista colpejaren els molls dels Pescadors i Nou. Durant l'atac la majoria de bombes caigueren al mar només colpit algunes d'elles sobre el paviment i les dàrsenes anomenades de la Indústria i el Comerç.

El dia 4 l'agressió aèria, que es va registrar a dos quarts de deu del matí i afectà a la zona que començava sobre el moll de Barcelona i que passava per la Plaça del Portal de la Pau i finalitzava al barri urbà del Passeig de Colon. Dins del recinte portuari només va caldre lamentar dos ferits.

A la zona del moll de Barcelona van fer explosió tretze bombes sobre els vaixells anglesos Lake Neuchatel i Stanwell, amb danys de poca consideració. Dues bombes més tocaren el cobert núm.1, mentre que la resta feren estralls a la via del ferrocarril, a la carretera central, al cobert núm.2, a la calçada lateral i a l'edifici de la Secció de Carrabiners.

Al moll de Sant Bertran feren explosió dues bombes sobre la seva explanada. La zona de les Drassanes i la Porta de la Pau es comptabilitzaren l'explosió de deu bombes. De totes elles, dues encertaren sobre el refugi que estava essent construït per la Subsecretària d'Armament. Altres projectils colpiren la calçada, la via del tren, les oficines de la Junta i el vaixell Tofiño. Finalment, al moll de la Muralla esclataren dues bombes sobre la zona de la via del ferrocarril.

El dia 5, cap a les dues del migdia, diversos S-79 bombardejaren altre cop l'àrea portuària, on ja no quedava res dempeus. Les bombes caigueren als molls, a la Porta de la Pau i al Govern Militar<sup>131</sup>.

El següent bombardeigs que sofrí el port tingué lloc el dia 8 de gener, quan minuts després de les dotze del migdia, l'aviació rebel bombardejà la zona dels serveis del port, sense que hi haguessin desgràcies personals. Als molls de Balears i Pescadors esclataren dues bombes: una

---

<sup>130</sup> Bombardeos efectuados por la aviación enemiga durante el mes de enero de 1939. Archivo Histórico Nacional (AHN). Fons General Rojo. Caixa 1196.

<sup>131</sup> Albertí, Santiago i Elisenda. Op. Cit. Pàg.332.



que aconseguí destruir el pavelló dels serveis públics, i l'altra, que explotà dins del vaixell Argentina, donant lloc a un important incendi.

Durant aquesta jornada foren moltes les bombes que caigueren sobre la Dàrsena del Comerç, mentre que d'altres tocaren l'edifici conegut com la Casa de les Màquines i els dipòsits comercials del moll del Dipòsit. El moll d'Espanya patí desperfectes al cobert núm.7 a conseqüència de l'explosió de set bombes.

Els desperfectes que es produïren al moll de la Muralla i al vaixell anglès Alresford foren de poca magnitud.

L'endemà dia 9 de gener, a tres quarts de sis de la tarda, un nou bombardeig afectà la zona portuària. L'atac provocà la mort d'un súbdit anglès que treballava com a maquinista del vaixell Alresford i destrosses als següents molls:

Espanya: les bombes esclataren dins del cobert núm.8, sobre el refugi que s'estava construint i damunt del vaixell Stanholme.

Muralla: una bomba tocà el cobert núm.2 i l'esplanada de l'1. Un altre projectil provocà l'enfonsament del vaixell Tofiño.

Barcelona: les bombes afectaren els coberts núm.6,7 i 8.

El dia 12, a les tres de la tarda, cinc S-79 bombardejaren el port des de 4.500 metres d'altura, ocasionant avaries a la línia del ferrocarril i als molls, sense que es registres cap víctima. La resta de les bombes caigueren al mar<sup>132</sup>.

El 14 de gener, a dos quarts d'onze del matí, les bombes que caigueren des del cel de Barcelona ho feren en la seva gran majoria sobre el mar. Les poques bombes que no anaren al Mediterrani donaren lloc a destrosses sobre el moll de Ponent, i en concret damunt del vaixell Zorroza. A la dàrsena del moll de Sant Bertran fou tocat el vaixell anglès Stanwell, mentre que a la dàrsena d'Indústria les bombes tocaren sobre la draga de la Junta del Port. Finalment la dàrsena del moll de Llevant es va registrar l'enfonsament d'un guardacostes.

El dia 16 de gener, a les dues de la tarda el port tornà a sofrir una nova agressió aèria. En aquesta ocasió les bombes colpiren els molls del Rebaix, Barceloneta i dàrsena del comerç, només quedant afectats alguns dels seus coberts.

L'endemà dia 17 es produeixen almenys dues alarmes. La segona d'elles, a les dues del migdia, se salda amb un bombardeig sobre el port<sup>133</sup>.

---

<sup>132</sup> Bombardeos efectuados por la aviación enemiga durante el mes de enero de 1939. Archivo Histórico Nacional (AHN). Fons General Rojo. Caixa 1196.

<sup>133</sup> Albertí, Santiago i Elisenda. Op. Cit. Pàg.333

El dia 19, les alarmes antiaèries sonaren a un quart de nou del matí, quan una formació de Savoia S-79 realitzà un atac ràpid sobre el port<sup>134</sup>.

Entre el dies 21 i 25 de gener, ja apunt de ser ocupada Barcelona, els bombardeigs que s'efectuaren sobre la ciutat i el port els va protagonitzar la Legió Còndor, la qual efectuà quasi quaranta atacs. El primer d'aquests dies, hi intervingueren un total de 34 Heinkel-111 i 3 Ju-87 Stuka. Durant aquests mateixos dies l'aviació legionària italiana només efectuà tres bombardeigs, els dies 22, 23 i 24. I també l'aviació franquista portà a terme, el dia 21, el seu únic bombardeig sobre Barcelona<sup>135</sup>.

Durant tot el dia 21 es van registrar quatre agressions aèries:

La primera d'elles es va produir a les dotze del migdia i afectà els següents molls:

Nou: aquest moll fou tocat per dues bombes que danyaren l'edifici en construcció dels Tallers Vulcano, mentre que altres dues bombes caigueren sobre la seva explanada. El vaixell Besòs, que es trobava atracat en aquest moll, també va patir desperfectes.

Balears: les bombes caigueren a l'aigua, a excepció d'una que va colpir i enfonsà el vaixell Uruguai i el guardacostes V-14.

Espanya: les bombes esclataren sobre els coberts núm. 6 i 7 i a la línia del ferrocarril.

Sant Bertran: durant l'agressió se sumaren onze bombes, tocant el vaixell guardacostes i una de les carreteres que limitaven la zona portuària.

Ponent: els desperfectes es concentraren a la zona del mur.

La segona agressió es va registrar a dos quarts de dues de la tarda i afectà els següents molls:

Dic flotant: les bombes danyaren una fusteria i un magatzem.

Espanya: les explosions provocaren destrosses a la línia del ferrocarril, sobre una coberta i el cobert núm.7.

A l'Aeronàutica Naval i el contradic caigueren vàries bombes provocant petites destrosses.

El tercer bombardeig s'efectuà a un quart de sis de la tarda i les zones afectades foren:

Rebaix: caigueren nou bombes causants danys al cobert, vies i explanada.

Barceloneta: tots els projectils caigueren al mar. Només es van fer malbé algunes embarcacions dedicades a la pesca.

Balears: patí destrosses al paviment.

Dipòsit: una bomba de gran potència tallà la via del ferrocarril, mentre que la resta de menor intensitat, provocà danys al paviment i a l'edifici dedicat al dipòsit de comerç.

---

<sup>134</sup> *Ibidem*. Pàg.333

<sup>135</sup> Villarroya, Joan. Op. Cit. Pàg. 73.

Espanya: explotaren en total divuit bombes, les quals ocasionaren varis ferits. Dues d'elles tocaren de ple el vaixell Villa de Madrid, mentre que la resta feren malbé varis coberts, vies i l'explanada. Les bombes ocasionaren desgràcies personals a la tripulació del vaixell Villa de Madrid.

Muralla : una bomba tocà de ple el cobert núm.1.

Barcelona: una bomba caigué sobre el cobert núm.4.

El 22 de gener es va llevar amb un nou bombardeig. Aquest seria el darrer que s'ha aconseguit localitzar que fou anotat per les autoritats portuàries, però no l'últim que va registrar el port. El primer atac es va produir a tres quarts de nou del matí, quan un gran número de bombes caigueren a l'aigua de les dàrsenes. Altres de les bombes llançades tocaren l'esplanada del moll de Llevant, aconseguint trencar una canonada, i els coberts núm. 7 i 8 del moll d'Espanya.

Entre dos quarts d'onze i les onze del matí, un nou bombardeig afectà de ple quasi tots els molls del port. Els indrets afectats foren:

Ponent: una bomba va caure a la zona nord del moll.

Barcelona: una bomba va tocar el cobert núm.4.

Drassanes: tres bombes provocaren destrosses a les calçades, vies i clavegueram.

Balears: quatre bombes caigueren a la zona del cobert núm.1 i una altra sobre el núm.2. El vaixell Alacant també va patir desperfectes.

Barceloneta: un projectil explotà sobre el vaixell anglès African Mariner.

Rebaix: una bomba produí danys a la maquinària i canonades d'aigua del Passeig Nacional.

Nou: una bomba esclatà sobre el refugi de la bateria antiaèria.

A tres quarts de tres es va tornar a registrar un nou bombardeig que, com l'anterior, afectà a quasi tots els molls del port. La zona més afectada per les bombes foren els Tallers Vulcano, on a part de les destrosses materials també es registraren varis morts i ferits. Entre els estralls materials destacaren l'incendi que sofrí el vaixell Ciutat de Sevilla i l'enfonsament del vaixell Francesc Macià.

A tres quarts de quatre els bombardejos continuaren amb la mateixa intensitat sobre el port, tot cercant impedir, segons la documentació franquista, un possible desembarcament de tropes republicanes.

El bombardeig del dia 22 també va ser recollit pels mitjans de comunicació francesos i per l'agència anglesa Reuters, informacions que també van ser recollides pel Comando Generale delle Baleari en els seus habituals informes: «*La radio Jornal de Francia ha comunicato: alle ore 13:35 Barcellona ha sofferto un nuovo attacco da parte di cinque apparecchi Savoia*

*provenienti da Palma di Majorca, che bombardarono la zona del porto affondando due piroscafi inglesi e danneggiandone un terzo.*

*La Reuter del 23 corrente ha comunicato: Non si conoscono ancora le vittime e i danni causati dai bombardamenti aeri effettuati nelle ultime 24 ore sopra Barcellona. Si dice che il piroscafo mercantile inglese African Mariner siasi affondato in seguito al bombardamento di ieri.*

*La Paris PTT in un'altra comunicato: in Barcellona alle ore 14.30 trimotori italiani hanno lanciato 30 bombe sopra porto e la zona centrale. Un piroscafo inglese che si trovava da tre giorni nel porto, scaricando grano e carne congelata, è stato affondato<sup>136</sup>.»*

Pel que respecte a la construcció dels refugis antiaeris als molls del Rebaix, Espanya, Sant Bertran i Ponent i que s'havien iniciat l'octubre de 1938, durant el mes de gener de 1939 la Comandància d'Obres Militars núm.3 prosseguí les feines. L'excavació del refugi del moll d'Espanya ja es trobava conclosa, mentre que la resta es trobava a punt de ser acabada. Durant aquest període els bombardejos augmentaren significativament, fet que va donar lloc a què les condicions de treball fossin molt perilloses davant del risc que una de les bombes pogués tocar un de les zones de treball. Aquest temor s'acabà convertint en una realitat quan durant el bombardeig del dia 9 de gener una de les bombes llançades per l'aviació rebel tocà de ple el refugi del moll d'Espanya, quedant danyades les armadures i part de l'excavació que s'havia realitzat.

A part dels perills que suposaven els atacs aeris, una altra de les dificultats que hi hagueren a l'hora de construir els refugis fou la manca de mitjans i materials. Tot això portà a una situació d'extrema preocupació per part de les autoritats portuàries en observar el retràs de les obres i els perills que hi havia pels treballadors com a resultat de l'increment de bombardejos. Uns riscos que encara eren més evidents a causa de què molts d'ells aprofitaven algunes de les rases que s'havien excavat per protegir-se amb el perill que allò implicava: *«la creciente inquietud que produce tan dilatado retraso de construcción en los momentos en que la necesidad de refugios es mayor cada día por la repetición de los bombardeos y por la desmoralización que con caracteres de catástrofe podrá producirse si alguna de las bombas lanzadas hiciera explosión en cualquiera de las numerosas y deficientes zanjas que se aprovechan engañosamente como refugio<sup>137</sup>.»*

---

<sup>136</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 – gener 39. Busta 39 i 40.

<sup>137</sup> AHPB. Pla General de Construcció de Refugis per la Defensa Passiva antiaèria de la zona del port. Carpeta 326/1938. Informe sobre la situació de les obres enviat per l'Enginyer Director al President de la Junta del Port amb data del 12 de gener de 1939.

Per totes aquestes raons, les autoritats del port demanaven que el subministrament de materials fos immediat per així poder finalitzar els refugis. Una demanda que finalment no seria atesa ja que el dia 26 de gener de 1939 les tropes franquistes ocupaven Barcelona. D'aquesta manera tot i que el port havia estat una de les zones més castigades per les bombes mai va aconseguir que les autoritats governatives habilitessin un conjunt de refugis, situació que denotà una manca de previsió total i un risc innecessari per tots els seus treballadors i persones que es trobaven al port. Les autoritats republicanes, tot i projectar els refugis, finalment per totes les causes que s'han anat veient no aconseguiren finalitzar el projecte, no aconseguint estar en aquesta ocasió a l'alçada de les circumstàncies.

El dia 23 de gener, el port fou novament atacat. Els bombardeigs que es comptabilitzaren foren onze i les alarmes tres. A les dotze del migdia els bombers hagueren de socórrer unes barques atansades al moll Nou i sufocar un incendi als tallers Vulcano, que es trobaven ubicats al mateix moll. L'impacte de les bombes a part de les destrosses materials també provocà vuit morts i varis ferits.

Segons els comunicats de guerra italians, el dia 24 de gener el port de Barcelona també fou bombardejat<sup>138</sup>. Les bombes colpiren en aquesta ocasió varies dàrsenes i magatzems, on es registraren varis incendis. Segons la premsa franquista el port de Barcelona fou bombardejat durant les darreres jornades per l'artilleria<sup>139</sup>: *«es bombardeado constantemente por las baterías nacionales. Todo el tráfico del puerto ha cesado a causa del fuego de Artillería, que ha ocasionado enormes daños a las instalaciones y a los barcos anclados en el mismo.»*

El dia 25 de gener, vigília de l'entrada de les tropes franquistes a Barcelona, finalitzaren els bombardeigs sobre la ciutat i el seu port. Durant aquesta darrera jornada l'Estat Major rebel anotà dos bombardejos sobre el port. El primer protagonitzat per la Legió Còndor i el segon, per l'Aviació Legionària, quan una esquadrilla de S-79 bombardejà el port i aconseguí tocar tres vaixells<sup>140</sup>.

La intensitat dels atacs aeris, aquests darrers dies de gener, fou sense cap mena de dubte la més elevada de tota la guerra. L'aviació feixista va colpejar amb molta intensitat i encert tot el port de Barcelona durant les jornades prèvies a l'ocupació franquista de Barcelona. Uns

---

<sup>138</sup> Segons les dades recopilades pel general Rojo, el dia 24 de gener el port de Barcelona fou bombardejat tres vegades: a la 1.19 de la nit i a les 8.50 i 9.40 del matí. Les bombes llançades per l'aviació enemiga causaren varis morts i desperfectes en diversos edificis. Archivo Histórico Nacional (AHN). Fons General Rojo. Caixa 1196.

<sup>139</sup> *ABC Edición Sevilla*, del 25 de gener de 1939, pàg. 18.

<sup>140</sup> Arxiu General Militar d'Àvila (AGMA) Estat Major de l'Aire. Burgos. Operacions de Campanya del dia 26 de gener de 1939. Complement del dia 25 de gener. C. 2607, Cp.75 p. 57. A part d'aquestes dades també s'anota un bombardeig sobre el port durant la matinada del dia 24 al 25 de gener. Durant aquesta jornada fou colpit el vaixell Miocenes i Dolores de la Torre.

bombardeigs que cercaven mostrar la superioritat aèria de les tropes rebels, acabar de destruir el port i provocar el terror sobre una població que ja havia patit prou els estralls de la guerra. D'una altra forma no s'entendria els motius que portaren a les autoritats franquistes a seguir matxucant aquesta infraestructura durant el transcurs d'aquestes darreres jornades.

### **Valoració final de la destrucció del port de Barcelona.**

Durant aquest capítol s'ha anat explicant, d'una manera detallada, com el port de Barcelona fou bombardejat contínuament i destruït durant els anys de guerra. En total s'ha aconseguit quantificar que entre l'abril de 1937 i el 25 de gener de 1939 el port barceloní fou bombardejat un total de 91 vegades:

**Taula 3: Bombardejos sobre els molls del port de Barcelona.**

ANY	DIA	HORA	MOLLS AFECTATS
1937	18 abril	14.30	Nou, Catalunya i Barcelona
	28 de maig	16.00	Varis
	28 de juliol	14.35	Ponent i Dic est
	17 d'agost		Nou
	23 de setembre	11.00	Espanya i Contradic
	1 d'octubre	16.00	Espanya i Barceloneta
	18 d'octubre	21.00	Contradic
	7 de desembre	15.00	Dipòsit i Muralla
	11 de desembre	18.30	Sant Bertran
1938	19 de gener	12.15	Barceloneta i Dipòsit
	25 de gener	7.15	Contradic i Sant Bertran
	30 de gener	11.30	Ponent
	5 de març	1.23	Sant Bertran
	17 de març	5.15	Muralla
	29 d'abril		Avant Port i Escullera
	30 d'abril	8.40-11.30	Barcelona i Nou
	12 de maig	16.00	Sant Bertran
	13 de maig	10.30	Catalunya
	14 de maig	12.00	Ponent
	24 de maig	13.00	Ponent i Barcelona
	28 de maig	10.30	Catalunya
	29 de maig	18.15	Oriental i Ponent
	4 de juny	13.15	Barceloneta i Rebaix
	6 de juny	23.00	Barcelona i Avant Port
	15 de juny	3.00	Avant Port
	16 de juny	8.00	Espanya i Muralla
	17 de juny		Varis
	19 de juny	7.00	Nou, Balears, Barcelona, Ponent i Occidental
	20 de juny		Varis
	22 de juny	4.30	Barcelona
	5 de juliol		Varis
	12 de juliol		Varis
	13 de juliol	2.00	Dàrsena dic i Ponent

	19 de juliol	3.00	Nou
	10 d'agost	11.00	Sant Bertran i Ponent
	13 d'agost	23.00	Morrot
	14 d'agost	23.00	Contradic
	19 d'agost	5.00	Barcelona
	25 d'agost		Varis
	4 de setembre	10.30	Contradic i Costa
	13 de setembre	13.15	Dic, Occidental, Ponent, Costa
	16 de setembre	10.15	Ponent i Barcelona
	24 setembre	11.45	Occidental, Barcelona, Sant Bertran, Ponent, Drassanes
	2 d'octubre	21.30, 23.00, 11.45	Barcelona, Dic Est i Morrot
	3 d'octubre	1.30 i 3.30	Espanya i Avant Port
	4 d'octubre	10.30	Barcelona, Sant Bertran, Ponent, Costa i Far
	5 d'octubre	Durant la nit	Barcelona
	8 d'octubre	10.55 i 0.00	Ponent i Costa
	9 d'octubre	22.00	Muralla i Barcelona
	10 d'octubre		Varis
	13 d'octubre		Barcelona
	14 d'octubre	20.00	Espanya, Costa, Ponent, Barceloneta.
	15 d'octubre		Varis
	19 d'octubre	10.30	Costa, Espanya i Muralla
	20 d'octubre	19.20	Contradic
	21 d'octubre	7.20	Muralla
	1 de novembre	10.00	Espanya, Muralla i Barcelona
	6 de novembre	19.15	Barceloneta, Dipòsit, Espanya, Muralla, Barcelona, Sant Bertran, Costa i Morrot
	12 de novembre	10.30	Barcelona, Drassanes i Muralla
	13 de novembre	8.45	Barcelona, Sant Bertran i Ponent
	23 de novembre	10.45, 12.45 i 18.45	Sant Bertran, Costa, Ponent i Espanya
	24 de novembre	9.00	Sant Bertran, Contradic i Costa
	25 de novembre	20.45- 21.30	Varador i Sant Bertran
	26 de novembre		Costa, Ponent, Sant Bertran i Morrot
	28 de novembre	11.15	Balears i Espanya
	29 de novembre	20.15, 20.30 i 21.15	Espanya, Muralla, Ponent i Nou
	1 de desembre	11.05	Nou, Balears, Barcelona i Drassanes
	3 de desembre	10.30 i 19.30	Ponent
	4 de desembre		Varis
	5 de desembre	10, 11.15, 19 i 20.30	Ponent, Costa, Nou, Barcelona, Dic flotant i Contradic
	10 de desembre	10.30	Espanya i Muralla
	26 de desembre		Varis
	27 de desembre	3.00 i 4.15	Sant Bertran, Barcelona i Balears
	28 de desembre	13.30	Llevant
	29 de desembre	13.15	Llevant i Morrot
	31 de desembre	10.30	Barcelona i Sant Bertran
1939	1 de gener		Llevant i Barceloneta
	2 de gener	19.30	Pescadors i Nou
	4 de gener	9.30	Barcelona, San Bertran, Drassanes i Muralla

	5 de gener		Varis
	8 de gener	12.00	Balears, Pescadors, Dàrsena Comerç, Dipòsit, Espanya, Muralla i Sant Bertran.
	9 de gener	16.45	Espanya, Muralla i Barcelona.
	12 de gener	15.00	Varis
	14 de gener	10.30	Ponent i Llevant
	16 de gener	14.00	Rebaix i Barceloneta
	17 de gener		Varis
	19 de gener		Varis
	21 de gener	12.00, 13.30 i 17.15	Nou, Balears, Espanya, Sant Bertran, Ponent, dic flotant, Espanya, contradic, Rebaix, Barceloneta, Balears, Dipòsit, Espanya, Muralla i Barcelona.
	22 de gener	8.45, 10.30, 14.45, 15.45	Llevant, Espanya, Ponent, Barcelona, Drassanes, Balears, Barceloneta, Rebaix, Nou.
	23 de gener	11.55	Nou
	24 de gener		Varis
	25 de gener		Varis

Font: elaboració pròpia a partir de la documentació custodiada a l'Arxiu Històric del Port de Barcelona.

Les zones que foren més colpides per les bombes i que també patiren més destruccions foren els molls de Barcelona, Ponent, Sant Bertran i Espanya, i que coincideixen aproximadament amb els molls més centrats del port. Només ells sols reberen quasi el 50 per cent (42%) de les agressions. En total els diferents molls que formen part del port enregistraren durant tot aquest període 185 agressions repartides de la següent manera.

**Taula 4: Atacs comptabilitzats sobre els molls del port de Barcelona.**

MOLL	NÚMERO D'ATACS REBUTS
Morrot	4
Nou	11
Catalunya	3
Barcelona	24
Ponent	23
Dic Est	2
Espanya	17
Contradic	9
Barceloneta	9
Dipòsits	5
Muralla	15
Sant Bertran	19
Oriental	2
Rebaix	7
Avant Port	4
Balears	10
Occidental	3
Costa	14
Dic Flotant	2
Drassanes	5
Llevant	5
Varador	1
Total	185

Font: elaboració pròpia a partir de la documentació custodiada a l'Arxiu Històric del Port de Barcelona.



Els indrets més danyats foren els molls i els diferents edificis que els integraven com coberts, magatzems o tallers, i infraestructures com vies del transport ferroviari, grues, els dipòsits de combustibles de l'empresa CAMPSA i vaixells. Tota aquesta destrucció fou recollida i descrita per les pròpies autoritats portuàries franquistes pocs mesos després que ocupessin els seus nous llocs de responsabilitat. Durant l'elaboració de la Memòria corresponent al port de Barcelona entre els anys 1935 i 1942<sup>141</sup>, la Junta del Port li dedicà un apartat especial per ressenyar com havia quedat el port de Barcelona després de la guerra. En ella es posà en evidència que la zona portuària fou destruïda per les seves bombes: «*Todos cuantos recorrieron el puerto de Barcelona cuando éste fue liberado, pudieron apreciar a simple vista el lamentable cuadro de desolación que presentaba por todas partes.*

*Por toda la parte terrestre (99h) de la total zona que abarca el puerto (325h) observándose innumerables estragos, destrozos y ruinas de todo género en las obras, edificios e instalaciones, tanto oficiales como particulares, y en las dársenas y antepuerto (226h), numerosas embarcaciones siniestradas de toda clase [...]*<sup>142</sup>»

També va ser testimoni de la destrucció localitzada al port de Barcelona la premsa franquista que va anar apareixent durant els dies posteriors a l'ocupació de la ciutat. Els mitjans de comunicació escrits parlaven de: «*Los Almacenes Generales de Comercio, con sus enormes pisos de espléndidas instalaciones para carga y descarga automática, las potentes grúas, los diecinueve kilómetros de vía férrea dentro del puerto, los tinglados, los cobertizos, remolcadores, etc. estaban casi paralizados*<sup>143</sup>.»

Pel que fa als danys que patiren els molls del port, la Memòria li dedicà un extens apartat on es resumien els desperfectes patits per cadascun d'ells<sup>144</sup>:

«Morro del dique del este: *en las obras [...] se pudieron apreciar algunos desperfectos en sus banquetas de hormigón, pretilas, etc. La instalación eléctrica se encontraba destrozada.*

Faro y edificio anejo: *la torre del Faro sufrió algunas averías, y de la instalación del Faro fue destruida totalmente. El edificio anejo tenía grandes destrozos y había sido saqueado.*

---

<sup>141</sup> Junta de obras y servicios del puerto de Barcelona. Dirección de las obras y servicios. Memoria acerca del estado y progreso de las obras y servicios del puerto y de las vicisitudes ocurridas en el mismo y asuntos importantes durante los años 1935-1942, con reseña de varias obras para su ampliación y mejora. (31/12/1942).

<sup>142</sup> *Ibidem*. Pàg.13

<sup>143</sup> «La reconstrucción del puerto» *ABC (Sevilla)*, 25 de febrer de 1939 pàg.17.

<sup>144</sup> A continuació reproduïm quasi íntegrament l'informe elaborat per la Junta de Serveis del Port de Barcelona per la *Memoria acerca del estado y progreso de las obras y servicios del puerto y de las vicisitudes ocurridas en el mismo y asuntos importantes durante los años 1935-1942, con reseña de varias obras para su ampliación y mejora*, que fou finalitzada el 31 de desembre de 1942. Les dades transcrites es localitzen al capítol primer de la pàgina 14 a la 24. Informació conservada a l'Arxiu Històric del Port de Barcelona.

Rompeolas del dique este: *Sufría bastantes desperfectos en sus banquetas de hormigón, pretilas, escaleras, plataformas, etc.*

Muelle de Levante: *destrozos en las coronaciones del muro del muelle en sus escaleras y bolardos. Las defensas habían desaparecido. En los edificios de las instalaciones sobre el muelle, como el edificio de Pescaderías Coruñesas, se encontraban en ruinas. La estación depuradora de mejillones también se encontraba en ruinas, así como los talleres Zuazo y los almacenes de la Compañía Transmediterránea. Edificio Goyar del Estado arruinado, edificio de Boyas del puerto, precisaba su demolición.*

Muelle Oriental de la dársena del dique flotante y de ponente: *el edificio central de oficinas y viviendas del dique tenía graves desperfectos. Dos de los grandes almacenes y dos de los pequeños tenían las techumbres destrozadas. Los cuatro grandes pabellones para viviendas, adosados a los grandes almacenes, sufrían grandes desperfectos.*

Muelles de Cataluña de la dársena del dique flotante: *Los talleres de reparaciones metálicos estaban destruidos, y en sus lugares se había construido un gran refugio, de costosa demolición. Los talleres de calderería con averías. Los talleres de carpintería estaban en ruinas, mientras que el de forja se encontraba averiado. El almacén garaje también estaba en ruinas, los cuatro almacenes para la madera destruidos. Los cuatro grandes edificios pabellones adosados a los talleres destinados para viviendas de personal del dique estaban destrozados y uno de ellos había sido demolido.*

Muelle Occidental de la dársena del dique flotante: *algunos destrozos en la coronación del muelle. En el taller del bloque de hormigón, destrozos muy considerables en el puente de embarque, en el Goliat eleva bloques, carro de transbordos, vías férreas, etc.*

Dársena del Dique flotante y de ponente: *era la más importante estación de carenado con la que contaba el Puerto. El estado de esta instalación de carenado con fecha de 26 de enero de 1939 era lamentable, un verdadero desastre.*

*En la dársena de maniobra hallándose destrozada y completamente hundida la parte central del puente de servicio y este fuera de línea en longitud considerable. Los elementos y materiales de este puente de servicio se habían vertido dentro de las dos fosas de inmersión, obstruyéndose éstas y dejándolas inutilizadas, impidiéndose la bajada de las secciones hasta el fondo. Varios espigones de los careneros, compuestos de bloques de hormigón, estaban prácticamente destruidos y sus restos desparramados por el fondo; en otros las explosiones habían proyectado muchos bloques fuera de su sitio. En los muros del recinto de las dos fosas de inmersión hubo corrimientos, desplomes y muchos de sus bloques estaban fuera de su lugar.*

*Para volver a tener la dársena en su estado anterior se requería realizar obras muy laboriosas de dragado, de extracción de elementos de toda clase, la demolición y reconstrucción dentro del agua. En cuanto al estado en que se encontraban las cuatro secciones metálicas flotantes compuestas por flotadores y secciones propiamente dichas se encontraban de la siguiente forma:*

*Sección 1: se hallaba en condiciones de prestar servicio, siendo de las cuatro la más necesitada de una reparación general.*

*Sección 2: sus flotadores se encontraban hundidos y destrozados y la sección averiada en distintas juntas.*

*Sección 3: los careneros de la misma necesitaban ser reparados.*

*Sección 4: se encontraba hundida y sufría graves averías. Sus flotadores estaban hundidos y destrozados.*

Muelle Nuevo: *Los talleres particulares Nuevo Vulcano sufrían enormes destrozos. El gran edificio balneario e instalaciones anejas de la playa también tenían grandes destrozos en el edificio. Desperfectos en el muro del muelle.*

Varadero: *algunos destrozos en las instalaciones.*

Muelle de Baleares: *Los dos grandes tinglados de este muelle de estructura metálica sufrieron grandes destrozos. Las cubiertas, por dentro destruidas, sus estructuras metálicas con grandes averías; los muros de parámetro del muelle con grandes destrozos.*

Muelle de Pescadores: *(Rebaix). La antigua torre de la Capitanía sufrió algunos desperfectos y el gran reloj montado en su parte alta resultó desecho. Las instalaciones del Mercado de Pesca, quedaron destrozadas. El edificio llamado Aduaneta con averías. Otros edificios dedicados a la escuela de Pesca estaban seriamente destrozados.*

Muelle del Reloj: *El edificio que pertenecía la Compañía Ibarra quedó averiado. El edificio llamado Casa del Marino, con algunos destrozos. El almacén depósito de cemento Asland, con algunas averías.*

Muelle de la Barceloneta: *Los tinglados núm.1 y 2 de estructura de fábrica, quedaron con enormes destrozos. Se contabilizaron destrozos en los cuadros eléctricos, vías férreas del muelle, destrozos en los puentes de grúas eléctricas exteriores, interiores y carros transbordadores, muro del muelle, edificio taller de reparaciones eléctricas.*

Muelle del Depósito: *El gran edificio de los Almacenes Generales de Comercio arrendado a la Sociedad de Crédito y Docks tuvo averías en la techumbre, muros, almacenes, vías, grúas exteriores. El edificio Colegio de Pescadores tenía grandes desperfectos, el edificio de planta*

*baja con torre chimenea destinado a la Casa de Maquinas de la antigua instalación de grúas hidráulicas, fue seriamente averiado.*

Muelle de España: *Los tinglados 1, 2, 3 y 4 de 4.000 m<sup>2</sup> en ruinas, teniendo que demoler muchas de sus partes. Los tinglados 5 y 6, de 4.800 m<sup>2</sup>, seriamente destrozados, precisando demolición casi en su conjunto. Los tinglados 7 y 8, de 1.280 m<sup>2</sup>, en ruinas, exigiéndose su demolición completa antes de reconstruirlos. El núm.9 con algunos desperfectos. El cobertizo del núm.1 tenía toda la techumbre arruinada y con graves averías en su estructura. Los dos grandes cobertizos centrales resultaron con toda la cubierta hecha a pedazos. Se encontraron innumerables hoyos en la superficie del muelle, averías en el pavimento, en las vías férreas, desaparición de las defensas, etc.*

Cercado López: *edificios para talleres de lampistería, servicio de incendios, almacén para diversos servicios de las obras, casa de socorro, dispensario de la Mutua de la Junta de Obras del Puerto, edificio de Emigración. Todos ellos resultaron con graves desperfectos.*

Muelle de la Muralla: (Bosch Alsina). *Los dos grandes tinglados con los pabellones anejos (23.150 m<sup>2</sup>) puede decirse que ocurrió una verdadera catástrofe. Su estado era prácticamente destruido, teniendo que realizar demoliciones antes de reconstruir. El monumental edificio sede de la Junta de Obras del Puerto y de la Dirección Facultativa y Secretaria y Contaduría (Puerta de la Paz) de 1.500 m<sup>2</sup> fue seriamente averiada y desmantelada. Las naves del tinglado uno, adosadas al edificio, fueron incendiadas y arrasadas.*

Muelle de Atarazanas: *El gran tinglado compuesto de elementos metálicos, dos grandes pabellones, constituyendo la Estación Marítima de los correos de las Baleares, con daños importantes. El pabellón sur en ruinas; averiado el norte, el tinglado intermedio, con serios desperfectos. El monumental edificio de la Aduana de Barcelona resultó con averías valoradas en millones de pesetas.*

Muelle de Barcelona: *En la entrada de este muelle se encontraban dos edificios gemelos, uno destinado a la Inspección de Muelles y el otro a Sanidad exterior, quedaron en ruinas, precisando demoler lo poco que había quedado.*

*El edificio de la Comandancia de Marina quedó tan averiado que se ha demolido por completo. El edificio Pabellón de Higiene, arruinado, requiriendo su demolición. El edificio de la cuarta sección de Carabineros, tuvo pocos desperfectos.*

*El edificio de la estación Marítima fue casi totalmente destruido, requiriendo obras de demolición. El edificio del Club Marítimo, quedó gravemente averiado. Los ocho grandes tinglados quedaron prácticamente destruidos. Las vías férreas quedaron muy destrozadas y*

*en algunos tramos hundidas. Los pavimentos también sufrieron mucho como los muros de parámetro, los cuales todavía hoy sufren desplomes. Las grúas también sufrieron destrozos.*

Muelle de San Beltrán: *El muro del muelle, de 300 m de longitud, sufrió importantes averías en el cuerpo sumergido y en las coronaciones de hormigón. Sufrió algunos desplomes. Las grúas y los edificios que se sitúan en el mismo se encontraban en ruinas.*

Muelles de Poniente: *En el muro había importantes averías. Dedicado este muelle a concesiones particulares, se produjeron numerosas roturas en las paredes de cerca, puertas, aceras y numerosos edificios.*

Muelle de Costa: *como en una parte de este muelle atracan los buques petroleros, fue uno de los que más sufrieron en su muro de muelle. El edificio de Potasas Ibéricas se produjeron importantes averías.*

Muelle de Contradique: *Edificio depósito de Minas de Potasa Súrria, en ruinas, el edificio de la Unión Española de Explosivos, en ruinas; la Estación Sanitaria Exterior destrozada; edificio y torre para el servicio de faro de luz roja averiado; edificio del servicio de los prácticos, dependencias de salvamento de Náufragos, etc. Con grandes averías. Las instalaciones de Aeronáutica Naval, con grandes averías.»*

Per aquesta raó, un cop Barcelona fou ocupada el 26 de gener de 1939 per les tropes franquistes una de les zones amb un aspecte més clar del que havia significat la guerra aèria i que reflectia perfectament la destrucció fou la del port. Així ho recollia José Gomá<sup>145</sup> quan ens parla que: «Terrible era el espectáculo que ofrecía el puerto de Barcelona a la llegada de los nacionales. Muelles destrozados, almacenes destruidos, vagones volcados. Los depósitos de CAMPSA destruidos. Hay gran número de buques dañados e incendiados.» Aquesta mateixa sensació fou compartida pels pocs barcelonins que es decidiren a visitar el port pocs dies després del final de la guerra<sup>146</sup>: «A la tarda hem anat al moll per veure les destrosses causades per l'aviació nacional. Tot està desfet. L'espectacle és imponent: "tinglados", molls de càrrega, edificis, vies, estació marítima, tot està destruït. Molts dels vaixells estan enfonsats i sols es veuen els pals. El moll fou un lloc d'objectiu diari i ara podem comprendre que els bombardeigs fossin sempre a la Barceloneta [...]»

Veient tot això, es posa de manifest que l'aviació legionària italiana, màxima responsable dels bombardeigs sobre Barcelona i del seu port, va aconseguir quasi totalment un dels seus màxims objectius que fou la paralització del port. La destrucció dels transport ferroviari del

<sup>145</sup> Gomá, José. *La guerra en el aire*. Barcelona: Editorial AHR, 1958 pàg. 304.

<sup>146</sup> Renart, Joaquim *Diari 1918-1961. La guerra: volum sisè (1936-1939)*. Barcelona: Proa, 2003 pàg. 550. També citat per Albertí, Santiago i Elisenda. Op. cit. pàg. 352.

port, dels magatzems on es podia guardar diferents materials, de les eines de funcionament dels molls com les grues, dels dipòsits de combustibles que impedissin el subministrament de gasolina a l'exèrcit republicà i l'objectiu de tocar els vaixells que atracaven al port per impossibilitar el subministrament de carburant, armes i queviures per a la rereguarda, va posar de manifest que el port era considerat una prioritat a destruir. Molts vaixells quedaren inservibles a causa dels bombardeigs, deixant una imatge de molts d'ells mig enfonsats als diferents molls. En total, i partir de la documentació localitzada, s'han comptabilitzat que 40 vaixells foren tocats en algun moment per les bombes<sup>147</sup>:

**Taula 5: Bombardeigs sobre els vaixells atracats al Port de Barcelona.**

Data en que foren tocats	Vaixell	Moll
12 de maig de 1938 i 22 de gener de 1939	Ciutat de Sevilla	Sant Bertran
14 de maig de 1938	Euphorbia	Ponent
19 de juny de 1938	Campeche	Nou
13 de setembre i 8 d'octubre de 1938 i 14 de gener de 1939	Zorroza	Costa i Ponent
16 de setembre de 1938	Capitán Segarra	Barcelona
13 d'agost i 16 de setembre de 1938 i 22 de gener de 1939	Alacant	Balears i Morrot
16 de setembre de 1938	Gothic	Ponent
24 de setembre de 1938 i 22 de gener de 1939	President Macià	Barcelona
24 de setembre de 1938	Mercedes	Barcelona
24 de setembre de 1938	Sac 6	Sant Bertran
3 d'octubre de 1938 i 22 de gener de 1939	African Mariner	Barceloneta
4 d'octubre de 1938	Thorpebay	Ponent
8 d'octubre de 1938	Rio Segre	Costa
19 d'octubre de 1938	African Explorer	Muralla
21 d'octubre de 1938 i 4 i 9 de gener de 1939	Tofiño	Muralla
13 de novembre de 1938	Lake Hallwill	Ponent
13 de novembre de 1938	Espanya	Costa
13 de novembre de 1938	Sac 4	Sant Bertran
24 de novembre de 1938	Campero	Costa
14 d'octubre i 28 de novembre de 1938 i 21 de gener de 1939	Villa de Madrid	Balears i Espanya
5 de desembre de 1938 i 4 i 14 de gener de 1939	Stanwell	Ponent, Barcelona i Sant Bertran
1 de desembre de 1938	Ciutat de Maó	Balears
27 de desembre de 1938	Stancroft	Sant Bertran
27 de desembre de 1938	Lake Newchatel	Sant Bertran
8 de gener de 1939	Argentina	Pescadors
9 de gener de 1939	Alresford	Muralla
9 de gener de 1939	Stanholme	Espanya

<sup>147</sup> Aquestes dades han estat extretes de l'AHPB *Relación de los bombardeos habidos en la zona de servicios del puerto hasta 31 de diciembre de 1938*. I dels diaris dels bombardeigs de 1939. Segons dades de la Comissió de l'Armada pel Salvament de vaixells foren 32 els vaixells enfonsats, mentre que José Luis Infiesta (Alcofar Nassaes) va localitzar en els seus estudis 36 vaixells. Aquest tema el tornarem a tractar al capítol dedicat a la reconstrucció del port de Barcelona.

3 de desembre de 1938 i 21 de gener de 1939	Besòs	Nou
21 de gener de 1939	Uruguai	Balears
6 de juny de 1938	Perklaan	Barcelona
10 d'agost i 5 de desembre de 1938	Andutz-Mendi	Nou i Sant Bertran
9 d'octubre de 1938	Bramhill	Muralla
9 d'octubre de 1938	Lake Genewa	Muralla
3 d'octubre i 28 de novembre de 1938	Ricardo R.	Ponent.
24 de setembre de 1938	Werbomilla	Sant Bertran
24 de setembre de 1938	Torres i Bages	Sant Bertran
24 de setembre de 1938	Lealtad	Sant Bertran
13 d'octubre de 1938	Submarí C.1	Barcelona
12 de novembre de 1938	Pons Martí	Muralla
29 de novembre de 1938	Cala Llamp	Muralla
19 d'octubre de 1938	Micene	Costa

Font: elaboració pròpia a partir de la documentació custodiada a l'Arxiu Històric del Port de Barcelona.

Si ens hi fixem, els vaixells que foren tocats per les bombes es trobaven atracats en els molls que foren més castigats pels bombardejos. Creiem que això no fou una casualitat i que l'aviació italiana va cercar deliberadament destruir aquests mercants per impedir que realitzessin el comerç i l'intercanvi de mercaderies en benefici de la República. Al capdavant, un vaixell tocat havia de restar al port una temporada, fins a ser reparat, i això ja l'obligava a entomar més atacs que tenien moltes possibilitats de tocar-lo novament.

També cal aturar-se en el fet que molts dels vaixells que foren danyats per les bombes feixistes eren de bandera britànica. Aquest fet va motivar moltes queixes a nivell diplomàtic per part del govern britànic al govern de Burgos. Les autoritats franquistes, ja des d'un primer moment, van demanar que els súbdits britànics no s'apropessin al port ja que havia estat declarat objectiu militar. Malgrat tot, els vaixells britànics seguiren sent bombardejats i les tensions amb el govern britànic es mantingueren. Per intentar justificar aquesta situació Franco va aprofitar l'entrevista que li realitzà el diari *Times*, el 27 de juny de 1938, per parlar del tema:

*«Pero, a propósito de estas incursiones de la aviación nacional contra los puertos enemigos, se viene hablando de bombardeos intencionados contra barcos ingleses. [Resposta] Lo sé, pero quien hable de bombardeos intencionados, o lo hace maliciosamente o con ignorancia de lo que dice. Los proyectiles arrojados en los bombardeos aéreos como en cualquier otra clase de tiro tienen su dispersión, lo que convierte en zona peligrosa cuando rodea objetivos militares que se quieren batir. Se aspira, sí, a que el centro del bombardeo coincida con el objetivo perseguido y se consigue gran número de veces, pero es absolutamente imposible lograr que los efectos de los explosivos no alcancen a cualquier objeto determinado que en la zona de bombardeo se encuentre.»*

*Otras varias circunstancias, aún está la imposible precisión del tiro. En primer lugar, los puertos rojos [...] están salpicados de baterías antiaéreas, por lo que los aviones se ven precisados a efectuar sus bombardeos ya durante la noche, ya a alturas que oscilan entre los tres y cuatro mil metros, alturas a las cuales los barcos se ven como minúsculos [...] Por otra parte, la velocidad, superior a 400 Km./H., de los aviones obliga a soltar la bombas 4 Km. antes de situarse en la vertical del objetivo, sobre el que no se puede desaprovechar los instantes y en el que cada nueva pasada es una multiplicación de los riesgos. Además, los ataques de la caza enemiga aumentan, es lógico, las dificultades y reducen las posibilidades de precisar tiro. »*

Franco en aquestes declaracions argumentava que les causes dels bombardeigs sobre vaixells anglesos eren la mala sort d'estar en un port que era un objectiu militar i que les condicions dels vols impedia la precisió desitjada. En aquest darrer cas ho argumentava a partir d'explicar que qüestions tècniques i les defenses dels ports per part de l'exèrcit republicà impossibilitaven que el llançament de les bombes tinguessin la precisió necessària. Fins i tot posava com excusa un fet fals, com s'ha anat explicant al llarg del capítol, com era dir que els atacs només podien ser nocturns i que per tant no deixaven que els bombardejos fossin del tot precisos.

Per acabar amb la polèmica, durant l'entrevista Franco acusà que la majoria de vaixells britànics danyats eren mercants amb bandera anglesa però que es dedicaven al contraban de material de guerra. Totes aquestes dades eren conegudes, segons Franco, pel govern anglès i pel seu Primer Ministre Mr. Chamberlain. Amb tot, el més destacat de tot això fou la preocupació de les autoritats franquistes per justificar davant l'opinió pública anglesa i les seves autoritats aquests bombardeigs per així impedir el seu neguit i, sobretot, una possible intervenció en contra dels seus interessos. Calia mantenir la neutralitat anglesa al preu que fos.

Les tropes italianes amb els seus bombardejos havien deixat pràcticament inservible el port de Barcelona. Els seus atacs, tot i l'oposició de les bateries antiaèries, havien aconseguit fer complir el seu objectiu de paralitzar el port. En el seu discurs fins i tot apuntaven que ho havien fet sense tocar amb les seves bombes cap barri cèntric, exceptuant la Barceloneta, i que per tant no havien atac a la població civil. Els seus atacs havien estat només contra objectius militars: «*La città intatta*<sup>148</sup>. *La realtà è qui, terribile ma esaltante. Il porto è una rovina sola,*

---

<sup>148</sup> Sota el títol «La ciutat intacta» la propaganda feixista presumia dels bombardeigs portats a terme per la seva aviació dins del reportatge *Catalunya, la fotografia documental de l'assajament aeri*. Citat per Villarroja, Joan. Op. Cit. Pàg. 136



*un cimitero di navi, ma la città è intatta, se si toglie Barceloneta, che del porto fa parte inscindibile e che protende le sue case sino all'altezza del molo detto delle Baleari. C'è ancora la traccia, tutt'inforno, della siepe di filo spinato stesa dai rossi per impedire alla popolazione, e agli osservatori stranieri, di rendersi conto esatto dei anni arrecati dagli aeri al porto, fuori della suepe Barcelona mostra il suo volto bellissimo, liscio, senza la butterazione dell'esplosivo.*

*I Fachi delle Baleari, piccola aliquota di una Armata aerea, possono vantarsi di un capolavoro bellico che non ha riscontro, sempre presi di mira, di giorno e di notte, dalle batterie contraeree assai attive, e attaccati spesso da pattuglie de caccia, la loro precisione di tiro non ha mai smentito la fama degli equipaggi italiano, il cui addestramento è veramente superiore. Dei loro lanci trovate i segni spaventosi sino al fascio di binari della Gare di France proprio a ridosso di Barceloneta; al di là di quel limite, come se il filo spinato fosse visibile da 5.000 m d'altezza, non c'è un impatto. Un solo bombardamento di rappresaglia, ordinato dal Generalissimo dopo le incursioni rosse del dicembre 1937 su Burgos, Siviglia, Cordova, Valladolid e Salamanca, venne eseguito dai Falchi sulla città, e se produsse danni, si vide subito che Franco ne aveva previsto l'immediata efficacia intimidatoria, poichè da quel giorno cessarono gli attacchi della aviazione rossa alle città aperte nazionali.*

*Sono trentunoi piroscafi affondati, semiaffondati o comunque ridotti a scafi buoni soltanto per imprese di demolizione, che potete contare nel porto di Barcelona. E sono una ciquantina i vapori che, colpiti, hanno d'urgenza lasciato il bacino portuale, coi loro mezzi o a rimorchio, dopo i bombardamenti. Sarà sommamente interessante la pubblicazione, che certo verrà fatta più avanti a cura della Jefatura del Aire, dei diarii della capitaneria di porto barcellonese.»*

Com restà palès en aquest paràgraf, els autors assenyalen els efectes devastadors dels bombardeigs damunt el port i sobretot sobre els vaixells, dels quals més de cinquanta foren colpits als molls. En l'article també es fa referència a un sol bombardeig represàlia dins la part poblada de la ciutat i que amb tota seguretat fou el del dia 30 de gener de 1938.

La premsa franquista ben aviat també es va fer ressò dels danys que s'havien registrat al port de Barcelona. Després de publicar una breu nota el 4 de febrer de 1939, on s'apuntava que el port començava a recuperar la seva activitat<sup>149</sup>, el 23 d'aquest mateix mes es publicava un extens article en què es detallaven els danys acumulats a la instal·lació portuària. Aquest article era un reproducció d'un altre aparegut a la premsa italiana, concretament al Giornale

<sup>149</sup> «Renace la vida en el Puerto» *La Vanguardia Española*, 4 de febrer de 1939, pàg. 2

d'Itàlia, on es feia bandera de la bona feina que havia realitzat l'aviació legionària a l'hora de destruir aquell objectiu militar. S'ha cregut convenient reproduir en bona part l'article, no només perquè es tracta d'un valuós testimoni dels danys registrats al port barceloní, sinó que a més a més es un bon exemple de com justificaven i presumien els feixistes dels bombardeigs aeris que havien protagonitzat: «[...] *Los pilotos de las Baleares han llegado en pequeños grupos a Barcelona para ver de cerca los efectos del bombardeo efectuado por espacio de casi dos años en el puerto y en los objetivos militares de la capital catalana. Pero sobre todo en el puerto, que era la referencia principal del contrabando marítimo efectuado a favor de los rojos. [...] En los doce meses de 1938 han venido aquí 70 veces en medio de la furia desatada por la reacción antiaérea instalada en la altura de Montjuich [...] y no volviendo nunca atrás sin haber cumplido su misión.*

*[...] Y sin embargo, a pesar de la muchas mentiras que en la España roja y en otras partes han sido escritas sobre los bombardeos de Barcelona, es innegable el hecho de que la gente se había habituado a quedarse en casa y a guarecerse en los portales aun cuando sintiese estallar las bombas, porque sabía bien que solamente el puerto era el blanco de la incursión. Pero el puerto nos da una prueba plena de lo que ha sido la acción aérea procedente de las Baleares. Entre las dársenas y los muelles hay 29 vapores hundidos [...] Un cementerio de naves que es un macabro muestrario de los infinitos modos cómo un barco puede terminar su existencia de navegante, y en casi todas las naves no completamente hundidas es fácil constatar cuales han sido los efectos de las bombas, que no son tampoco las de los máximos calibres.*

*Las autoridades rojas no intentaron limpiar el puerto de tantos cascos que obstaculizaban y obstaculizan todavía el tráfico, porque ninguna empresa quiso aceptar las lisonjeras ofertas hechas por el gobierno marxista. Solamente una vez, en noviembre pasado, un grupo de empresas de Marsella aceptó iniciar los trabajos de limpieza de los puertos rojos e inició su actividad en el puerto de Palamós, en cuya boca había hundidos unos seis barcos. [...] Para proteger su trabajo (50 obreros, 2 pontones y un vapor) el Gobierno de Barcelona trasladó alrededor de Palamós cuatro baterías antiaéreas, y los marseleses comenzaron su tarea. Pero dos días después llegó la formación legionaria, realizó un formidable bombardeo en el puerto y tanta prisa se dieron los marseleses que el mismo día el vapor auxiliar se llevó a remolque los pontones y los devolvió al puerto donde habían salido.*

*[...] Porque la aviación de las Baleares posee datos seguros por los cuales se sabe que desde el principio de la actividad de bombardeo hasta fines de enero próximo pasado, los barcos*

*contrabandistas tocados son más de dos cientos, de los cuales al menos la mitad, pueden considerarse como perdidos.*

*Habrá tiempo para volver a insistir sobre la acción de guerra desarrollada por los aparatos de bombardeo de las Baleares contra los puertos rojos. Pero mientras tanto conviene tomar acta no sólo de los veintinueve vapores hundidos en el puerto de Barcelona, sino del estado de devastación en que se encuentran los muelles, las dársenas, los fondeaderos, los almacenes y los depósitos. En algunos puntos ofrecen un espectáculo de infierno dantesco<sup>150</sup>.»*

L'article tornava a servir als responsables italians per justificava els atacs realitzats sobre el port a partir de recordar que es tractava d'un objectiu militar i que en ell, segons el seu criteri, era el principal indret de contraban marítim portat a terme per les autoritats republicanes. Més endavant, es fa esment a les "mentires" que s'havien dit sobre els bombardeigs a Barcelona, al considerar que aquests se centraven principalment sobre la zona portuària, i que aquest fet era perfectament conegut per la població de la capital catalana. També es parla dels intents que portaren a terme les autoritats republicanes per netejar els danys acumulats en els ports catalans i com aquests havien fracassat a causa dels atacs italians. Finalment, es feia esment dels danys que es registraren tant als molls com en els vaixells que quedaren danyats com a resultat dels atacs aeris. En aquest cas, es feia bandera de les destruccions provocades pels bombardeigs, i per tant no es recollien les problemàtiques que es derivaven de tenir el port de Barcelona bloquejat a causa de les mateixes.

En la mateixa línia va estar l'article que aparegué al diari ABC el 25 de febrer de 1939. Sota el títol «La reconstrucción del puerto», s'aprofitava el fet que s'havien iniciat els treballs preliminars per treure a flotació una trentena de vaixells de grans dimensions, per tornar a justificar els atacs aeris sobre el port a partir de considerar que els responsables de les agressions havien estat les autoritats republicanes per haver-lo utilitzat com indret d'arribada i magatzem de material de guerra: «*Los rojos convirtieron el puerto de Barcelona en desembarco de contrabando de guerra, haciendo de él un objetivo militar de máximo interés para nuestros aviones. El número de barcos hundidos y la calidad del material que encierran en sus bodegas demuestran el acierto y la puntería de nuestros aviadores. [...] los tinglados, los almacenes generales, la Estación Marítima, los grandes depósitos construidos para servir al comercio y a la riqueza de Barcelona, fueron convertidos por los rojos en polvorín y en arsenal de armas y municiones, y sufrieron con todo rigor los efectos de la guerra. [...] el*

---

<sup>150</sup> «El puerto de Barcelona, muestrario macabro de las naves marxistas.» *La Vanguardia Española*, 23 de febrer de 1939, pàg. 13.

*Gobierno rojo llevó los horrores de la guerra al puerto de Barcelona, convirtiéndole en centro de contrabando de material bélico [...]»*

El discurs de què l'aviació legionària italiana només es dedicà a bombardejar objectius militars ha estat molt present a la historiografia des del final de la Guerra Civil. Un dels màxims especialistes en l'estudi dels bombardejos protagonitzats per l'aviació italiana, Alcofar Nassaes (pseudònim de José Luis Infiesta Pérez) basant-se en una sèrie de cartes particulars de pilots italians que participaren en aquests bombardeigs, defensa que l'aviació italiana realitzà els seus atacs amb molta moderació procurant tocar únicament objectius militars i intentant danyar el menys possible les ciutats i els seus habitants. Malgrat aquesta manifestació, i tot i que sí que s'ha de reconèixer que el port fou atacat en múltiples ocasions al ser considerat objectiu militar, l'afirmació que la resta de la ciutat no patí els estralls dels bombardeigs ens sembla poc creïble. Aquest argument ja fou contrarestat en el seu moment per l'historiador Joan Villarroja en el seu treball *Els bombardeigs de Barcelona durant la Guerra Civil (1936-1939)*, l'any 1981 quan sortí publicat per primera vegada. En el llibre es posa de manifest que Barcelona havia estat bombardejada de forma sistemàtica entre 1937 i principis de 1939 i que punts habitats sense ser objectius militars havien estat colpits sense pietat. En aquest capítol també s'ha intentat posar de manifest aquest darrer argument, amb l'exemple dels terribles bombardejos que patí la capital catalana entre els dies 16 i 18 de març de 1938. Uns atacs que foren terribles i que només buscaren imposar el terror entre la població, ja que el port, el màxim representant dels objectius militars que hi havia a Barcelona, només va ser objecte d'un sol atac dels tretze que s'enregistraren durant aquestes jornades.

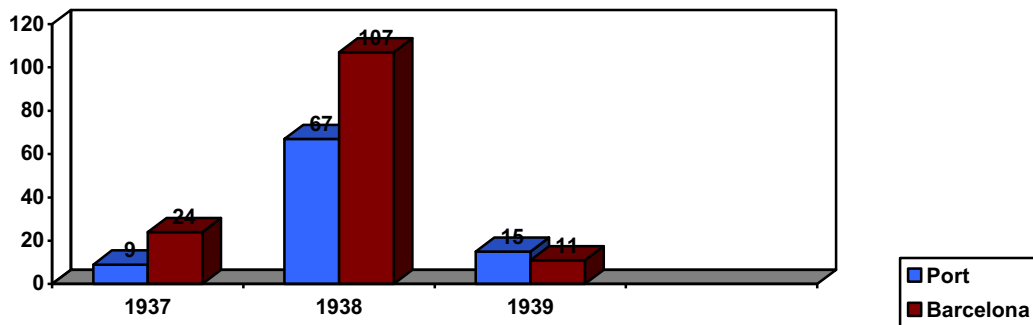
I és que com es pot observar en el següent gràfic el port no començaria a ser bombardejat de forma sistemàtica fins el juny de 1938 i especialment a partir de setembre, quan la batalla de l'Ebre s'havia estabilitzat i les tropes franquistes ja no necessitaven tota l'aviació de Mallorca a la seva disponibilitat com havia succeït fins aquest moment. Fins aquestes dates la diferència de bombardeigs entre el port i la ciutat fou molt elevada. A partir d'aquesta darrera data hi ha poca diferència entre els atacs que registrava el port i la ciutat, desapareixent i fins i tot invertint-se el gener de 1939, quan el port va suportar més agressions que la resta de la ciutat. L'any 1937, el port va patir 9 atacs dels 24 que sofrí Barcelona, és a dir el 37.5%. El 1938 les xifres es multiplicarien sobretot gràcies als darrers quatre mesos de l'any. Durant aquests 12 mesos Barcelona patí 107 bombardeigs mentre que el port 67<sup>151</sup>, el que significava

---

<sup>151</sup> En aquest cas s'han recollit les dades registrades per les autoritats portuàries republicanes i localitzades a l'Arxiu Històric del Port de Barcelona. Per tant, no s'han pres com a referència les recollides per José Luis

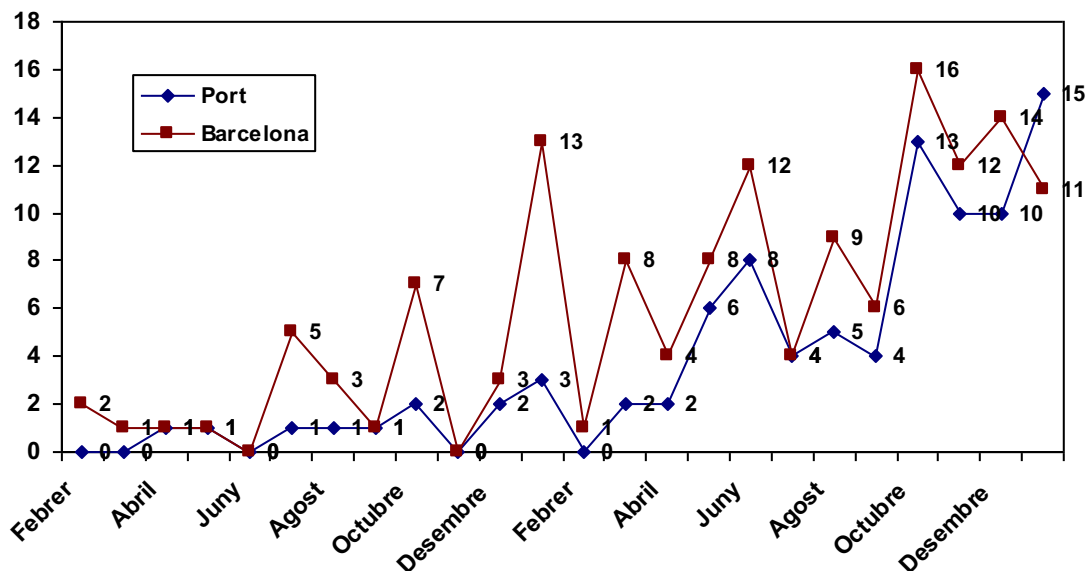
un 62,6%. Entre l'1 i el 26 de gener el port va sofrir 15 agressions mentre que la resta de la ciutat patí 11. Un període aquest mes de gener on es concentrà un percentatge major d'atacs, un per cada 1,7 dies, mentre que el 1937 es registra un bombardeig cada 40 dies i el 1938 un bombardeig cada 5,4 dies.

**Gràfic 1: Bombardeigs patits a Barcelona i el seu port per anys.**



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'Arxiu Històric del Port de Barcelona i del Llibre Els bombardeigs de Barcelona durant la Guerra Civil.

**Gràfic 2: Evolució per mesos dels bombardeigs registrats a Barcelona i el seu port entre febrer de 1937 i el 26 de gener de 1939.**



Font: . Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'Arxiu Històric del Port de Barcelona.

De nou es posa de manifest que tot i els discursos realitzats per les autoritats franquistes i italianes que els bombardejos eren només per destruir objectius militars, i en el cas de

---

Infiesta en la seva obra *La aviación legionaria en la guerra española*, i que parlen de 88 agressions sobre el port de Barcelona durant l'any 1938.

Barcelona el seu port, les dades ens parlen que la zona portuària no va començar a ser bombardejada de manera constant fins el juny de 1938.

Finalment, també ens agradaria destacar que les autoritats republicanes foren molt poc previsores davant el fet que el port de Barcelona era considerat un objectiu militar de màxima prioritat pels enemics. Les defenses que es posaren en funcionament es mostraren, vist els resultats, com a insuficients, i els refugis antiaeris no es començaren a planificar fins el maig de 1938. Uns refugis que eren necessaris per protegir els treballadors del port i que, com ha quedat explicat, finalment no s'acabaren concretant. La manca de protecció va fer que es comptabilitzessin, segons fonts republicanes, 77 morts, xifra que de ben segur fou superior.

A nivell econòmic, el port també va quedar col·lapsat i no recuperaria la seva plena activitat fins als anys seixanta. No fou fins aquestes dates que el port no va recuperar el tràfic mercantil de l'any 1929<sup>152</sup>.

El port fou, sense cap mena de dubte, i després de seguir la documentació de les autoritats portuàries republicanes, destruït pels bombardejos rebels. Les 91 agressions que s'han localitzat i explicat ho posen de manifest, i ens ajuden a entendre el perquè fou una de les infraestructures catalanes més castigades durant la Guerra Civil.

### **LA DESTRUCCIÓ DEL PORT DE TARRAGONA DURANT LA GUERRA CIVIL** **(1937-1939).**

Després d'haver analitzat com es va portar a terme la destrucció del port de Barcelona, en aquest bloc passarem a descriure com es va veure afectat pels bombardeigs el segon port en importància de Catalunya, el port de Tarragona.

Per realitzar la descripció i l'anàlisi de les destrosses que va sofrir aquesta infraestructura no ha estat possible localitzar, com el cas de Barcelona, els informes que va elaborar la Junta del Port de Tarragona per cadascuna de les agressions aèries que va rebre la instal·lació portuària. Per aquesta raó, per elaborar aquest apartat s'ha utilitzat la poca documentació que es custodia a l'Arxiu Històric del Port de Tarragona i la diferent bibliografia publicada fins avui sobre la temàtica<sup>153</sup>.

---

<sup>152</sup> Castejón, Rosa Maria. «El movimiento comercial del puerto de Barcelona.» *Revista de Geografía*. 1974, Vol.8, núm.1-2, Pág. 129-157.

<sup>153</sup> Per elaborar aquest capítol s'ha utilitzat la següent bibliografia: Alcofar Nassaes, J. *La aviación legionaria en la guerra de España*. Barcelona: Euros, 1975; González Huix, Francisco J. *El asedio Aéreo de Tarragona 1937-1939*. Tarragona: Diputació de Tarragona i Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV, 1990; *El*

Tal com ha quedat demostrat en el cas del port de Barcelona, l'aviació legionària italiana també fou l'encarregada de destruir la major part del port de Tarragona. La Guerra Civil esdevingué un excel·lent camp de proves per l'assaig de l'art de la guerra, guerra que posteriorment, havia de colpir Europa. En aquest sentit un dels experiments més reeixits fou la utilització de l'aviació per a bombardejar sistemàticament objectius militars, com foren els ports, i a la població civil amb la finalitat de paraitzar i desmoralitzar la rereguarda. El port de Tarragona des del primer moment fou considerat com un objectiu militar per part de les tropes rebels que calia anihilar. Els atacs contra aquestes instal·lacions havien d'ésser continus per impedir l'arribada de mercants amb material militar. Tal com es veurà al llarg del capítol, l'aviació franquista aconseguí acomplir amb escreix l'objectiu de paraitzar l'activitat portuària tarragonina des de principis de 1938.

El 14 d'abril de 1937, entre les sis i dos quarts de set del matí, la ciutat i el port de Tarragona varen sofrir el primer bombardeig a conseqüència de l'aproximació de dos vaixells, el Canàries i el Balears, els quals dispararen una quarantena de canonades durant aproximadament un quart d'hora des d'unes tres milles de la costa. Els projectils que dispararen no aconseguiren tocar totalment els objectius marcats per la marina franquista, que eren bàsicament destruir els dipòsits de combustible de la CAMPSA, només patint lleus desperfectes. Pel que fa al port, la majoria d'obusos van caure a l'aigua dins dels molls interiors. N'hi hagué un d'ells que esclatà al mig de la calçada del moll Paral·lel, obrint un sot d'uns dos metres de diàmetre per mig metre de profunditat<sup>154</sup>. Un altre obús va esclatar al pont del vaixell Campomanes, ancorat aquest dia al moll, i li produí avaries i destrosses de consideració<sup>155</sup>. Alguns dels altres obusos disparats caigueren dins la zona portuària,

---

*puerto y la mar de Tarragona durante la Guerra Civil 1936-1939*. Tarragona: Diputació de Tarragona i Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV, 1995; Piqué i Padró, Jordi. *La crisi de la rereguarda. Revolució i Guerra Civil a Tarragona (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1998; Salvador i Andrés, Lluís de. *Quan la mort venia del cel. Memòria dels bombardejos sobre Tarragona (1937-1939)*. Valls: Cossetània Edicions, 2009; Sánchez Cervelló, Josep. «Els bombardejos sobre Tarragona» dins *La Guerra Civil a Catalunya (1936-1939)*. Barcelona: Edicions 62, 2004 vol.3. Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1986; així com en els arxius del Port de Tarragona, l'Arxiu Històric Nacional (Fons Rojo), Arxiu General Militar d'Àvila i del Pavelló de la República de la Universitat de Barcelona.

<sup>154</sup> El vaixell rebel també va disparar algunes granades que, en esclatar a l'aire a la dàrsena interior del port, projectaren la metralla sobre la part baixa i al centre de la població.

<sup>155</sup> Durant el bombardeig, alguns tripulants del Campomanes saltaren a terra per tal de defugir el perill. En aquest moment, esclatà un obús caigut al moll i tres dels mariners resultaren ferits, per bé que de poca consideració. Els danys ocasionats resultaren de poca importància i foren reparats pocs dies després a Barcelona. Salvador i Andrés, Lluís de. *Quan la mort venia del cel. Memòria dels bombardejos sobre Tarragona (1937-1939)*. Valls: Cossetània Edicions, 2009 pàg.34

concretament entre els vaixells Cabo Cullera, Isla de Menorca i Mahón, causant desperfectes a tots ells<sup>156</sup>.

El segon bombardeig que va registrar el port de Tarragona fou el del dia 28 de maig de 1937 i va ser considerat el primer que es va realitzar des de l'aire. Durant el transcurs de la jornada un avió llançà dues bombes sobre la zona portuària, sense que causessin gaires danys sobre el port<sup>157</sup>.

Després d'uns quants dies de calma, el 17 de juny a dos quarts de deu del vespre l'aviació legionària italiana tornà a sotmetre a la capital tarragonina a un intens bombardeig que provocà un considerable número de víctimes –9 morts i una quarantena de ferits– i destrosses materials. El número de bombes llançades fou de 26, la majoria de les quals tocaren les immediacions de la línia del ferrocarril, la platja del Miracle, el moll de Llevant i la dàrsena interior del port<sup>158</sup>. En aquest darrer indret es registraren algunes víctimes que formaven part de la tripulació d'un veler ancorat a la badia. Probablement la darrera de les bombes que va ser llançada fou la que va esclatar al mar, vora dels viviers de musclos, la qual destrossà tres de les seves embarcacions.

A partir de l'agost, Tarragona disposà d'un sistema de sirenes a diversos llocs de la ciutat per poder avisar a la població en cas d'amenaça aèria. També la creació de la Junta de Defensa Passiva permeté la construcció de refugis homologats. Aquestes noves mesures es posaren en pràctica a partir del 18 d'agost de 1937 quan cap a les deu de la nit, les autoritats portuàries tornaren a registrar un nou bombardeig sobre el port i l'estació del ferrocarril, la qual es trobava molt propera a les instal·lacions portuàries. A l'hora esmentada hi havia, a les vies situades entre les andanes principals i el pas a nivell del port, un tren preparat per sortir. Les bombes hi van caure a prop, als terrenys existents entre les vies esmentades i la vora de la mar. Sortosament, no causaren cap dany ni a les instal·lacions ferroviàries ni al personal. En canvi, causaren dues víctimes entre les persones que es trobaven al recinte de l'estació, prop de la Comandància de Marina<sup>159</sup>.

---

<sup>156</sup> Solé i Sabaté, Josep M. Villarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1988, pàg. 27. Segons un testimoni, la gent del Serrallo deixà el barri buit. Caigueren alguns projectils dins del port entre els vaixells Cabo Cullera, Isla de Menorca i Mahon, aquest darrer presó de sacerdots, i el segon presó dels seglars. El Cabo Cullera estava buit de detinguts, però una bomba li trencà les amarres.

<sup>157</sup> Aquest atac només ha estat recollit per Solé i Sabaté, Josep M. Villarroya, Joan. Op. Cit. Pàg. 28.

<sup>158</sup> González Huix, Francisco J. *El asedio Aéreo de Tarragona 1937-1939*. Tarragona: Diputació de Tarragona i Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV, 1990 pàg. 32

<sup>159</sup> Salvador i Andrés, Lluís de. Op. Cit. Pàg.72



El fet que tant l'estació del ferrocarril com els dipòsits de combustible de la CAMPSA, dos objectius militars principals a bombardejar per les tropes rebels, es trobessin molt propers al port, va provocar que molts dels atacs afectessin a tots tres indrets.

Durant el mes de setembre de 1937, la zona portuària de Tarragona va comptabilitzar tres noves agressions aèries, les dels dies 4, 23 i 25, les quals sobretot colpiren els dipòsits de la CAMPSA. Cap a les set de la tarda del dia 4, l'aviació feixista començà a metrallar els dipòsits de gasolina de la companyia CAMPSA, que en aquests moments es trobaven plens. Al cap d'una hora, a les vuit, un grup de bombarders va fer acte de presència de nou sobre els dipòsits per bombardejar-los. Com a conseqüència dels atacs, les bombes tocaren de ple el dipòsit núm.2, on hi havia uns 300.000 litres d'alcohol desnaturalitzat o de cremar, el que donà lloc a una terrible explosió.

Una altra bomba esclatà entre els dipòsits núm.2 i 7. L'impacte acabà provocant el trencament de les canonades de conducció i l'incendi de la gasolina dels dipòsits núm. 6 i 7. La resta de dipòsits també es van veure afectats per les bombes o la metralla, i tots ells quedaren devorats per les flames. El foc no va quedar del tot controlat fins onze dies després de la incursió feixista. Per poder-lo sufocar s'hagueren de desplaçar fins a Tarragona equips de bombers de Reus i Barcelona<sup>160</sup>.

El 23 de setembre, cap a les sis del matí, dos avions Savoia deixaren anar una dotzena de bombes sobre la zona portuària. Dues de les bombes aconseguiren colpir el moll Paral·lel, mentre que altres tres ho feren sobre el contradic, a l'alçada del moll<sup>161</sup>.

Dos dies després d'aquest bombardeig, Tarragona va patir dues agressions més. La primera es va anotar poc després de les dotze de la nit, mentre que la segona es produí a un quart de sis de la tarda. En tots dos casos les zones més afectades per les bombes foren els dipòsits de la CAMPSA i el port. Durant la primera agressió aèria cap de les bombes llançades aconseguiren afectar aquest important establiment industrial com a resultat de les defenses antiaèries que s'emplaçaren en l'esmentat indret. Els danys ocasionats es limitaren a l'arrencament d'alguns arbres de les finques on les bombes van anar a caure.

A la tarda d'aquesta mateixa jornada, el bombardeig que es produí afectà al port i al centre i part baixa de la ciutat. Dins del port es comptabilitzaren cinc bombes que caigueren dins del moll de la Costa. Els llocs més castigats per les explosions de les bombes van ser els terrenys urbanitzats, compresos entre l'estació del ferrocarril i el carrer de la Pau; els carrers compresos entre el de Fermín Galán i el port, i la zona corresponent a l'estació de

<sup>160</sup> Ibídem. Pàg. 78 i 79.

<sup>161</sup> González Huix, Francisco J. Op. Cit. Pàg. 38

Classificació. Entre els edificis malmesos per les explosions hi figurà la casa del carrer del Mar, propietat de la Junta de Vigilància dels molls de Tarragona<sup>162</sup>.

Davant l'increment considerable dels bombardeigs les autoritats militars republicanes decidiren instal·lar defenses antiaèries per diferents punts de la ciutat, així com d'un punt d'observació permanent al campanar de la catedral, des d'on poder avisar en cas de l'arribada de l'aviació enemiga.

El dia 7 d'octubre l'Estat Major de l'Aire de l'exèrcit franquista va dictar una ordre d'operacions que disposava els passos a seguir per realitzar l'ofensiva aèria a la zona de Llevant. Els objectius que se cercaven anaven dirigits a minar la moral de la rereguarda republicana, impedir el tràfic marítim i la descàrrega de materials, i altres més específics delimitats a la zona de Tarragona, com foren els d'intentar destruir el port, els dipòsits de gasolina i els ponts sobre el riu Francolí. Amb la fi d'acomplir aquests objectius, durant el mes d'octubre de 1937, Tarragona va haver de suportar nous bombardeigs que cercaven tocar les zones esmentades. El més terrible d'aquests bombardeigs fou el del dia 13, quan es produïren dos atacs, el primer a dos quarts de dues de la tarda i el segon a un quart de vuit del vespre, que afectaren principalment el port, els voltants del riu Francolí i la factoria de la CAMPSA.

Els dies 16 i 18 d'octubre nous atacs aeris colpiren el port i els dipòsits de la CAMPSA. En el primer dels casos unes vuit bombes afectaren els molls de port. El del dia 18, a les 10 del matí, els avions rebels seguiren amb el propòsit d'acabar amb els dipòsits de combustible de la factoria petrolera de Tarragona, la qual proporcionava molt carburant a la rereguarda republicana. Per manca de precisió a l'hora de llançar els projectils, aquests no aconseguiren impactar en els objectius assenyalats<sup>163</sup>.

El 22 d'octubre, a dos quarts de quatre de la tarda, 17 bombes afectaren novament el port i danyaren els molls de Llevant, Paral·lel, el contradic i la dàrsena.

Durant el mes de novembre es registrà un sol bombardeig sobre el port, el del dia 17. Aquesta agressió es produí a dos quarts de set de la tarda, quan l'aviació italiana llançà una vintena de bombes sobre el port<sup>164</sup>. Durant aquest mateix mes també es produïren atacs aeris contra els ja molt malmesos dipòsits de la CAMPSA.

Finalment, els darrers bombardejos que patí Catalunya durant l'any 1937 es realitzaren sobre Tarragona. Les bombes llançades foren unes quaranta, les quals ocasionaren molts ferits i

---

<sup>162</sup> Salvador i Andrés, Lluís de. Op. Cit. Pàg. 83

<sup>163</sup> Ibídem pàg. 93.

<sup>164</sup> Solé i Sabaté, Josep M. Villarroya, Joan. Op. Cit. Pàg.47

reeixiren en destruir els dipòsits de la CAMPSA<sup>165</sup>. La finalitat d'acabar amb aquest objectiu militar semblava aconseguit, tot i que com es veurà, no significà el final dels bombardeigs contra aquest espai. Les autoritats franquistes feia mesos que tenien clar que era fonamental per fer mal a les autoritats republicanes destruir les instal·lacions d'emmagatzematge de combustible que s'utilitzaven tant per proveir a la població civil com a l'exèrcit. Amb la destrucció total dels dipòsits el govern de la República va haver d'incrementar les seves despeses per comprar i transportar per mar, amb els riscos que això suposava, més carburant des de l'estranger. A part d'això, la destrucció dels dipòsits va suposar la pèrdua d'un punt estratègic de subministrament de gasolina per part de les autoritats republicanes.

Però no només l'aviació franquista havia aconseguit destruir els dipòsits de benzina, sinó que també els bombardeigs que havia portat a terme havien assolit tocar de mort el port de Tarragona, doncs les seves activitats econòmiques quedaren paralitzades a partir d'aquest instant.

### **Els bombardeigs i destruccions sobre el port de Tarragona durant l'any 1938.**

L'any 1938 els bombardejos que patí tant la ciutat com el port de Tarragona es multiplicaren com a conseqüència que l'abast dels atacs aeris sobre Catalunya augmentà progressivament en intensitat i eficàcia. Aquesta circumstància es va deure a dos motius. El primer, perquè l'aviació italiana amb base a Mallorca augmentà el nombre d'avions bombarders destinats a atacar la rereguarda republicana. Els nous avions, més moderns que els anteriors, tingueren més capacitat per volar més hores i per carregar més bombes, aspectes que incrementaren la seva capacitat destructiva. El segon, es va deure a l'apropament de la guerra a territori català, sobretot a partir dels enfrontaments a Terol de principis d'any, i a la posterior arribada de les tropes franquistes a terres catalanes després de l'ofensiva a l'Aragó. La proximitat de les tropes rebels a Tarragona va provocar que els atacs augmentessin.

---

<sup>165</sup> Lluís de Salvador ens ha deixat testimoni de com va viure la ciutat de Tarragona el bombardeig del 30 de desembre i la destrucció dels dipòsits de gasolina: «En arribar els avions facciosos sobre la CAMPSA, deixaren anar el gruix de la seva càrrega. Es veu que una de les primeres bombes llançades encertà un dipòsit de gasolina, car immediatament es produí una formidable explosió a conseqüència de la qual trontollaren els edificis de la capital i caigueren esmicolats els vidres dels edificis, de les façanes principals o posteriors esmentades, cap a la banda de ponent. Al mateix temps es produïa una immensa columna de flames que pujava a una altura fantàstica cel amunt [...] Qui havia presencià aquest grandios incendi de la mateixa factoria produït pel bombardeig del dia 4 de setembre, no creia possible que es pogués produir un sinistre de proporcions més formidables. El del 30 de desembre el superà, però, de llarg, car aquests diversos milions de litres de líquids combustibles que cremaven tots alhora superaven tot allò imaginable per als veïns d'una ciutat pacífica com Tarragona.» Salvador i Andrés, Lluís de. Op. Cit. Pàg. 102

Tarragona fou bombardejada tres vegades durant el mes de gener de 1938. El primer es va produir el dia 12 cap a tres quarts i cinc de dotze del matí. Durant l'atac unes vint-i-cinc bombes colpiren el moll de la Costa, l'esplanada del Club Nàutic i el barri mariner del Serrallo, que es trobava molt a prop del port<sup>166</sup>.

El dia 16 Tarragona va patir un nou bombardeig que afectà principalment la zona de l'estació del ferrocarril.

Finalment, el dia 20 la capital tarragonina enregistrà el bombardeig mes importat del mes. Cap a dos quarts de nou del matí l'aviació feixista començà a bombardejar el port, veient-se afectats el moll Paral·lel, les dàrsenes i el dic transversal. Aquest dia al moll Paral·lel es trobava atracat i descarregant carbó el vaixell anglès Thorpeness. A la majoria d'obriers que es trobaven treballant l'atac els agafà per sorpresa. Tot i que gairebé totes les bombes van anar a parar al mar, les poques que colpiren el moll i el vaixell foren suficients per causar nombroses víctimes. Set dels tripulants del vaixell anglès quedaren morts a l'acte, mentre que dos dels obrers que treballaven en la descàrrega resultaren també morts a posteriori a conseqüència de les terribles ferides que patiren<sup>167</sup>. Els seus funerals foren multitudinaris i fins i tot comptaren amb la presència de parlamentaris laboristes anglesos que es trobaven de visita per Tarragona durant aquests dies. Després de la cerimònia, els parlamentaris anglesos convocaren una roda de premsa per condemnar l'agressió i per demanar l'actuació decidida del govern britànic, encapçalat en aquest moment pel partit conservador, en contra dels bombardejos sobre població civil: *«Nos han pedido nuestras observaciones acerca del bombardeo y matanzas de que ha sido víctima la tripulación del barco inglés Thorpeness, anclado en el puerto de Tarragona. Creemos que las mujeres y familias de los muertos encontrarán en su dolor un consuelo al saber que sus deudos han sido enterrados con todos los honores por el Gobierno español [...] No atañe a los laboristas sino al Gobierno inglés decidir por cuanto tiempo han de ser toleradas estas violaciones del Derecho Internacional, pero no olvidemos que la misma semana en que han muerto los marinos británicos, dos cientos cincuenta no combatientes han perecido por el raid de aviación efectuado sobre Barcelona<sup>168</sup>.»* Una demanda que en cap cas fou atesa.

Durant el mes de febrer de 1938 el port de Tarragona només va registrar un bombardeig, el del dia 4. Cap a les vuit del matí d'aquest dia, l'aviació italiana, seguint en el seu intent de

---

<sup>166</sup> Solé i Sabaté, Josep M. Villarroya, Joan. Op. Cit. Pàg.59

<sup>167</sup> Salvador i Andrés, Lluís de. Op. Cit. Pàg. 116 Pel que sembla, el govern anglès formulà una enèrgica protesta per aquests fets davant el govern de Burgos, la qual va ser resposta amb paraules de condol i justificant un desgraciat error.

<sup>168</sup> *La Vanguardia*. 25 de gener de 1938 pàg.3

tallar les comunicacions ferroviàries entre Catalunya i el País Valencià, i d'impedir el bon funcionament del port<sup>169</sup>, va llençar una trentena de bombes que caigueren dins del port i als terrenys situats entre aquest indret i les vies del ferrocarril. Cap de les explosions causà danys materials, tot i que si que va caldre lamentar la mort d'un treballador del port.

El mes de març fou sense cap mena de dubte un dels períodes en què Tarragona va haver de suportar mes atacs aeris. En total la ciutat va ser bombardejada entre nou i setze vegades, segons els autors consultats<sup>170</sup>, de les quals cinc s'ha pogut localitzar que afectaren el port.

El primer bombardeig que va registrar el port fou el del dia 10 a tres quarts d'onze del matí. La primera de les bombes que va tocar el port ho va fer sobre les roques de l'escullera del moll de Llevant, a l'altura del moll Paral·lel. Després d'aquest primer projectil, en caigueren tres més sobre el moll baix de Llevant, davant les casetes de les colles. Un altre esclatà al mateix racó de l'escala dita Reial, en el lloc de confluència entre els molls de Llevant i de la Costa. El següent esclatà a la via, vora del pas de nivell del port, mentre un petit grup feia el mateix a la platja de Ferreres, al davant de l'edifici de la Comandància de Marina<sup>171</sup>.

El segon bombardeig que patí el port de Tarragona durant el mes de març fou el del dia 14 a dos quarts de cinc de la tarda. Durant aquesta jornada unes vint-i-cinc bombes provocaren destrosses sobre el cobert núm.4 del moll de la Costa.

L'endemà dia 15 cap a tres quarts de cinc de la matinada un nou bombardeig va colpir el port de Tarragona. En aquesta ocasió un nou vaixell anglès, el Stanwell, que es trobava ancorat al moll Paral·lel, fou el qui va rebre un major número de bombes. El vaixell resultà tocat per una de les bombes que va caure al mig del pont, provocant-li moltes destrosses tant a les cambres de descans de la tripulació com a la sala de màquines. Com a conseqüència de l'explosió de les bombes, moriren tres membres de la tripulació. Una de les víctimes fou el capità de la marina mercant danesa C. Matsew, de 62 anys, que viatjava en el vaixell en qualitat de delegat de control del Comitè de No Intervenció<sup>172</sup>.

---

<sup>169</sup> Segons González Huix, pocs dies abans de l'ofensiva sobre l'Aragó, que havia de portar les tropes rebels al Mediterrani, el cap de l'Aire envià a l'Almirall del bloqueig de qui depenia l'aviació el següent telegrama sobre la prioritat dels objectius: «*El Generalísimo me ordena comuniqué a V.E. que entre los objetivos que deben ser bombardeados, figuran con preferencia los puertos, especialmente cuando en ellos hayan barcos descargando material de guerra*». Op. Cit. Pàg. 83

<sup>170</sup> Les xifres sobre els bombardeigs que patí Tarragona a partir d'aquestes dates varien força segons les fonts consultades. Mentre que González Huix comptabilitza 16 bombardejos durant el mes de març, Solé i Sabaté i Joan Villarroya registraren 9.

<sup>171</sup> Salvador i Andrés, Lluís de. Op. Cit. Pàg. 131. A part del port, el bombardeig afectà l'estació del ferrocarril i causà una gran mortalitat entre la població tarragonina, així com nombroses destrosses a la ciutat i al seu patrimoni artístic.

<sup>172</sup> *Ibidem* pàg. 149 *La Vanguardia* 16 de març de 1938 pàg.2. «Nuevos detalles del bombardeo del vapor inglés Stawell.» Com a resposta aquest atac, un dels hidroavions que formaven part de la patrulla autora de l'agressió,

El dia 20 de març cap a les onze de la nit un nou bombardeig afectà el port i les vies del ferrocarril. Finalment, el dia 26 a les tres de la tarda es va anotar el darrer bombardeig sobre el port de Tarragona d'aquest fatídic mes de març de 1938. Una vintena de bombes caigueren a l'aigua, dins del port i davant del barri del Serrallo. Un grup de cinc bombes colpiren les drassanes i escar mecànic de l'esmentat barri i causà grans destrosses a les edificacions. Dues més van anar a parar a la banda de fora de l'escullera del moll Transversal, en el punt de convergència amb el de desviació del riu Francolí.

Com sempre passava quan esclataven bombes a l'interior del port, al cap d'una estona van aparèixer a la superfície milers de peixos, morts pels efectes de les explosions, surant damunt de l'aigua. Els testimonis de l'època són nombrosos recordant aquesta imatge. Només destacarem el del periodista Lluís de Salvador que comentava en els seus articles que sempre que esclataven bombes al port, els treballadors aprofitaven la calma que seguia el bombardeig per agafar els peixos morts que suraven a l'aigua<sup>173</sup>.

El 19 d'abril de 1938 l'exèrcit franquista ocupava la localitat de Sant Carles de la Ràpita. Les tropes rebels ja havien arribat a Catalunya i havien començat a sotmetre una part del territori de les comarques tarragonines. Davant aquesta situació, el port de Tarragona tingué els dies comptats. L'escàs tràfic que havia quedat reduït al comerç marítim, el deixava pràcticament sense utilitat i només uns pocs vaixells costers es refugiaven. Malgrat tot, els atacs de l'aviació franquista seguiren sent constants i fins i tot augmentaren.

Durant el mes d'abril el port tarragoní va patir quatre nous bombardeigs. El primer de tots fou el del dia 2 a un quart de nou del matí, quan tres aparells facciosos descarregaren sobre el recinte portuari unes vint-i-cinc bombes. Totes elles, menys una, van caure a l'aigua, tant a la dàrsena exterior o Avant Port com a la interior. El darrer dels projectils llançats va anar a parar al moll de Costa, entre els coberts de la banda propera al barri del Serrallo, on es comptabilitzaren alguns danys<sup>174</sup>.

L'endemà també es va produir un nou atac sobre el port. No fou fins al dia 16 d'abril que no es va tornar a registrar un nou bombardeig. Cap a tres quarts d'una del migdia, una cinquantena de bombes tocaren el port, la resta de la ciutat i l'estació i vies del ferrocarril.

Finalment, el darrer bombardeig del mes d'abril que sofrí el port fou el del dia 22.

El mes de maig fou un mes de treva pel que respecte els bombardeigs sobre el port. Aquesta calma només fou el preludi de l'inici d'una nova ofensiva aèria sobre Tarragona.

---

fou abatut, minuts després, quan metrallava un tren entre Vinaròs i Ulldecona. Es tractà d'un Heinkel. Els seus tripulants foren fets presoners. *La Vanguardia* 1 d'abril de 1938 pàg. 1

<sup>173</sup> Escoda Múnia, Coia. *El port de Tarragona*. Tarragona: port de Tarragona – Lunweg Editors, 2002 pàg.91

<sup>174</sup> Salvador i Andrés, Lluís de. Op. Cit. Pàg. 176

Durant el mes de juny el port fou bombardejat els dies 3, 6, 16 i 22, sent especialment violent el del dia 3, a dos quarts de cinc de la tarda. Les bombes que afectaren el port esclataren als seus terrenys i dins de l'aigua. La majoria d'aquesta sèrie no ocasionaren danys. Un altre projectil va estavellar-se contra terra, al davant mateix de l'escala de pedra per la qual es pujava del moll baix a l'edifici de la Comandància de Marina i Sanitat. Sota aquesta escala quedava un lloc buit que algunes persones feien servir de refugi i que també fou aprofitat per una família durant el bombardeig, amb tràgiques conseqüències, ja que la bomba que esclatà provocà la mort de tres dels seus membres.

Atracats al port hi havia dos vaixells, un al moll Paral·lel, parament interior, i l'altre al moll de Costa. Algunes de les bombes van caure als seus voltants, ja fos a l'aigua o a les calçades dels molls, sense que provoquessin danys de consideració a les embarcacions<sup>175</sup>.

L'esquadra que va entrar per la banda del far del port va llençar una vintena de bombes al llarg de l'escullera de llevant, la primera de les quals va caure força més enllà del punt de confluència entre el dic de llevant i el moll Paral·lel, dins de l'aigua.

Els avions que entraren des de l'est llançaren una cinquantena de bombes, de les quals moltes caigueren al mar prop del moll de Costa. Un grup de sis esclataren a l'entorn de l'edifici de la Comandància de Marina.

Una altra tocà contra terra, entre els coberts del moll de Costa més propers al Club Nàutic, mentre que vora aquest edifici esclatà un altre projectil<sup>176</sup>.

El dia 22 de juny a tres quarts d'onze de la nit un nou bombardeig afectà el port. Els danys materials que ocasionà foren de consideració, ja que una de les bombes esclatades va destruir la grua núm.3 del port. Una altra de les bombes va provocar l'enfonsament d'una part dels coberts núm.2 i 3, i una altra, finalment, causà danys a la línia del ferrocarril del moll.

Tarragona fou bombardejada deu vegades entre els dies 25 de juliol, data d'inici de l'ofensiva de l'exèrcit republicà a l'Ebre (batalla de l'Ebre), i el 3 d'agost de 1938. A part dels danys materials, només hi va haver víctimes mortals els dies 25 i 26 de juliol. El fet que hi hagués tan poques morts s'explicà perquè una gran part de la població tarragonina havia marxat a viure a les afores o es protegia dels bombardejos en els excel·lents refugis excavats a la roca viva de la muntanya tarragonina.

Entre el 26 de juliol i el 24 d'agost el port i la estació de Classificació de Ferrocarril de la ciutat de Tarragona, la qual es trobava molt propera al port, foren bombardejats constantment per l'aviació rebel. El motiu dels atacs fou probablement el de cercar impedir l'arribada i el

---

<sup>175</sup> Ibídem pàg.192

<sup>176</sup> Ibídem pàg.193

desembarcament de possibles reforços per l'exèrcit republicà que ajudessin en la seva ofensiva a l'Ebre.

Coincidint amb l'ofensiva republicana a l'Ebre, des del govern republicà es decidí decretar la militarització dels ports. A partir del 16 d'agost de 1938 els ports passaren a ser considerats com a zona de guerra, passant a dependre de la jurisdicció i de les autoritats militars<sup>177</sup>. Davant els atacs constants i la importància estratègica de les instal·lacions portuàries, les autoritats republicanes, finalment, havien decidit que totes les entitats i organismes que depenien de la Junta d'Obres Públiques dels ports republicans i els parcs, magatzems i dipòsits ubicats en ells, així com el personal, quedaven militaritzats i subjectes a la legislació de guerra. Una mesura que després de molts mesos per fi es realitzava.

Posteriorment, per una Ordre Circular aprovada per la Presidència del Consell de Ministre, i publicada a la Gaceta de la República amb data 7 de desembre de 1938, núm.341, es dictaren les normes pel desenvolupament del Decret per la militarització dels ports. Entre altres coses, aquest reglament demanava que totes les activitats dels ports republicans havien de ser centralitzades sota el control del Ministeri de Defensa Nacional i les Jefatures Regionals dels Ports de les zones oriental i central ubicades a Barcelona i València respectivament. Els ports militaritzats es classificaren en tres categories<sup>178</sup>, restant el port de Tarragona a la segona, juntament amb els d'Alacant i Almeria. En tots aquests ports hi havia d'haver un comandant militar de la zona portuària i un segon cap. El personal del port va quedar sotmès a les lleis militars. Finalment es va decidir que cada port estaria organitzat en tres agrupacions: Obres del Port (Jefatura d'Obres del Port), Tràfic del Port i Càrrega i descàrrega, emmagatzematge i transport.

L'1 de setembre cap a les quatre de la tarda, sis aparells Junkers tornaren a bombardejar Tarragona i el seu port. Si bé tres barques foren destruïdes per les bombes llançades i d'altres tocaren el barri marítim, l'agressió finalment no va provocar cap víctima mortal. L'informe de vol de l'Aviació Legionària confirmava que l'atac tenia com a objectiu bombardejar el port, els seus molls i el ferrocarril<sup>179</sup>.

El dia 18 de setembre a un quart d'onze del matí, el port fou novament bombardejat. En aquesta ocasió la major part de les bombes caigueren al mar i, per tant, els danys materials

---

<sup>177</sup> Gaceta de la República, núm.232, 18 d'agost de 1938. En aquest decret es considerava: «*La actividad que en las circunstancias actuales se ha de desarrollar en los puertos y el carácter de la mayor parte de las operaciones que en los mismos se realizan obligan a que se sujete todo el personal y los organismos que en aquellas actividades intervienen a un régimen de severa disciplina orgánica y de trabajo.*»

<sup>178</sup> Els ports militaritzats es classificaren en ports de primera categoria: Barcelona i València; Segona categoria: Tarragona, Alacant i Almeria; i Tercera: la resta.

<sup>179</sup> González Huix, Francisco J. Op. Cit. Pàg. 104



que s'ocasionaren foren pràcticament inexistents. Dues de les bombes aconseguiren enfonsar una barca, mentre que la resta caigué a les proximitats del barri marítim i sobre la fàbrica de la Tabacalera.

No fou fins el 8 d'octubre, cap a les dues de la tarda, que el port de Tarragona no va tornar a patir una agressió aèria. Les destrosses i els edificis ensulats per les bombes foren molt nombrosos i dues persones perderen la vida. Segons les dades recollides per la Defensa Passiva foren destruïdes dues cases del barri del Serrallo, sis bombes caigueren a la zona compresa entre el Club Nàutic i la via del ferrocarril i d'altres havien destruït parcialment les oficines de la Duana<sup>180</sup>.

Aquest mateix dia a les deu de la nit, els avions facciosos tornaren a bombardejar el port i diferents vies de comunicació.

L'endemà a les deu i deu minuts de la nit una vintena de bombes van esclatar a la banda del port a la zona coneguda com l'Escullera, algunes de les quals de gran potència. Sortosament, la majoria de les bombes llançades van esclatar al mar i no van ocasionar cap altre efecte que matar una enorme quantitat de peixos, que al matí següent, cobrien quasi al complert les aigües d'aquest indret. Altres bombes van esclatar contra el moll de Llevant i Transversal i l'escullera, sense ocasionar danys de consideració<sup>181</sup>.

El dia 13 d'octubre, les informacions parlen que els port de Barcelona i Tarragona foren bombardejats per aparells Savoia i Junkers respectivament.

El 21 d'octubre a dos quarts d'una del migdia l'aviació rebel va aparèixer sobre el cel de Tarragona per descarregar una sèrie de bombes a la banda de l'Estació de Classificació. Els projectils esclataren als terrenys del dipòsit de deixalles del municipi sense ocasionar danys d'importància.

Poc després una altra esquadra d'avions llançà diverses bombes a la part baixa de la ciutat i al port, quedant danyades les drassanes<sup>182</sup>.

La xifra dels atacs, del nombre de projectils llançats i dels aparells que intervingueren en les accions s'incrementà a partir del mes de novembre, especialment els dies previs a l'evacuació per part de l'Exèrcit Republicà del front de l'Ebre. Els atacs se centraren en les vies terrestres i el port.

---

<sup>180</sup> Hores més tard la informació es va ampliar del bombardeig amb els següents termes: el Club Nàutic ha quedat completament destruït. *Ibidem*. Pàg. 109

<sup>181</sup> Salvador i Andrés, Lluís de. *Op. Cit.* Pàg. 249

<sup>182</sup> *Ibidem* pàg. 255

L'1 de novembre a les onze del matí dues bombes tocaren la zona del port i el pont sobre el riu Francolí. Dues de les bombes caigueren a les drassanes, sense ocasionar danys de consideració.

A mitja tarda del dia 5 una quarantena d'avions llançaren 300 bombes sobre la capital tarragonina colpint l'Estació de Classificació i la part baixa. Pel que fa el port, les bombes afectaren les drassanes, el moll, el barri marítim, un refugi del Passeig del Moll, els carrers Misericòrdia, Fermín Galán, del Mar, Lleó, la Pau, Barcelona i la plaça Francesc Macià<sup>183</sup>.

El 20 de desembre cap a les deu del matí es produí un important bombardeig sobre Tarragona. El port fou una de les zones més afectades, quedant danyats un cobert del moll i la via del ferrocarril de la part del port, on les vies van restar tallades.

El matí del dia 25, cinc Savoia bombardejaren el port de Tarragona. Les bombes caigueren a la platja del riu Francolí, a la zona compresa entre la via del tren i el mar.

Fins a finals de desembre de 1938 els bombardejos no es tornaren a intensificar sobre el port de Tarragona. L'inici de l'ofensiva franquista per ocupar la resta del territori català es va posar en marxa, i entre altres aspectes, els bombardeigs sobre els ports es van incrementar cercant destruir qualsevol possibilitat de resistència per part de les autoritats republicanes.

Segons el comunicat de la Junta de Defensa Passiva el bombardeig del dia 20 de desembre, cap a les deu del matí, no es va registrar cap víctima, però sí que als indrets tocats per les bombes foren nombrosos. Concretament, en van registrar impactes a la Rambla Pau Iglésias, als carrers Assalt, Caputxins, Sant Magí, General Moragues, Pegolledo, Castell Arnau, Smith, Castanys, així com al moll i a la via del ferrocarril.

Els dies 28 a les tres de la matinada, 29 a les set de la tarda i 30 de desembre a dos quarts i cinc de vuit del vespre, ja iniciades les operacions d'ocupació militar de Catalunya per part de les tropes franquistes, es registren bombardejos sobre el port de Tarragona i l'Estació de Classificació<sup>184</sup>.

### **Els bombardeigs i destruccions sobre el port de Tarragona durant l'any 1939.**

Els dies abans de l'arribada de les tropes franquistes a Tarragona, tot i que la guerra ja estava guanyada per l'exèrcit rebel i, per tant, igual que hem vist respecte Barcelona, era innecessari continuar bombardejant la ciutat, els atacs aeris es prolongaren. En aquest cas les xifres sobre els bombardeigs que patí la capital tarragonina varien força entre els nou que van localitzar

<sup>183</sup> Solé i Sabaté, Josep M. Villarroya, Joan. Op. Cit. Pàg.100

<sup>184</sup> Ibídem pàg. 154

Solé i Sabaté i Villarroya als trenta-tres comptabilitzats per González Huix. Tot i el ball de xifres, en aquesta recerca només ens ha interessat localitzar els bombardejos que afectaren el port. En total s'han pogut localitzar set bombardeigs sobre la zona portuària, concretament els dels dies 1, 2, 4, 5, 6, 12, 13 i 14 de gener.

El del dia 4 de gener es va registrar un bombardeig cap a un quart de dues del migdia que afectà l'estació, el port, el barri del Serrallo i els dipòsits de CAMPSA. La majoria de les bombes que foren llançades caigueren a l'aigua, només danyant tres cases i un magatzem. Segons les dades aportades per l'exèrcit republicà l'atac provocà 24 morts i 37 ferits<sup>185</sup>.

Poques hores després del bombardeig, l'aviació rebel, formada per vint-i-dos He-111, tornaren a bombardejar el port. Novament, la majoria de projectils caigueren al mar. Minuts després, els mateixos aparells tornaren a llençar 30 bombes més sobre el port i l'Estació de Classificació i 12 bombes incendiàries que tocaren la zona que anava de la Plaça de la República al port, aconseguint tocar un vaixell<sup>186</sup>.

Els motius que motivaren l'atac del dia quatre cal buscar-les, segon González Huix, en el fet que les autoritats militars franquistes tenien informació que parlava que per aquests dies estava previst l'arribada, al port de Tarragona, de vaixells republicans transportant tropes provinents de València i Gandia amb l'objectiu de participar en la defensa de Catalunya<sup>187</sup>.

El dia 5, a les tres de la matinada, un hidroavió enemic llançà les seves bombes sobre el port, tocant la majoria d'elles sobre el moll Transversal<sup>188</sup>.

L'endemà dia 6, cap al migdia, l'ofensiva aèria rebel sobre el port seguí mantenint la intensitat. En aquesta ocasió cinc S-79 llançaren des d'uns 5.000 metres d'altura 45 bombes sobre el port de Tarragona, caient la seva majoria a l'aigua. Una de les bombes aconseguí tocar i enfonsar el vaixell de classe bou V-11 conegut amb el nom de Francisco<sup>189</sup>.

Fins el dia 12, a les onze del matí, no es va tornar a registrar un nou bombardeig sobre el port. Durant l'atac una esquadra d'avions llançà 40 bombes sobre la zona portuària i l'estació del ferrocarril.

---

<sup>185</sup> Bombardeos efectuados por la aviación enemiga durante el mes de enero de 1939. Archivo Histórico Nacional (AHN). Fons General Rojo. Caixa 1196.

<sup>186</sup> Bombardeos efectuados por la aviación enemiga durante el mes de enero de 1939. Archivo Histórico Nacional (AHN). Fons General Rojo. Caixa 1196. Archivo General Militar de Ávila (AGMA) Cp.75/7 Parte de Operaciones del Ejército del Aire.

<sup>187</sup> González Huix, Francisco J. Op. Cit. Pàg. 130.

<sup>188</sup> Salvador Andrés, Lluís de. Op. Cit. Pàg. 282

<sup>189</sup> Bombardeos efectuados por la aviación enemiga durante el mes de enero de 1939. Archivo Histórico Nacional (AHN). Fons General Rojo. Caixa 1196. Per primera vegada va actuar el canó antiaeri instal·lat a la carena de l'ermita de la Salut.

L'endemà, a les tres i vint de la matinada, un hidroavió llançà deu bombes sobre el port i unes trenta damunt el casc urbà, sense provocar grans danys ni víctimes<sup>190</sup>.

Els darrers bombardeigs que es van produir sobre Tarragona foren els dels dies 14 i 15 de gener, unes hores abans que es concretés l'ocupació militar d'aquesta capital. Els atacs foren de gran intensitat i afectaren sobretot la zona del port, on fou tocat de ple i enfonsat el vaixell Cabo Cullera. L'intent d'esbrinar la data exacta en què es produí l'atac i l'enfonsament del vaixell va donar peu a un apassionat debat entre diferents especialistes. Mentre que Lluís M. Mezquida situava l'enfonsament al dia 12, González Huix l'emplaçava al dia 15 de gener pel matí, després de dos atacs consecutius dels JU-87 Stuka<sup>191</sup>. De tot el debat, l'únic que va quedar clar fou que la missió que tenia l'embarcació era la d'impedir un possible desembarcament de les tropes franquistes: *«El puerto había sido minado a fin de evitar cualquier sorpresa de los submarinos nacionales. Ante el avance de las tropas nacionales en la mañana del 12, se ordenó al vapor Cabo Cullera, propiedad de la Compañía Ibarra, se situara en la bocana del puerto con el fin de obstruirlo en previsión de cualquier desembarco, toda vez el puerto carecía de defensas, aparte de dos nidos de ametralladoras construidos con cemento armado junto al faro y en el espigón de la desembocadura del río Francolí. A las 12 horas cuando el Cabo Cullera se encontraba frente a las alineaciones tercera, cuarta y quinta del dique de Levante, entre el muelle Paralelo y la Casa de Prácticos, fue sorprendido por un bombardeo aéreo, alcanzándole un impacto que lo hundió rápidamente. Asimismo, por aquellas fechas fueron hundidos el patrullero armado Francisco, que se encontraba amarrado en el muelle Paralelo, y el vapor Barcino.*

*La acción aérea nacional sobre el puerto había producido grandes destrozos en tinglados e instalaciones, encontrándose frente a los Astilleros y Varadero de la Junta de Obras, varios restos de barcas hundidas y ante el barrio Marítimo del Serrallo y Club Náutico, el laúd San Sebastián, la balandra Rubí y el yate Hitillas. Asimismo, frente al faro y por haber chocado con una mina submarina, se hundió el buque N Pepe Lestón.*

*Desde hacía días se había ordenado el desmantelamiento del puerto, con el desmonte de grúas y la marcha de algunas embarcaciones hacia el puerto de Barcelona<sup>192</sup>.»*

L'ocupació franquista de Tarragona s'esdevingué el 15 de gener de 1939. Les tropes rebels es trobaren una ciutat arrasada pels bombardeigs i un port inutilitzat per les destruccions patides

---

<sup>190</sup> Bombardeos efectuados por la aviación enemiga durante el mes de enero de 1939. Archivo Histórico Nacional (AHN). Fons General Rojo. Caixa 1196

<sup>191</sup> González Huix, Francisco J. Op. Cit. Pàg. 147.

<sup>192</sup> Mezquida y Gené, Luis M. *La batalla del Ebro. Asedio de Tortosa y combates de Amposta. Del río Guadalupe al Galla, con las ocupaciones de Falset, Montblanc, Valls, Reus y Tarragona (1938-1939)*. Tarragona: Diputació, 1970 pàg.166.

a causa de les bombes llançades per l'aviació franquista. El segon port en importància de Catalunya es trobava en unes condicions llastimoses. Novament, l'aviació legionària, tot i la presència de defensa antiaèria, havia complert amb escreix la seva missió de bloquejar i inutilitzar el port de Tarragona amb els seus atacs aeris constants.

### **Valoració final de la destrucció del port de Tarragona.**

Durant aquest capítol s'ha anat explicant, d'una manera detallada, com el port de Tarragona fou bombardejat contínuament i destruït durant els anys de guerra. En total s'ha aconseguit quantificat que entre l'abril de 1937 i el 15 de gener de 1939 el port tarragoní fou bombardejat un total de 55 vegades:

**Taula 6: bombardeigs sobre els molls del port de Tarragona.**

ANY	DIA	HORA	MOLLS
1937	14 d'abril		Dàrsena interior, Vaixells i moll Paral·lel
	28 de maig		Port
	17 de juny	21.30	Llevant i dàrsena interior
	18 d'agost		Diversos
	4 de setembre	19.00	CAMPSA
	23 de setembre	6.00	Paral·lel i contradic
	25 de setembre	Tarda	Costa
	13 d'octubre	13.30 i 19.15	Diversos
	18 d'octubre		
	22 d'octubre	15.30	Llevant, Paral·lel, Contradic i dàrsena
	17 de novembre	19.00	Diversos
1938	12 de gener	11.50	Costa
	20 de gener		Paral·lel
	4 de febrer	8.00	Diversos
	10 de març	11.45	Comandància i Llevant
	14 de març	16.35	Costa
	15 de març	5.00	Paral·lel
	20 de març	23.00	Diversos
	26 de març	15.00	Varadero, magatzems i dic transversal
	2 d'abril	8.15	Costa i Dàrsena interior
	3 d'abril		Diversos
	16 d'abril	12.45	Diversos
	22 d'abril		Diversos
	3 de juny	16.30	Costa i Paral·lel
	6 de juny		Diversos
	16 de juny		Diversos
	22 de juny	22.45	Costa
	12 de juliol		Diversos
	26 de juliol		Diversos
	27 de juliol		Diversos
	28 de juliol		Diversos
30 de juliol		Diversos	
14 d'agost		Diversos	
16 d'agost		Diversos	
1 de setembre	16.07	Diversos	

	18 de setembre	10.15	Diversos
	8 d'octubre	13.55	Diversos
	9 d'octubre	22.00	Llevant i Transversal
	13 d'octubre		Diversos
	21 d'octubre	13.30	Drassanes
	1 de novembre	11.00	Diversos
	5 de novembre	Tarda	Drassanes i molls
	25 de novembre	Matí	Diversos
	20 de desembre	10.00	Diversos
	28 de desembre		Diversos
	29 de desembre		Diversos
	30 de desembre		Diversos
1939	1 de gener		Diversos
	2 de gener		Diversos
	4 de gener	13.16 15.06	Diversos
	5 de gener	3.00	Transversal
	6 de gener	11.55	Diversos
	12 de gener	10.55	Diversos
	13 de gener	3.20	Diversos
	14 de gener	12.00	Llevant

Font: Elaboració pròpia.

Tot i aquestes dades, no ha estat possible localitzar els 122 bombardeigs que comptabilitzaren les autoritats franquistes i que reflectiren en els informes sobre la destrucció del port de Tarragona. Una xifra força elevada al nostre entendre, ja que difereix molt de les dades localitzades, i que podria deure's a un intent per part de les autoritats rebels de mostrar el seu potencial aeri destructor durant els anys de guerra que acabar assolint el port tarragoní.

L'acció aèria damunt del port va provocar grans destrosses als principals molls del port, i en especials als de Llevant i la Costa, així com als coberts, vies de ferrocarril, instal·lacions de tot tipus i diferents edificis corresponents a magatzems, oficines administratives, etc. Aquests danys cal afegir els que sofriren els vaixells que es trobaven atracats al port i que, com en el cas de Barcelona, foren un dels principals objectius de l'aviació franquista. Pel que respecte els vaixells s'han pogut comptabilitzar tretze que foren tocats i enfonsats al port, sense comptar l'alt número d'embarcacions de pesca que també quedaren malmeses. Aquests vaixells, juntament amb els registrats per la Comissió de l'Armada pel Salvament de vaixells, foren els següents amb els respectius molls on s'enfonsaren:

**Taula 7: Bombardeigs sobre els vaixells atracats al port de Tarragona**

Vaixell	Moll	Data
Vapor Barcino	dic de Llevant	gener de 1939
Cabo Cullera	dàrsena núm.1	14 de febrer de 1937 i 25 de gener de 1939
Patruller V-11 (Francisco)	paral·lel sud	6 de gener de 1939
Sant Sebastià	transversal nord	gener de 1939
Rubí	Costa	
Ytillas	Varadero	gener de 1939
Miguel		
Campomanes		14 d'abril de 1937

Isla Menorca	14 d'abril de 1937
Mahón	14 d'abril de 1937
Thorpeness	20 de gener de 1938
Stanwell	15 de març de 1938
Nuevo Pepe Leston	24 de gener de 1939

Font: elaboració pròpia.

Finalment també cal destacar la destrucció de la qual fou objecte els dipòsits de combustible de la CAMPSA, que com s'ha anat veient, patiren una agressió constant des del cel amb la darrera finalitat de destruir-los. En aquesta ocasió, els avions rebels si que aconseguiren la seva total inutilització a finals de 1937. Malgrat tot, els bombardeigs se succeïren damunt de les instal·lacions sota l'argument de què les autoritats republicanes havien construït dipòsits de gasolina subterranis.

Segons l'informe que va elaborar el 17 d'agost de 1939 l'Enginyer Director de la Junta d'Obres del Port de Tarragona sota el títol *Efectos de los bombardeos en el puerto de Tarragona* el número total de bombardeigs que patí el port fou el de 122, mentre que els projectils que colpiren sobre les instal·lacions portuàries es classificaren de la següent manera:

- Bombes sense esclatar	4
- Bombes de petita potència	59
- Bombes de major potència	18
Total	81

A part d'aquestes bombes, que tocaren edificis, molls i dics, també considerà com a nombroses les que caigueren directament a l'aigua i sobre els vaixells.

En la Memòria per sol·licitar un pressupost addicional per la reparació de dics, molls i paviments que realitzà la Junta de Obras del Puerto de Tarragona el 22 de desembre de 1939, es feia una breu descripció dels danys registrats en els diferents molls del port. Entre les principals destruccions que es comptabilitzaren destacaren: «*El puerto ha sufrido según parece [...] 122 bombardeos dirigidos principalmente contra la zona de tinglados del muelle de Costa y contra el muelle Paralelo al de Costa, que eran los de mayor actividad [...]*

*Averías en el Muelle de Costa: En este muelle hay tres averías, dos que afectan solo a la sillería de coronación y la tercera frente al tinglado n°2 que afecta al muro del muelle hasta la 3ª hilada de bloques inclusive [...]*

*Averías en el Muelle de Levante: en este muelle se advierten tres averías, la primera en su comienzo al lado de la escalera real que consiste en un sillar roto y un noráis partido. La segunda empieza a 131 m del origen del muelle y tiene 77,10 m de longitud. Afecta solo a la*

*coronación y a la 1era hilada de bloques. [...] La tercera comienza a los 120m del muelle Paralelo tiene 34,8 metros de longitud [...]*

*Averías en el muelle Paralelo: En este muelle hay 4 averías. En el parámetro S y cerca del morro, hay una desviación de la coronación que afecta a una gran longitud de muro que presente un saliente máximo de 0,10 m. En el parámetro N y cerca del tinglado faltan dos hilados de sillería así como un bolardo. En el parámetro N y a 53,2 m de su arranque del muelle de Levante está una avería de 63 m de longitud en coronación que afecta en su parte central a toda la altura del muro habiendo salido este en su parte máxima un metro. [...] En el parámetro S y a 9 m de su arranque con el Dique de Levante hay una avería de una longitud de 75,4 m de características parecidas a la anterior [...]»<sup>193</sup>*

Segons les dades recollides per González Huix<sup>194</sup> el port va haver de suportar una destrucció proporcional al número d'atacs que va patir. Seguidament l'autor realitzà una descripció acurada de com va quedar les diferents zones i instal·lacions portuàries després de la guerra. Les grues, amb que estaven equipats els molls, durant el període final de la guerra foren desmuntades i traslladades al Port de la Selva, un indret que consideraven més segur les autoritats republicanes. Del moll Paral·lel van ser desmuntades tres grues de cinc tones i una de tres. Quedaren al moll només una de cinc tones i una de tres. De les sis grues de tres tones amb que estava equipat el moll de Costa, cinc foren traslladades al Port de la Selva, i l'altra havia caigut a l'aigua a causa d'un impacte directe d'una bomba.

Els murs d'atrancament dels diferents molls, i com a resultat de les explosions al fons, patiren desplaçaments respecte a la seva posició inicial, amb fletxes de moviments que anaven del 0,6 al 0,9 metres.

En ambdós dics, el Transversal i el de Llevant, es van produir avaries, sent la més important el desmuntatge de part de l'escullera de Llevant per ser col·locat un assentament artiller que no va arribar a materialitzar-se mai. Pel que fa al dic Transversal va patir la destrucció de la zona de descàrrega i d'una canonada que era utilitzada pels vaixells petrolers.

Tots els coberts i magatzems del port patiren importants desperfectes, quedant pràcticament destruïts els números 2, 3 i 4 del moll de Costa, així com el magatzem de l'esmentat moll.

Dels tallers van desaparèixer les sales de fragua i calderia i el conjunt general de l'edifici.

---

<sup>193</sup> Arxiu Històric del Port de Tarragona (AHPT). Sig. 978, núm.112. Presupuesto reformado de reparación de diques, muelles y pavimentos. 1939.

<sup>194</sup> González Huix, Francisco J. Op. Cit. Pàg. 167 a 170. Aquestes dades foren extretes per part de l'autor de la Memòria de la Junta d'Obres del Port de l'any 1942, la primera publicada per aquest organisme després de la guerra i on apareixia una descripció detallada de les zones danyades del port així com de la seva reconstrucció. Malauradament aquest llibre no va poder ser localitzat a l'Arxiu Històric del Port de Tarragona (AHPT).



Finalment, les oficines i la direcció patiren danys per culpa de la metralla i de les ones expansives de les bombes llançades.

Una altra descripció força minuciosa sobre com va quedar de destrossat el port de Tarragona ens la realitzà Josep Pau Virgili Sanromà en la seva voluminosa obra *Tarragona i la seva premsa*. Virgili Sanromà va ser testimoni de primera mà de com es trobava el port un cop es va donar per conclosa la guerra a Tarragona:

*«Abans de la guerra, disposava el moll de 12 grues elèctriques. Durant l'evacuació, elements dels que manaven aleshores, disposaren que fossin desmuntades i trasllades al Port de la Selva. Dues d'aquestes grues foren inutilitzades pels bombardejaments [sic] com també resultaren 8 pals de presa de corrent, un cable subterrani de 800 metres i un transformador de 800 kW. Resultà enfonsat un bloc de 2000 quilos a l'anteport [sic] i un altre al racó sud del moll Paral·lel.*

*Una de les grues caigué al fons de la badia, i no en fou tret fins després de la guerra. Les grues transportades al Port de la Selva ho foren amb els seus carrils, un transformador i els cables.*

*En el mur d'atrancament de vaixells, es comptaren fins a deu avaries: 3 al de costa, altra al parament sud de 75 metres de llarg. Al de Llevant, dues avaries de 77 i 75 metres de llarg. Al de Llevant, dues avaries de 77 i 33 metres de llarg, obertes en els blocs i carreus.*

*En el Transversal també es produïren dues avaries d'importància.*

*En el de Llevant, també dues avaries, en una de les quals els "rojos" hi col·locaren canons antiaeris i també canons per fer front a una probable incursió facciosa per mar. En aquest moll els esclats de les bombes partiren el paviment, les instal·lacions d'aigua, les línies elèctriques, les línies ferrades en una extensió d'uns 400 metres [...]*

*El far de la punta del moll fou intervingut pels elements "rojos" i fou apagat durant tota la guerra perquè no servís d'orientació a l'aviació enemiga. Però també sofrí desperfectes.*

*Els tinglados [sic] 2, 3 i 4 resultaren completament desfets. Els tallers de les Obres del Port s'ocasionaren grans desperfectes.*

*A l'edifici de les obres del port caigueren dues bombes al pati de 100 quilos, que no esclataren, però la seva façana era plena d'impactes de metralla, car a la mateixa plaça d'Olòzaga resultà completament derrocat l'edifici de la Cambra de Comerç, antic cafè de les set portes, i altres. Patí 17 bombardeigs i es perdé tota la documentació de la Cambra.*

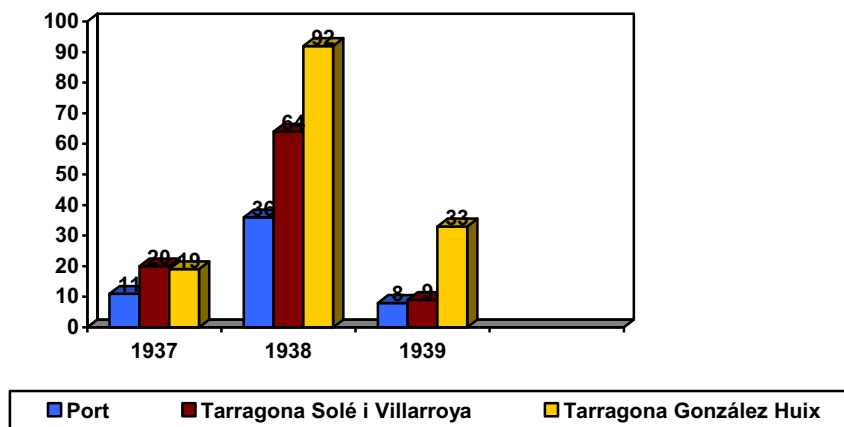
*També foren enfonsats al port, propietats de les Obres del Port, una càbria de deu tones, una de tres tones, sis bots, i patiren danys sis bots, els cascos i motors de la canoa i un bot de vela i la llanxa dels bussos.»*

Com es pot observar en les dues relacions, les destruccions que va patir el port de Tarragona s'ajustaven perfectament a les descripcions realitzades sobre els bombardejos soferts i les zones més afectades. Novament, es va posar de manifest que l'Aviació Legionària, ajudada per la Legió Còndor alemanya, compliren perfectament amb la seva missió de destrucció per impedir el bon funcionament del port de Tarragona.

Com s'ha posat de manifest durant tot el capítol, la diferència de xifres entre autors pel que respecte als bombardejos que patí Tarragona en alguns casos és força important. No és pretensió d'aquest estudi analitzar el número total de bombardejos que es produïren sobre Tarragona, i per aquesta raó, s'ha decidit incorporar totes les informacions localitzades al respecte. Amb l'estudi de totes elles si que s'ha realitzat una relació dels bombardejos que afectaren el port tarragoní. Per aquesta raó, en els gràfics que es presenten, i que ens han servit per explicar els període d'atacs de màxima intensitat que es produïren a Tarragona i al seu port, s'han incorporat les diverses dades aportades pels autors consultats.

La majoria de les agressions aèries que va patir el port de Tarragona, i que ha estat possible localitzar, es produïren l'any 1938. Un any que fou també el que patí més bombardejos la ciutat tarragonina. Tot i això la màxima intensitat per dia de bombardejos es va enregistrar durant els 15 dies de l'any 1939 en què Tarragona encara es mantingué sota el control del govern republicà. Durant aquests dies el port fou bombardejat un cop cada dos dies, mentre que des d'abril de 1937 fins a finals d'aquest any el port fou bombardejat una vegada cada 22 dies i l'any 1938 ho fou una vegada cada 10 dies

**Gràfic 3: Bombardejos registrats al port i a la ciutat de Tarragona per anys.**

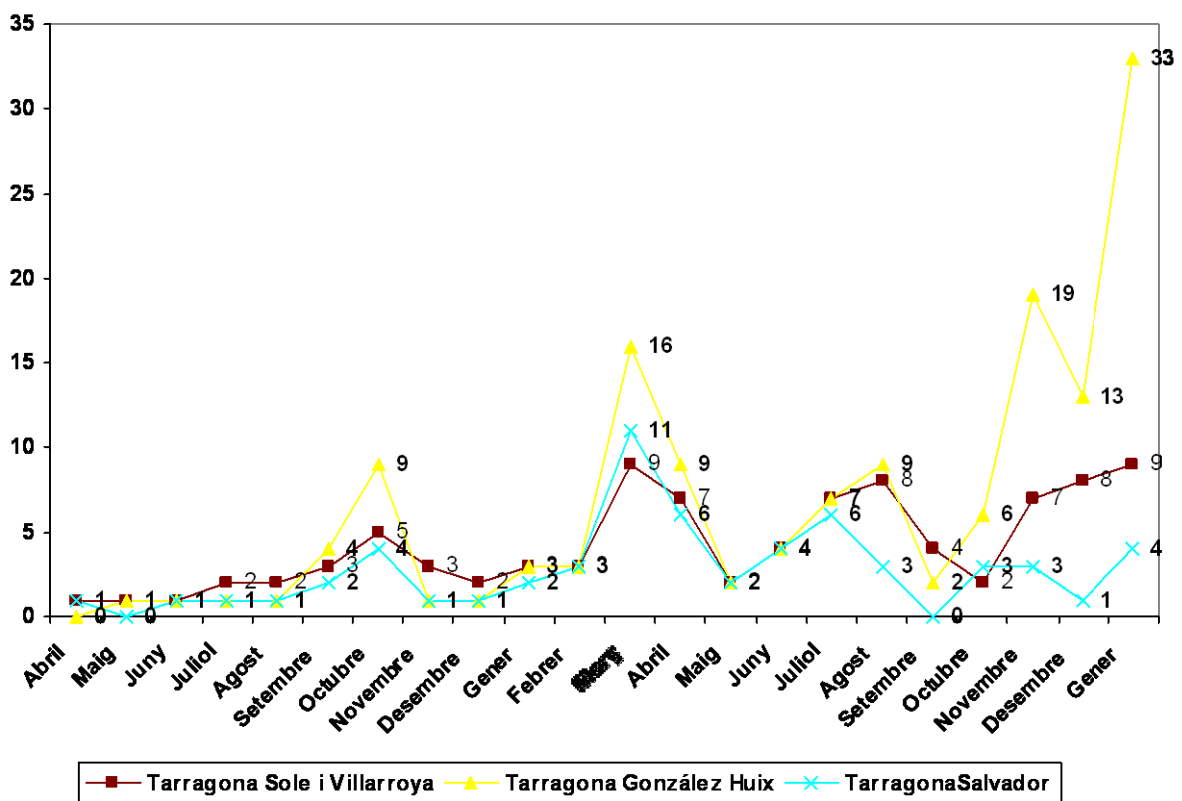


Font: Elaboració pròpia a partir dades aportades per bibliografia apuntada.

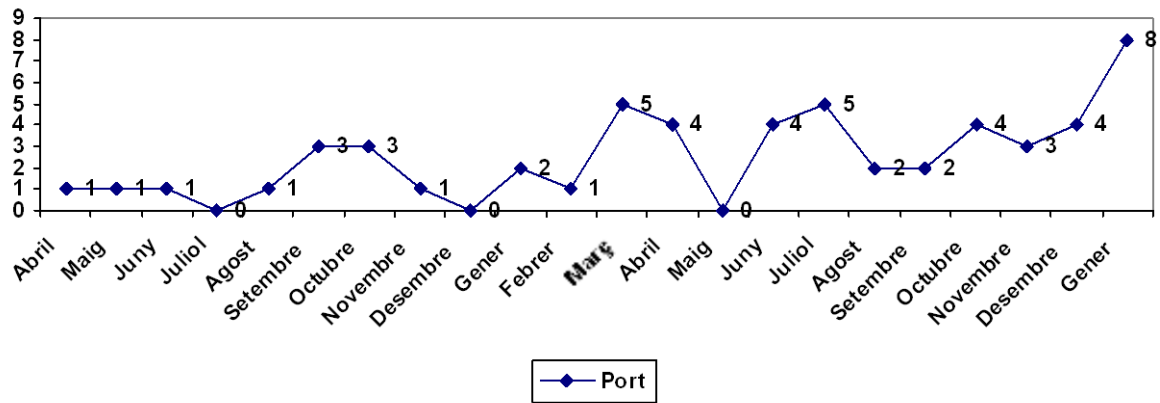
Aquests percentatges ens indiquen que cada cop que hi ha algun fet bèl·lic important i, sobretot, cada cop que ens apropem més al final de la guerra, el número d'agressions va anar en augment.

Els bombardejos que va registrar el port es relacionen perfectament, tal com es pot observar als següents gràfics, amb els que patí la ciutat de Tarragona. Els moment de màxima intensitat coincideixen en tots dos casos:

**Gràfic 4: Bombardejos registrats al port i a la ciutat de Tarragona per mesos, abril 1937 15 de gener de 1939<sup>195</sup>.**



<sup>195</sup> En referència al gràfic dels bombardejos de Tarragona les dades esmentades han estat extretes dels llibre consultats: Solé i Sabaté, Josep M. Villarroya, Joan. Catalunya sota les bombes (1986); González Huix, Francisco J, El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939 (1990); Salvador i Andrés, Lluís de. Quan la mort venia del cel. Memòria dels bombardejos sobre Tarragona (1937-1939) (2009). En aquest darrer cas la informació només arriba fins el 6 de gener de 1939 darrera anotació que va realitzar l'autor.



Font: Elaboració pròpia a partir de la bibliografia consultada.

Els moments de màxima intensitat de bombardeigs i de les destruccions tant a Tarragona com del seu port foren tres. El primer entre març i abril de 1938, coincidint amb el final de la campanya d'Aragó i l'inici de l'ocupació franquista de Catalunya (abril de 1938). El segon es produí durant els mesos de juliol i agost de 1938, moment en què s'inicià l'ofensiva republicana a l'Ebre. Finalment, el tercer moment fou el mes de gener de 1939, dies abans que Tarragona fos ocupada per l'exèrcit rebel. En tots els casos les autoritats franquistes decidiren atacar el port amb la finalitat d'impedir l'arribada de materials de guerra o de noves tropes, i sobretot, per impossibilitar cap mena de reacció defensiva per part de les tropes republicanes. Com ja s'ha posat de manifest i ha quedat demostrat, la infraestructura del port de Tarragona també va quedar quasi totalment destruïda com a conseqüència dels bombardeigs. Les tropes rebels tornaren a demostrar gran eficàcia per anular el que consideraven un objectiu militar prioritari i per així impedir el bon funcionament de la rereguarda republicana i de les seves tropes.

### **LA DESTRUCCIÓ DELS PORTS DE L'EMPORDÀ DURANT LA GUERRA CIVIL.**

Els comandaments franquistes i els seus aliats italians i alemanys també tingueren com a prioritat la destrucció dels ports de les comarques empordaneses. En aquest apartat ens dedicarem a explicar de quina manera es van veure afectats els ports de la costa de l'Empordà pels bombardejos tan marítims com aeris durant els anys de guerra, centrant-nos especialment en els ports de Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Roses i Port de la Selva. Una reconstrucció dels fets que s'ha realitzat a partir de consultar la bibliografia relacionada amb la temàtica i amb la poca informació arxivística que s'ha localitzat. Per analitzar els atacs aeris s'ha utilitzat tant les obres genèriques sobre bombardejos de Josep Maria Solé i Sabaté i Joan

Villarroya *Catalunya sota les bombes (1936-1939)* i Alcofar Nassaes *La aviación legionaria en la guerra de España*, així com la bibliografia local que hi ha sobre la temàtica elaborada sobretot per Josep Clara pels casos de Palamós<sup>196</sup>, Roses<sup>197</sup> i Girona<sup>198</sup>, i d'Àngel Jiménez pel cas de Sant Feliu de Guíxols<sup>199</sup>. A part d'aquesta informació també s'ha consultat documentació sobre els bombardeigs del Fons del General Rojo custodiat a l'Arxiu Històric Nacional, els resums diaris de bombardejos que realitzaven les autoritats rebels i els informes sobre atacs aeris elaborats per la Junta de Defensa Passiva de Catalunya.

### **Els bombardejos marítims de 1936.**

El 30 d'octubre de 1936 l'Empordà va ser l'escenari del primer bombardeig marítim que patí una localitat catalana des de l'inici de la guerra i que protagonitzà el creuer Canàries sobre la badia de Roses. Respecte aquest atac hi ha diverses versions sobre si únicament cercava bombardejar i atemorir la població costanera o bé si es tractava d'una operació de desembarcament per part de les tropes rebels amb la finalitat d'establir per sorpresa un front a Catalunya, i posar així a Barcelona en un seriós risc, per després, aconseguir tallar la línia del ferrocarril que permetia la comunicació entre Catalunya i França. No és objecte d'aquest treball entrar en el debat, sinó explicar que la badia Roses fou bombardejada durant la jornada del 30 d'octubre i els efectes que tingué sobre el port<sup>200</sup>. Segons els testimonis franquistes a dos quarts de cinc de la tarda el creuer Canàries va obrir foc sobre el vaixell que es trobava atracat al port de nom Marinero-Cante i que segons tenien entès era un vaixell de guerra republicà que calia inutilitzar<sup>201</sup>. En total es dispararen uns 41 trets, un dels quals aconseguí tocar el vaixell. Segons aquests mateixos testimonis, també es dispararen obusos contra la caserna dels carrabiners.

Per la seva banda, l'almirall de la flota sollevada afirmà que es va tenir especial compte en no tocar les cases, realitzant els primers trets deliberadament curts per donar temps a la gent que es trobava a prop del moll a marxar.

---

<sup>196</sup> «Els bombardeigs marítims a Palamós durant la Guerra Civil» Institut d'Estudis del Baix Empordà, 1987, pàg. 183-200.

<sup>197</sup> «Bombardeig de Roses i nit de terror», dins de *Revista de Girona*, 118, 1986 pàg. 472-476.

<sup>198</sup> «Girona sota les bombes (1936-1939)», dins de *Revista de Girona*, 118, 1986, pàg.331-344.

<sup>199</sup> «Els bombardeigs a Sant Feliu de Guíxols durant la Guerra Civil», dins de *Revista de Girona*, 118, 1986, pàg. 345-355; *La Guerra Civil a Sant Feliu de Guíxols (1936-1939)*. Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament, 1995.

<sup>200</sup> Aquest debat apareix perfectament analitzat dins l'article de Josep Clara. «Bombardeig de Roses i nit de terror», dins la *Revista de Girona* 118 (1986), pàg. 472-476.

<sup>201</sup> Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1986 pàg. 14. També citat per Josep Clara. Op. Cit. Pàg. 73 a partir Moreno, F. *La Guerra en el Mar*. Barcelona: Ed. AHR, 1959 pàg. 126-127.

En la narració dels fets, l'alcalde de Roses, aleshores Salvador Marcó, del partit Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), explicava que l'arribada del Canàries estigué precedida per la comèdia de les banderes que efectuà abans del bombardeig. Primerament hissà l'ensinya republicana, seguidament la de Catalunya i a continuació la vermella, per finalment enarborar la monàrquica i disparar la primera canonada. El bombardeig durà un quart d'hora i a part de produir esvorancs al Marinero-Cante, també afectà l'escola de la vila<sup>202</sup>.

Davant dels testimonis es posa de manifest que el bombardeig que patí Roses tingué com a màxima finalitat la d'executar una primera agressió contra una localitat republicana amb un port marítim proper a França, on hi havia ancorat un vaixell republicà i amb la intenció de crear pànic a la rereguarda. L'agressió, a part de les destrosses materials que ocasionà, provocà una important repressió sobre diferents veïns de localitats gironines properes com a venjança d'aquest atac<sup>203</sup>.

Pocs dies després del bombardeig de Roses, el creuer Canàries prosseguí les incursions per les costes catalanes. En aquesta ocasió la localitat i el port que va ser bombardejat fou el de Palamós el dia 17 de novembre de 1936. Durant la jornada el Canàries bombardejà el port palamosí aconseguint colpir el vaixell SAC III de la casa Cros de Badalona. En aquest moment, el vaixell anava al moll acompanyat del pràctic, de cognom Garrido. El pràctic i el capità estaven al pont del comandament quan el Canàries disparà els seus canons. Foren en total unes quaranta canonades, les quals acabaren produint un petit incendi al vaixell SAC III<sup>204</sup>. L'atac, que com el que es produí a Roses, acabà desembocant una important repressió sobre persones de dretes de diferents localitats costaneres, s'emmarcà en unes primeres accions bèl·liques molt concretes de l'armada rebel per atemorir a les poblacions costaneres amb ports que es trobaven sota el control del govern legítim de la República i properes a la frontera francesa.

---

<sup>202</sup> *L'Autonomoista* 2 de novembre de 1936.

<sup>203</sup> Un anàlisi exhaustiu dels fets que esdevingueren principalment a Girona, Olot i Sant Feliu de Guíxols apareixen explicats a Clara, Josep. Op. Cit. i dins de Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroja, Joan. *La repressió a la rereguarda de Catalunya (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1989 (2vol.)

<sup>204</sup> A part del vaixell, els projectils també tocaren una casa del passeig marítim de Palamós, produint alguns desperfectes. Una altra bomba va anar a caure a prop de l'Església de Mont-ras, una altra a Sant Daniel del barri de Calonge. En total hi hagué tres mariners ferits com a conseqüència del bombardeig. Citat per Clara, Josep. «Els bombardeigs marítims a Palamós durant la Guerra Civil.» dins de Institut d'Estudis del Baix Empordà. 1987, pàg. 184-186

### **Els bombardejos de 1937.**

En aquest apartat s'exposaran els diferents bombardejos que afectaren els ports marítims de l'Empordà, deixant de banda les agressions que afectaren aquestes localitats. En total s'han localitzat 20 bombardejos sobre les viles de Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Roses i Port de la Selva, no colpit tots ells sobre els seus ports.

Novament fou el port de Palamós qui fou bombardejat per les tropes rebels a principis de 1937. En aquesta ocasió l'atac no es produí des del mar sinó que vingué des del cel. El 5 de març de 1937 els veïns de Palamós observaren l'evolució de dos trimotors que tiraren dues bombes sobre el port, tot cercant destruir els vapors que es trobaven ancorats. Els explosius van caure a l'aigua i sembla que cercaven destruir el vaixell francès Marie Thérèse Leborgne, que havia topat contra una mina enfront del cap Negre de Begur uns cinc dies abans<sup>205</sup>. Amb aquesta nova agressió, es posava de manifest que els primers bombardejos sobre aquests ports no cercaven destruir les infraestructures sinó que volien acabar amb objectius molt concrets, com vaixells, que podien ser utilitzats o bé per comerciar o com a futura arma de guerra.

El 7 de juny de 1937 el creuer Canàries tornà a presentar-se davant del port de Palamós. En el transcurs de l'agressió va disparar una quarantena de canonades, cinc de les quals caigueren en el vaixell tanc Campero, que es trobava fondejat en aquest port després d'haver estat víctima uns dies abans dels torpedes d'un submarí rebel. Des de Palamós el Canàries es dirigí a Guíxols i des d'una distància de set milles va fer set disparats, dels quals un tan sols causà desperfectes en un habitatge. Els atacs del Canàries del dia 7 de juny també foren patits per altres localitats costaneres com Palafrugell i Blanes<sup>206</sup>.

Després d'haver enregistrat varies agressions tan marítimes com aèries durant l'any 1937, no fou fins l'octubre d'aquest any que el port de Sant Feliu de Guíxols no fou bombardejat. Les autoritats republicanes locals de Sant Feliu de Guíxols anotaren diferents bombardejos els dies 11, 14, 17, 22, 23, 24 i 29 d'octubre. D'aquests atacs, només els dies 14, 23 i 29 colpiren el port, afectant especialment l'embarcació Villa Manrique, vaixell de càrrega de 1.537 tones, que com a resultat de les bombes va perdre la vida el seu capità i la nau va quedar encallada<sup>207</sup>.

---

<sup>205</sup> Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroja, Joan. Op. Cit. pàg. 21. La metralla no va arribar a tocar ningú, solament un oficial del vaixell va resultar amb la americana forada però sense ferides. *L'Espurna* 5 de març de 1937.

<sup>206</sup> L'endemà al bombardeig, el 8 de juny, el Canàries es tornà a presentar juntament amb el vaixell Balears davant de Palamós, els quals dispararen sobre la població fins a 63 projectils. El bombardeig no provocà desgràcies personals i sí desperfectes d'escassa importància sobre diferents cases. Clara, Josep. Op. Cit. pàg. 192

<sup>207</sup> Jiménez, Àngel. *La guerra civil a Sant Feliu de Guíxols (1936-1939)*. Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament, 1995 pàg. 133.

El darrer bombardeig que registrà Sant Feliu sobre el port fou el del dia 5 de novembre. Cap a un quart de set de la tarda l'aviació feixista deixà caure les seves bombes sobre el port i la població, enregistrant-se un mort i set ferits, així com diferents danys materials.

Després d'aquest bombardeig, tant Palamós com Sant Feliu de Guíxols visqueren altres atacs sobre els seus respectius nuclis urbans. La darrera agressió de 1937, però, fou la que va patir el Port de la Selva el dia 28 de desembre, sent la primera que s'enregistrà en aquesta població. Un bombardeig, que com molts dels que s'han tractat, també arribà des del mar.

### **Els bombardejos de 1938.**

L'any 1938 fou sense cap mena de dubte el que va registrar més bombardejos sobre les poblacions i ports de l'Empordà. Amb el pas dels mesos, i sobretot a partir del moment que la guerra arribà a Catalunya, els bombardejos que es produïren sobre aquestes localitats anaren en augment, registrant-se'n en total una cinquantena.

Tot i que Sant Feliu de Guíxols va patir un bombardeig el 22 de gener<sup>208</sup>, les principals agressions que patiren els ports empordanesos foren les de febrer d'aquest any. El port de Roses seria objecte d'un bombardeig el dia 7 de febrer. Posteriorment, el dia 18 cap a les quatre de la tarda els vaixells Canàries i Balears obriren foc sobre els ports de Palamós i Sant Feliu, intentant encertar sobre un vaixell que es trobava amarrat sobre aquest darrer port<sup>209</sup>. Com a resultes de l'atac quedaren malferides tres persones i dos mariners del vapor Cabo Tres Forcas<sup>210</sup>.

El darrer atac que realitzà el vaixell Canàries sobre Palamós fou el del dia 23 de febrer, sense que els danys ocasionats fossin considerables.

A Sant Feliu de Guíxols a finals de febrer de 1938 els bombardejos també s'intensificaren. El dia 23 de nou les bombes caigueren sobre el port de Sant Feliu de Guíxols provocant una víctima mortal i dos ferits, un mariner i una dona. El moll i les embarcacions que s'hi trobaven ancorades van ser objecte d'aquesta agressió.

Els següents dies fins a finals de febrer els bombardejos seguiren insistint en destruir el moll de Sant Feliu i les embarcacions que es trobaven amarades. El vaixell mercant Cabo Tres Forcas de la companyia Ibarra fou tocat per les bombes, sense que es comptabilitzés cap

---

<sup>208</sup> Aquest bombardeig afectà exclusivament al nucli urbà i en especial l'Ajuntament i la plaça del davant, ferint de mort a una dotzena de veïns.

<sup>209</sup> Clara, Josep. «Els bombardeigs marítims a Palamós durant la Guerra Civil.» dins de Institut d'Estudis del Baix Empordà. 1987, pàg. 194

<sup>210</sup> Jiménez, Àngel. Op. Cit. Pàg. 135.



víctima. També foren objectius de l'aviació feixista els vaixells Castillo S.S. i el SAC-5 de la Societat Anònima Cros<sup>211</sup>.

Durant el transcurs del dia 26 de febrer les autoritats republicanes també anotaren un bombardeig sobre el Port de la Selva, sense poder precisar que afectés la zona dels molls.

La Junta de Defensa Passiva de Sant Feliu, el 6 de febrer de 1938 passava a la Generalitat de Catalunya la següent informació: «*En contestació a la vostra petició telefònica, i com a president d'aquesta Junta Local de Defensa Passiva, per la present vos informo que aquesta Ciutat, en les diferents agressions perpetrades pels facciosos, ha estat víctima dels bombardeigs, que a continuació detallo:*

<i>Nombre de bombardeigs</i>	14
<i>Bombes caigudes</i>	221
<i>Edificis destruïts totalment</i>	22
<i>Edificis en desperfectes</i>	343
<i>Número de morts</i>	26
<i>Número de ferits</i>	80».

De tota aquesta informació enviada a la Generalitat, a finals de febrer la premsa de Barcelona en publicà les dades estadístiques. Dades que palesaven que Sant Feliu era una de les ciutats catalanes amb més víctimes pels bombardeigs, després de Barcelona, Tarragona, Lleida, Reus i Mollet<sup>212</sup>. Aquestes notícies ens mostren clarament com l'aviació franquista va considerar com objectiu prioritari el bombardeig de Sant Feliu, i en especial del seu port, i per aquesta raó s'explica que per aquestes dates fos una de les localitats catalanes més colpides pels atacs aeris.

El dia 16 de març l'aviació rebel tornà a descarregar les seves bombes sobre el port de Sant Feliu de Guíxols. En aquesta ocasió l'atac el protagonitzà un hidroavió. Endebades les bombes caigueren majoritàriament a l'aigua sense que provoquessin destrosses de consideració. Desafortunadament el bombardeig s'apuntà una nova víctima mortal<sup>213</sup>.

Poc abans de les nou del matí del dia 29 de maig set trimotors facciosos van bombardejar el port de Roses llançant una dotzena de projectils. Les bombes aconseguiren colpir la base dels

---

<sup>211</sup> *Ibidem*. Pàg.137.

<sup>212</sup> Aquesta informació va aparèixer publicada al diari *Les Notícies* el 27 de febrer de 1938 sota el titular *Estadística del Crimen*. Informació citada per Jiménez, Àngel. «Els bombardeigs a Sant Feliu de Guíxols durant la Guerra Civil (1936-1939)». *Revista de Girona* núm.105, 1983 pàg. 350.

<sup>213</sup> *Ibidem*. Pàg. 138

Serveis Marítims i provocaren la mort d'un mariner i un parell de ferits de l'esmentada base<sup>214</sup>.

A la vigília de l'inici de la batalla de l'Ebre, el 24 de juliol de 1938, quatre trimotors van bombardejar el port de Sant Feliu de Guíxols. Quan mancaven dos minuts per dos quarts de nou del matí, els avions deixaren la seva sinistra càrrega per la zona dels molls i de la carretera de Palamós, S'Agaró i voltants. L'atac es va repetir l'endemà a les set i a tres quarts d'una del matí, sense que ocasionés grans destrosses.

Les autoritats rebels conscients de la importància estratègica que podien tenir els ports empordanesos per l'aprovisionament de l'exèrcit republicà durant el transcurs de la batalla van decidir bombardejar aquestes localitats de manera constant. Els atacs aeris sobre les localitats de Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Roses i Port de la Selva en moltes ocasions es feien de manera conjunta per aprofitar en primer lloc l'acció i en segon lloc per atemorir els veïns d'aquestes localitats. Els dies 6, 7 i 9 d'agost la Legió Còndor alemanya bombardejà el port de Palamós, aconseguint colpir dos vaixells i el moll<sup>215</sup>.

El 16 i 17 d'agost la ciutat i el port de Roses foren bombardejats. Com a conseqüència de l'agressió set persones, majoritàriament mariners, van trobar-hi la mort i un vaixell va patir un incendi. El 19, 24 i 25 d'agost, cap a un quart de nou del matí, novament el port de Roses hagué de suportar nous atacs<sup>216</sup>.

El 31 d'agost cap a dos quarts d'onze del matí fou bombardejat el Port de la Selva, sense que cap de les trenta-cinc bombes llançades caiguessin sobre els molls<sup>217</sup>.

L'1 i 2 de setembre foren bombardejats els ports de Sant Feliu, Palamós i Roses. En el cas de Sant Feliu de Guíxols la major part de les bombes caigueren a l'aigua, mentre que a Palamós es comptabilitzaren unes 50 bombes que causaren set morts i varis ferits, així com diferents destrosses. Pel que fa a Roses, durant la jornada del dia dos, un hidroavió va bombardejar el port i la seva rodalia sense que ocasionés ni danys ni víctimes. Per la seva banda, el Port de la Selva no tornaria a ser bombardejat fins el dia 5 de setembre. Les bombes en aquesta ocasió no causaren danys gràcies al foc intents de les bateries antiaèries.

El dia 5 de setembre l'Ajuntament de Guíxols va comunicar que cap al migdia un aparell enemic llançà quatre bombes sobre el moll, sense que ocasionés ni víctimes ni danys<sup>218</sup>.

---

<sup>214</sup> Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan. Op. Cit. pàg. 76.

<sup>215</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Estado Mayor del Aire. Sección 3era: Operaciones. Partes de Campaña. C. 2607, Cp. 61.

<sup>216</sup> Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan. Op. Cit. pàg. 89.

<sup>217</sup> Junta de Defensa Passiva. *Fons Personal José Luis Infiesta Pérez*. Biblioteca del Pavelló de la República (Universitat de Barcelona) – Centre d'Estudis Històrics Internacionals. FP (Infiesta) 8

Davant l'atac constant que estaven patint les localitats gironines no és estrany que el diari *L'Autonomista* el 9 de setembre en un article de primera plana titulat «Passen els bàrbars» denunciés públicament les agressions que estaven patint tant Sant Feliu de Guíxols com Palamós: «*Palamós i Guíxols, com Reus i Tarragona, com Tortosa i Granollers, figuren de temps en la llista de poblacions màrtirs [...] Heus ací el drama que tants mesos viuen Palamós i Guíxols. Passen el bàrbar per damunt del cel i llancen metralla i sembren de mort*<sup>219</sup>.»

El 7 de setembre a un quart de deu del matí el port de Palamós fou novament bombardejat. L'atac va aconseguir tocar el marcant Lake Lugano que es trobava ancorat per aquesta època en aquest port<sup>220</sup>.

El 5 d'octubre a un quart de cinc de la matinada un hidroavió va llançar cinc bombes sobre el casc urbà de la població civil de Palamós, destruint alguns edificis. L'aparell també va deixar caure una desena de bombes sobre el port, sense que provoquessin cap víctima i només afectant a tres barques<sup>221</sup>.

El 15 d'octubre a dos quarts de dotze del matí fou bombardejat el Port de la Selva per cinc aparells Savoia que llançaren unes cent bombes que causaren alguns desperfectes en diferents edificis<sup>222</sup>.

Una mica abans del migdia del dia 3 i poc després de les deu del matí del dia 4 de novembre, una esquadrilla formada per cinc Junkers bombardejà el Port de la Selva. Les bombes caigueren al mar, a la platja i al cementiri, sense que es registressin víctimes. L'endemà dia quatre diversos aparells tipus Savoia llançaren cinquanta bombes sobre el moll i la vila, destruint quatre edificis i ocasionat desperfectes a cinc més i a varis dipòsits<sup>223</sup>.

Durant aquest mateix mes, els bombardejos sobre la resta de ports empordanesos foren importants. El dia 5 la zona del port i del Molí de les Forques de Sant Feliu de Guíxols fou bombardejada a un quart de tres de la tarda per cinc Savoies aconseguint tocar dos mercants i ocasionant la destrucció d'algunes línies d'alta tensió, magatzems i molls<sup>224</sup>.

---

<sup>218</sup> Junta de Defensa Passiva. *Fons Personal José Luis Infiesta Pérez*. Biblioteca del Pavelló de la República (Universitat de Barcelona) – Centre d'Estudis Històrics Internacionals. FP (Infiesta) 8

<sup>219</sup> Citat per Jiménez, Àngel. Op. Cit. pàg. 351.

<sup>220</sup> Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan. Op. Cit. pàg. 89.

<sup>221</sup> Junta de Defensa Passiva. *Fons Personal José Luis Infiesta Pérez*. Biblioteca del Pavelló de la República (Universitat de Barcelona) – Centre d'Estudis Històrics Internacionals. FP (Infiesta) 8

<sup>222</sup> Junta de Defensa Passiva. *Fons Personal José Luis Infiesta Pérez*. Biblioteca del Pavelló de la República (Universitat de Barcelona) – Centre d'Estudis Històrics Internacionals. FP (Infiesta) 8

<sup>223</sup> Junta de Defensa Passiva. *Fons Personal José Luis Infiesta Pérez*. Biblioteca del Pavelló de la República (Universitat de Barcelona) – Centre d'Estudis Històrics Internacionals. FP (Infiesta) 8

<sup>224</sup> Jiménez, Àngel. Op. Cit. Pàg. 140. Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan. Op. Cit. pàg. 100.

Els bombardejos es repetiren l'endemà tant a Sant Feliu de Guíxols com a Palamós poc abans del migdia. En aquesta ocasió les bombes caigueren sobre els nuclis urbans, tot i que afortunadament no es van registrar víctimes a cap de les dues ciutats. A Palamós, cap a dos quarts de dotze del matí, les bombes colpiren el port, el moll comercial, la platja i el nucli urbà<sup>225</sup>, mentre que a Sant Feliu de Guíxols les autoritats franquistes informen que foren colpits dos vaixells, quedant un d'ells enfonsat<sup>226</sup>.

L'activitat principal de l'aviació italiana el dia 26 de novembre fou sobre ciutats de la Costa Brava, i en concret sobre Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Roses i el Port de la Selva. En tots casos la majoria de les bombes colpiren els nuclis urbans, deixant a moltes famílies sense casa.

El 2 de desembre fou el darrer bombardeig que va registrar una localitat empordanesa durant l'any 1938. Palamós fou agredida per cinc avions Savoia durant aquesta jornada. Com a resultat de l'atac aeri, quedaren destruïts uns vint edificis i hi hagueren sis morts, així com també va quedar afectat el vaixell Lake Lugano.

### **Els bombardejos de 1939.**

Amb l'arribada del nou any els ports gironins foren especialment bombardejats. El 23 de desembre de 1938 les tropes franquistes iniciaren l'ocupació de la resta del territori català. com a resultat del seu avenç, els ports empordanesos cada cop més anaren agafant certa rellevància com a darrers baluards catalans i republicans per rebre provisions i armaments. Aquesta importància encara es va fer més evident a partir del moment que els ports de Tarragona i Barcelona caigueren sota control de les tropes rebels. Davant aquesta situació, i conscients que la possible ajuda que pogués rebre l'exèrcit republicà – ja fos amb armament o amb reforços – havia d'arribar a través dels ports empordanesos, les forces aèries franquistes es dedicaren a bombardejar sistemàticament i metòdicament aquestes instal·lacions i les seves localitats.

---

<sup>225</sup> Junta de Defensa Passiva. *Fons Personal José Luis Infiesta Pérez*. Biblioteca del Pavelló de la República (Universitat de Barcelona) – Centre d'Estudis Històrics Internacionals. FP (Infiesta) 8

<sup>226</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Estado Mayor del Aire. Sección 3era. Operaciones. Partes de campaña. C2607 cap. 70.

El dia 11 de gener a la una del migdia aparegueren sobre Sant Feliu de Guíxols un grup d'avions que des de 2.500 metres d'altura llançaren sobre el port unes quaranta bombes que caigueren al nord de la zona dels molls sense que ocasionessin ni víctimes ni danys<sup>227</sup>.

El dia 27 de gener, ja amb els ports de Tarragona i Barcelona sota control franquista, foren bombardejats els ports de Palamós a les 8h i 50m, Roses a un quart de deu i a tres quarts d'onze, Port de la Selva a dos quarts de deu i Sant Feliu de Guíxols a les 9h i 52 m del matí. El bombardeig de Sant Feliu de Guíxols es tornà a repetir a un quart de quatre de la tarda i afectà principalment el port<sup>228</sup>.

L'endemà dia 28, a dos quarts de dues de la tarda, catorze Savoies bombardejaren el port de Palamós, quedant malmesos diversos magatzems i instal·lacions portuàries. El matí següent, a tres quarts i cinc de dotze, varis aparells tornaren a deixar anar les seves bombes sobre els molls palamosins<sup>229</sup>.

El 31 de gener a dos quarts de quatre de la tarda, deu bombes colpiren sobre la punta del Fortí a la zona del port de Sant Feliu de Guíxols, sense que ocasionessin danys de consideració<sup>230</sup>.

Els darrers bombardejos que patiren Palamós i Sant Feliu de Guíxols abans de la seva ocupació foren els del dia 1 i 2 de febrer respectivament. Entre els dies 5 i 9 de febrer, ja quasi coincidint amb el final de l'ocupació militar de Catalunya per part de les tropes franquistes, els ports de Roses i del Port de la Selva foren bombardejats contínuament per la Legió Còndor. Entre aquests dos dies el port de Roses fou bombardejat tres vegades, mentre que el del Port de la Selva ho fou en quatre ocasions, quedant malmesos segons la documentació franquista tres vaixells i diversos magatzems<sup>231</sup>. Especialment mortífers resultaren els del dia 5 sobre el Port de la Selva i el del dia 8 sobre Roses. El darrer comunicat de guerra franquista que parlava de bombardejos sobre Catalunya fou el del dia 9 i en ell es feia referència als atacs portats a terme tant a Roses com al Port de la Selva: «*Ayer fueron bombardeados los objetivos militares de los puertos de Rosas, la Selva [...]*»<sup>232</sup>. Uns bombardejos aquests darrers que cercaven destruir objectius militars que s'haguessin pogut estalviar perfectament les tropes rebels ja que la derrota republicana a Catalunya era pràcticament completa, tal com

---

<sup>227</sup> Bombardeos efectuados por la aviación enemiga durante el mes de enero de 1939. Archivo Histórico Nacional (AHN). Fons General Rojo. Caixa 1196.

<sup>228</sup> Bombardeos efectuados por la aviación enemiga durante el mes de enero de 1939. Archivo Histórico Nacional (AHN). Fons General Rojo. Caixa 1196.

<sup>229</sup> Bombardeos efectuados por la aviación enemiga durante el mes de enero de 1939. Archivo Histórico Nacional (AHN). Fons General Rojo. Caixa 1196.

<sup>230</sup> Jiménez, Àngel. Op. Cit. pàg. 144.

<sup>231</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Estado Mayor del Aire. Sección 3era. Operaciones. Partes de campaña. C2607, Cp. 77.

<sup>232</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Estado Mayor del Aire. Sección 3era. Operaciones. Partes de campaña. C2607, Cp. 77.

testimonià el cronista republicà Manuel D. Benavides des del Port de la Selva poques hores de produir-se la seva ocupació: «En Port de la Selva había víveres y ropa en abundancia. Por él entraba la ayuda de la solidaridad internacional. Con bodegas repletas de harina, de latas de conserva, de vino, de Calzado y de todo lo que necesita una buena intendencia, el pueblo llevaba cuatro días sin comer. Se mandó hacer pan, que se distribuyó entre la población hambrienta y se dispuso el fondeo de minas en los lugares de la costa accesibles al enemigo entre el cabo de Creus y el cabo Cervera. [...] La flotilla evacuada primero a Rosas y seguidamente a Port de la Selva, dejó la costa de Cataluña en cumplimiento de la orden escrita del jefe de la base de Rosas, teniente coronel de Infantería, Alonso. Reducida a tres barcos, todavía esperó seis horas antes de retirar-se a Port-Vendres, por si había que embarcar tropas<sup>233</sup>.»

### **Valoració final de la destrucció dels ports de l'Empordà.**

Durant aquest capítol s'ha anat explicant, d'una manera detallada, com els ports de Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Roses i Port de la Selva foren bombardejats contínuament i destruïts durant els anys de guerra. En total s'ha aconseguit quantificat que entre l'octubre de 1936 i el 9 de febrer de 1939 els ports empordanesos foren bombardejats un total de 22 vegades el de Sant Feliu de Guíxols, 18 el de Palamós, 14 el de Roses i 13 el del Port de la Selva:

#### **Taula 8: Relació de bombardejos per hora, dia i any als ports de l'Empordà.**

<b>Data</b>	<b>Indret</b>	<b>Hora</b>
<b>1936</b>		
30 d'octubre per mar	Roses	16.30h
17 de novembre per mar	Palamós	
<b>1937</b>		
5 de març	Palamós	
7 de juny per mar	Palamós	
7 de juny per mar	Sant Feliu de Guíxols	
24 d'agost	Roses	
14 d'octubre	Sant Feliu de Guíxols	19.00h
23 d'octubre	Sant Feliu de Guíxols	6.00h

<sup>233</sup> Gay, J. Víctor. «La Costa Brava, front de Guerra (1936-1939). Quinze vaixells enfonsats en el litoral gironí.» *Revista de Girona*, núm. 243, juliol-agost de 2007, pàg. 35.

29 d'octubre	Sant Feliu de Guíxols	
5 de novembre	Sant Feliu de Guíxols	18.10h
28 de desembre per mar	Port de la Selva	
<b>1938</b>		
7 de febrer	Roses	
18 de febrer per mar	Sant Feliu de Guíxols i Palamós	16.00h
23 de febrer	Palamós	
24 de febrer	Sant Feliu de Guíxols	7.30h
25 de febrer	Sant Feliu de Guíxols	6.00 i 18.30h
26 de febrer	Sant Feliu de Guíxols	6.10h
26 de febrer	Port de la Selva	
28 de febrer	Sant Feliu de Guíxols	6.30h
16 de març	Sant Feliu de Guíxols	0.45h
29 de maig	Roses	9.00h
24 o 25 de juliol	Sant Feliu de Guíxols	7.00, 8.30 i 12.45h
6 d'agost	Palamós	
7 d'agost	Palamós	
9 d'agost	Palamós	
16 d'agost	Roses	
17 d'agost	Roses	
19 d'agost	Roses	
24 d'agost	Roses	8.15h
31 d'agost	Port de la Selva	10.30h
1 de setembre	Palamós	
1 de setembre	Sant Feliu de Guíxols	12.00h
2 de setembre	Sant Feliu de Guíxols	
2 de setembre	Roses	
5 de setembre	Sant Feliu de Guíxols	0.10h
5 de setembre	Port de la Selva	
6 de setembre	Port de la Selva	
17 de setembre	Palamós	9.15h
5 d'octubre	Palamós	4.15h
15 d'octubre	Port de la Selva	11.30h
3 de novembre	Port de la Selva	12.00h
4 de novembre	Port de la Selva	10.10h
5 de novembre	Sant Feliu de Guíxols	15.15h
6 de novembre	Sant Feliu de Guíxols	12.00h
6 de novembre	Palamós	12.00h
26 de novembre	Sant Feliu de Guíxols	
26 de novembre	Palamós	
26 de novembre	Roses	
26 de novembre	Port de la Selva	
2 de desembre	Palamós	
<b>1939</b>		
11 de gener	Sant Feliu de Guíxols	13.00h
25 de gener	Palamós	
27 de gener	Palamós	8.50h

27 de gener	Port de la Selva	9.35h
27 de gener	Sant Feliu de Guíxols	9.52h
27 de gener	Roses	9.15 i 10.45h
28 de gener	Palamós	13.30h
31 de gener	Sant Feliu de Guíxols	15.30h
1 de febrer	Palamós	
2 de febrer	Sant Feliu de Guíxols	
5 de febrer	Port de la Selva	
6 de febrer	Port de la Selva	
6 de febrer	Roses	
7 de febrer	Port de la Selva	
7 de febrer	Roses	
8 de febrer	Roses	
8 de febrer	Port de la Selva	

Font: Elaboració pròpia a partir de la bibliografia consultada.

Com es pot observar, els ports i molls de les comarques empordaneses foren un objectiu militar preferent per l'aviació franquista. Com a fruit dels bombardejos bona part de les instal·lacions portuàries com els molls, magatzems, vies de transport i coberts quedaren malmesos com a conseqüència de les bombes que hi caigueren.

A part d'aquestes instal·lacions, els vaixells que es trobaven amarrats en els ports empordanesos també foren objecte de bombardejos per impedir el seu bon funcionament i utilització per part de les autoritats republicanes. Aquest aspecte es posà de manifest amb els primers bombardejos que patiren els ports de Roses i Palamós des del mar entre finals de 1936 i inicis de 1937 i que cercaren fonamentalment enfonsar una sèrie de vaixells que es trobaven amarrats en aquests molls. Com a resultat dels bombardejos foren tocats les següents embarcacions:

**Taula 9: Vaixells bombardejats als ports de l'Empordà.**

<b>Vaixell</b>	<b>Port</b>	<b>Data</b>
Cabo Santo Tomé	Roses	10/10/37
Glòria	Roses	22/7/37
Manuel	Roses	11/11/36
Marinero Canté	Roses	30/10/36
Pedro	Roses	22/7/37
Río Urumea	Roses	
SAC 3	Palamós	17/11/36
SAC 5	Sant Feliu	17/4/38
Siete hermanas	Roses	22/7/37
Vicente de la roda	Palamós	8/5/37



Villamanrique	Sant Feliu	19/10/37
Lake lugano	Palamós	6/8/38
Azelma	Sant Feliu	25/1/39
Bodil	Palamós	29/7/38
Maria Thérèse Leborque	Palamós	5/3/37
Campero	Palamós	7/6/37
Cabo Tres Forcas	Sant Feliu	18/2/38
Castillo SS	Sant Feliu	25/2/38

Font: Font: Elaboració pròpia a partir de la bibliografia consultada.

Els bombardejos deixaren molt malmeses tant les localitats com els ports de Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Roses i Port de la Selva. De tots ells el que patí un número més important d'agressions i també de destrosses fou el de Sant Feliu, port que fou considerat com una de les principals prioritats de l'aviació franquista davant el moviment mercantil que tenia. Fins el 31 d'octubre de 1938 uns 528 edificis resultaren destruïts com a conseqüència de les bombes que caigueren sobre Sant Feliu de Guíxols, el que equivalia a la quarta part dels immobles de la població. El 25 d'abril de 1940, ja en plena dictadura franquista, l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols informava el governador civil de Girona sobre l'abast dels bombardeigs de la següent manera: *«Que desde el día 13 de agosto de 1937 al 31 de enero de 1939 la población sufrió 35 bombardeos de consideración por la aviación y 4 por mar, cayendo en el casco de la ciudad, puerto y alrededores unas quinientas bombas aproximadamente. De un total de 2.900 edificios resultaron alcanzados directa o indirectamente cerca de 600, de ellos 50 quedaron totalmente destruidos y el resto con averías de diversa consideración, con aproximadamente de tres millones de pesetas<sup>234</sup>.»*

Pel que fa al port, l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols informava: *«Que los daños producidos por los bombardeos en el puerto pueden resumirse así: 297 metros de muelle inutilizados a consecuencia del hundimiento de tres buques, con deterioros en el mismo y en parte, cedido y desconectado de su base; destrucción de toda la línea eléctrica de los faros y casa del Torrero; destrucción de la línea férrea del muelle; averías en el carro del Varadero; dos tinglados para almacenamiento de mercancía, medio destruidos; y dos embarcaciones menores hundidas en la dársena.»*

Com es posa de manifest en l'informe de les autoritats militars franquistes, el port de Sant Feliu de Guíxols es trobava pràcticament inutilitzat com a seqüela de les avaries ocasionades pels bombardejos. Tal com es produí en els casos de Barcelona i Tarragona, l'aviació rebel,

<sup>234</sup> Citat per Jiménez, Àngel. Op. Cit. pàg. 353 i Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroja, Joan. Op. Cit. pàg.221

formada per caces italians i alemanys, tornaren a demostrar en el port de Sant Feliu una gran eficàcia a l'hora de destruir la instal·lació portuària.

En aquesta mateixa situació es trobaren la resta de ports empordanesos de Palamós, Roses i Port de la Selva un cop va finalitzar la guerra. En tots ells les destrosses foren de consideració, tot i que no ens ha estat possible localitzar cap informe on es detallessin aquestes destruccions.

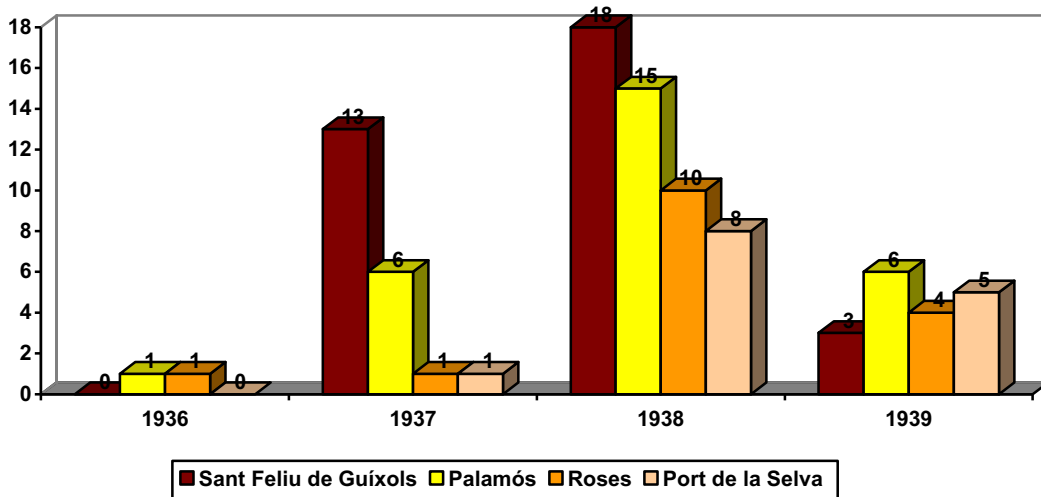
Un cop consultada la bibliografia i documentació relacionada amb les agressions aèries que es produïren a les localitats empordaneses, es pot afirmar que la localitat que patí un nombre més elevat de bombardejos fou Sant Feliu de Guíxols, amb un total de 34 agressions, seguida per Palamós, amb un total de 28, de Roses, amb 16 i Port de la Selva, amb 14, unes agressions que tot i que afectaven a la població civil en moltes ocasions les autoritats militars franquistes les anotaven com si haguessin bombardejat el port o un altre objectiu militar.

Per anys, com en la majoria de Catalunya, el major nombre de bombardeigs es concentrà el 1937 i 1938 tant a Sant Feliu de Guíxols com a Palamós, tot i que en el cas dels ports empordanesos les agressions es produïren ja des de finals de 1936. Finalment, cal destacar que durant els darrers mesos de guerra a Catalunya, els ports més castigats pels bombardejos foren el de Roses i en especial el del Port de la Selva. Coincidint amb el final de l'ocupació franquista del Principat, el Port de la Selva que no havia estat especialment bombardejat en excés va veure com quasi la meitat de les agressions que va patir es concentraren entre finals de gener i principis de febrer de 1939. L'explicació d'aquest fet fou que durant les darreres jornades de guerra a Catalunya el Port de la Selva es quedà com el darrer port d'aprovisionament per mar. Aquest aspecte, al qual cal afegir la instal·lació fins a finals de gener de la Sotssecretària d'Armaments del Govern Republicà<sup>235</sup>, va donar lloc a que les autoritats franquistes decidissin bombardejar aquesta instal·lació fins al darrer dia de guerra a Catalunya, el 10 de febrer de 1939.

### **Gràfic 5: bombardejos a Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Roses i Port de la Selva per anys.**

---

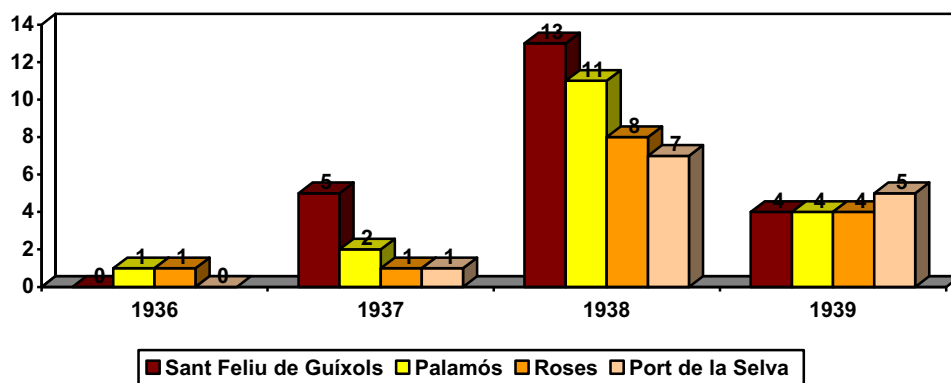
<sup>235</sup> Roser Reyner. «Tallar la comunicació, objectiu a l'inici i al final de la guerra a l'Alt Empordà» *Diari de Girona*, 11 d'abril de 2009.



Font: elaboració pròpia.

En el cas de les agressions als ports respectius d'aquestes localitats, la majoria d'agressions es concentraren durant l'any 1938 i principis de 1939, tot coincidint amb l'arribada de les tropes franquistes a Catalunya, els fronts del Segre i l'Ebre i l'ocupació final del Principat. Tal com s'ha explicat, els bombardeigs de finals de 1936 i 1937 es produïren molts d'ells des del mar i sempre sobre objectius molt específics, com foren per exemple l'intent de destrucció de vaixells atracats en els ports empordanesos. Per localitats també el port de Sant Feliu de Guíxols fou el que va patir més agressions, amb un total de 22, seguit pel de Palamós, amb 18, Roses amb 14 i Port de la Selva amb 13.

**Gràfic 6: bombardejos sobre els ports de Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Roses i Port de la Selva per anys.**

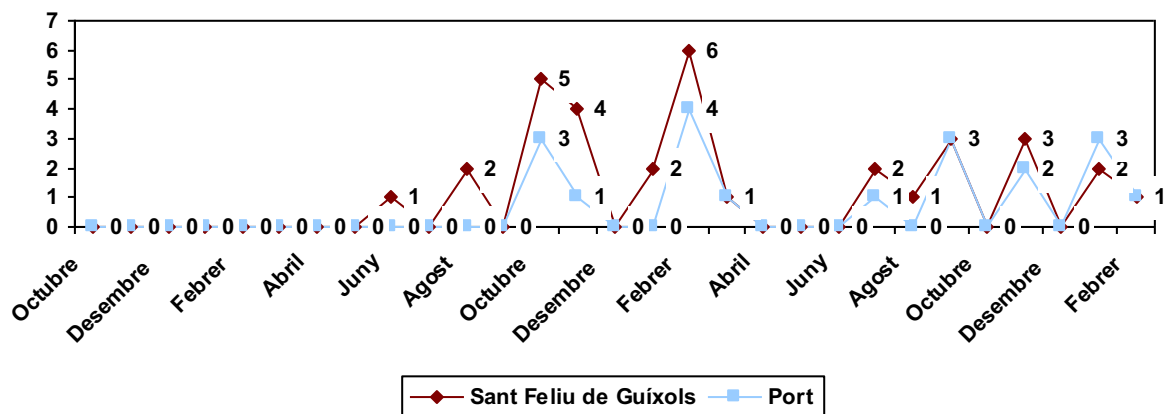


Font: elaboració pròpia.

D'aquests bombardejos cal subratllar que hi ha diferències destacades entre els bombardejos que patiren els nuclis urbans de Sant Feliu de Guíxols i Palamós i les agressions que enregistraren els seus ports. El fet que aquestes localitats tinguessin altres objectius militars a ser destruïts explicaria del perquè aquestes poblacions van comptabilitzar altres agressions fora dels seus ports. En sentit contrari, les diferències entre els bombardejos registrats a Roses i Port de la Selva i els seus ports fou molt més petit com a resultat que aquestes instal·lacions es convertiren en els principals objectius a eliminar per part de les tropes franquistes.

Si analitzem els bombardejos per mesos i localitat s'observarà que en el cas de Sant Feliu de Guíxols la majoria d'atacs sobre el port es concentraren entre finals de 1937 i març de 1938, coincidint amb el final de la campanya franquista a l'Aragó i l'inici de l'ocupació franquista a Catalunya; entre juliol i novembre de 1938, coincidint amb la batalla de l'Ebre; i gener de 1939, amb el final de la guerra.

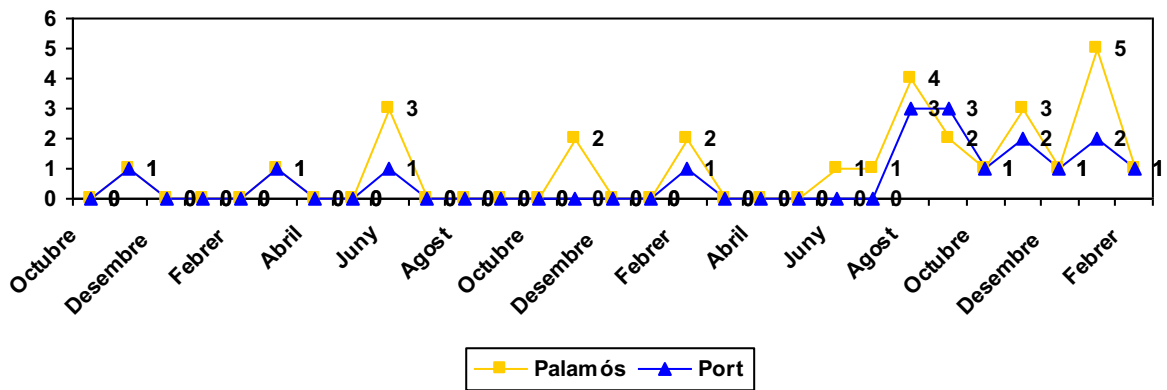
**Gràfic 7: bombardejos sobre Sant Feliu de Guíxols per mesos.**



Font: elaboració pròpia.

Pel que fa a Palamós, els bombardejos sobre el port es concentraren especialment a partir de setembre de 1938 fins al final de la guerra. Tant en el cas de Sant Feliu de Guíxols com en el de Palamós es posa d'evidència que amb la concentració de bombardejos en aquestes dates es volia impedir per part de les tropes rebels, el desembarcament de unitats per reforçar l'exèrcit republicà a l'Ebre i Segre.

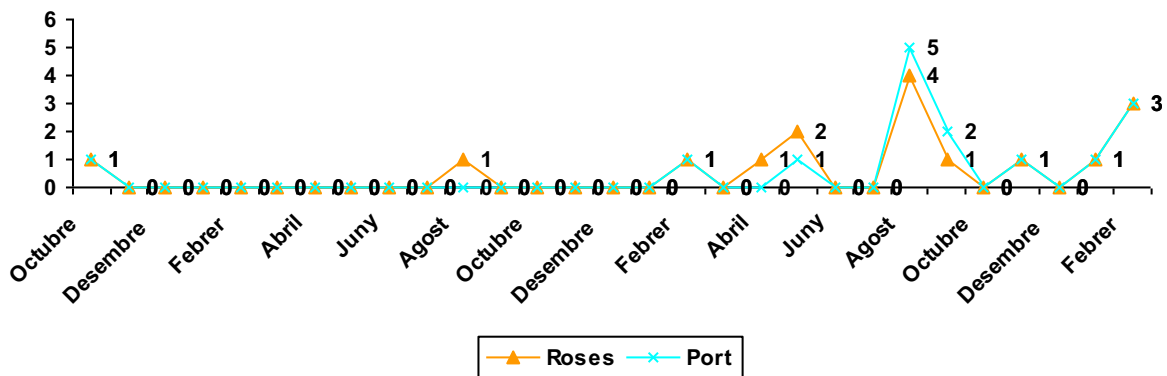
**Gràfic 8: bombardejos sobre Palamós per mesos.**



Font: elaboració pròpia.

Els bombardejos sobre el port de Roses també tingueren una cronologia semblant a la del port de Palamós, sent especialment destacats els bombardejos de setembre de 1938 i febrer de 1939. Les darreres jornades de conflicte foren especialment proliferes en bombardejos sobre Roses.

**Gràfic 9: bombardeigs sobre Roses per mesos.**

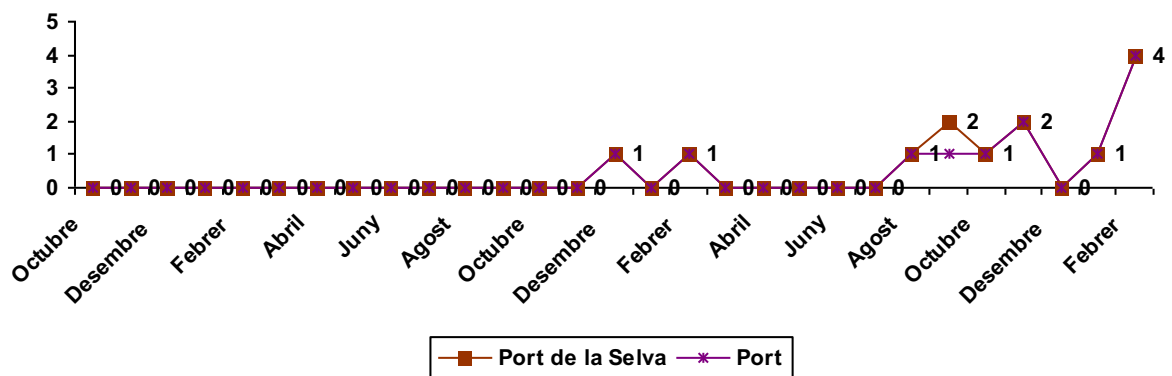


Font: elaboració pròpia.

Finalment, el Port de la Selva registrà el major nombre de bombardejos el febrer de 1939, com a conseqüència de voler acabar amb el darrer port que es trobava sota poder republicà. Fins aquestes dates el port havia patit algun bombardeig esporàdic, fet que explicaria la raó per la qual les autoritats republicanes decidiren traslladar infraestructura des del port de

Tarragona fins al Port de la Selva<sup>236</sup>. Les autoritats rebels tenien perfectament controlat el moviment portuari d'aquest port fins al punt de realitzar informes tant detallats com el següent que eren traslladats a l'aviació italiana perquè portessin a terme els atacs preceptius: «al port s'està construint un petit magatzem per descarregar material de guerra. La descàrrega de material de guerra al port ha anat en progressiu augment. Aquests carregaments provenen dels ports francesos<sup>237</sup>.» Tot i que no s'ha pogut establir si realment durant el darrer trimestre de la guerra el Port de la Selva fou un dels principals centres de descàrrega de material de guerra, el que si va suposar per aquesta instal·lació la informació reproduïda fou l'augment de bombardeigs cercant destruir la infraestructura per impedir que es portessin a terme operacions com la descrita.

**Gràfic 10: bombardeigs sobre Port de la Selva per mesos.**



Font: elaboració pròpia.

Els ports empordanesos foren sistemàticament bombardejats durant tota la Guerra Civil per l'aviació franquista. La seva paralització i destrucció es convertí en un dels seus principals objectius, tot cercant impedir l'arribada de qualsevol ajuda des de l'exterior. Un fet aquest darrer que tingué la seva lògica si tenim en compte la proximitat d'aquests ports amb França. Impedir l'arribada de vaixells des del país veí va ser el principal motiu que explicaria els bombardejors sobre aquestes infraestructures. Novament, l'aviació rebel tornà a triomfar en el

<sup>236</sup> Les grues, amb que estaven equipats els molls de Tarragona, durant el període final de la guerra foren desmuntades i traslladades al Port de la Selva, un indret que consideraven més segur les autoritats republicanes. Del moll Paral·lel van ser desmuntades tres grues de cinc tones i una de tres. Quedaren al moll només una de cinc tones i una de tres. De les sis grues de tres tones amb que estava equipat el moll de Costa, cinc foren traslladades al Port de la Selva. Dades estretes de Josep Pau Virgili Sanromà en la seva voluminosa obra *Tarragona i la seva premsa*.

<sup>237</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Informazioni sugli obbiettivi militari della Catalogna. Carpeta 33, Guerra di Spagna.

seu propòsit de destruir i paraitzar amb els ports empordanesos a partir de bombardejar-los tant per mar com per aire des dels primers mesos de guerra fins el final de conflicte.

## **ELS BOMBARDEIGS I DESTRUCCIONS DE LES CENTRALS ELÈCTRIQUES DURANT LA GUERRA CIVIL.**

### **La creació i desenvolupament de la xarxa elèctrica catalana.**

Abans d'explicar i analitzar amb detall els bombardeigs i destruccions que van patir les centrals elèctriques i hidroelèctriques catalanes durant la Guerra Civil, s'ha cregut convenient fer una breu introducció de quina era la seva situació abans de l'inici del conflicte. L'expansió industrial a Catalunya al segle XIX comportà un augment de la demanda energètica.

La primera empresa dedicada a l'explotació de l'electricitat a Espanya es va crear l'any 1881. En aquell moment, ja s'augurava que aquest sector podia esdevenir un negoci de futur important, cosa a la qual va contribuir l'Exposició Universal de Barcelona de 1888. La ciutat va aconseguir un desenvolupament important amb l'expansió de l'enllumenat públic i de la indústria catalana, que, a la vegada, van comportar un augment significatiu del consum energètic.

Malgrat tot, la producció d'electricitat estava limitada per les condicions tècniques, atès que aleshores les línies de transport patien la pèrdua del fluid, motiu pel qual aquest s'havia de produir a prop del lloc on es consumia.

L'any 1891 es van presentar a l'Exposició Internacional de Frankfurt els avenços tecnològics que permetrien transportar energia des de llocs cada cop més allunyats del centre productor. Això va afavorir el desenvolupament del sector elèctric a partir de l'energia hidràulica, en detriment de la termoelectricitat, que en aquell moment tenia en contra l'encariment progressiu del carbó d'exportació i l'escassetat de combustible fòssil propi.

A partir de la primera dècada del segle XX es comencen a mobilitzar unes sumes de capital importants destinades a desenvolupar el sector hidroelèctric mitjançant la construcció d'embassaments, de centrals i de la xarxa d'alta tensió.

Entre les empreses interessades en el negoci elèctric, destaca la Barcelona Traction Light and Power Company Limited, constituïda el 1911 per iniciativa de Fred S. Pearson i que s'acabaria convertint en l'empresa de producció d'energia més important d'Espanya. Una de les principals branques de negoci de l'empresa va ser la construcció i l'explotació de les centrals hidroelèctriques de la conca de l'Ebre, a través de la filial Riegos y Fuerzas del Ebro, SA, coneguda popularment com "La Canadenca".

L'explotació dels rius pirinencs va ser duta a terme per dues empreses més: Energía Eléctrica de Cataluña, creada el mateix 1911 amb capital francès i suís, que va adquirir la concessió de



l'explotació hidràulica de la zona dels llacs de Cabdella i el riu Flamisell, i Productora de Fuerzas Motrices, creada el 1917, que va adquirir els drets de l'explotació hidràulica d'una part del riu Flamisell i de la conca hidrològica de la Vall d'Aran.

A l'inici dels anys 1930 la xarxa de centrals hidràuliques dels rius Segre (Camarasa, Sant Llorenç de Montgai i Seròs), Noguera Pallaresa (Sossís, Talarn, Gavet de la Conca i Terradets) i Flamisell (Cabdella, Molinos, la Plana de Mont-ros i la Pobla de Segur), amb un potencial de producció total d'aproximadament uns 250.000 kilowatts i les seves línies de transport de 110.000 volts, es van convertir en l'artèria vital per al desenvolupament econòmic de Barcelona i la seva àrea d'industrialització. Conseqüentment, també ho van ser per al progrés econòmic de tot el país.

Un dels punts neuràlgics per a la distribució d'energia cap a Barcelona i tota la seva àrea d'influència va ser l'estació de maniobra de la Pobla, coneguda popularment com "El Poste". Allí s'unien les línies procedents de les centrals de la vall Fosca, la central de Sossís i la línia d'alta tensió, que arribava des de les centrals que pertanyien a Productora de Fuerzas Motrices i s'incorporaven a la xarxa general.

### **Els bombardeigs i destruccions de les centrals elèctriques durant la Guerra Civil.**

L'ofensiva aèria de l'exèrcit rebel sobre Catalunya estava perfectament planificada. Amb els bombardeigs constants sobre diferents localitats catalanes se cercava asfixiar l'esforç de guerra de l'adversari mitjançant bombardeigs a les seves indústries estratègiques i a les seves infraestructures bàsiques com eren les vies de comunicació, els ports i les centrals elèctriques. En aquest darrer punt, i molt especialment, les centrals hidroelèctriques estigueren, gràcies en bona part a la feina realitzada per l'espionatge, perfectament documentades. Unes dades que serviren perquè l'Aviació Legionària de les Balears italiana i la Legió Còndor alemanya portessin a terme una sèrie de bombardeigs que cercaven deixar sense electricitat la zona de Barcelona. La indústria de la capital catalana depenia en gran part de l'energia que produïen els rius Pirinencs. La tasca de l'aviació rebel fou la de causar el màxim de desperfectes possibles sobre aquestes centrals perquè deixessin de funcionar durant uns mesos i així deixar debilitada la indústria de guerra catalana. La seva estratègia consistia en no destruir completament aquestes instal·lacions, ja que dins de la planificació franquista es volia que no costés gaire tornar-les a posar en funcionament en el moment que caiguessin sota el seu control.

Durant els anys de guerra, hi va haver nombrosos atacs de l'aviació feixista a les grans centrals hidroelèctriques dels Pirineus, en concret des del 18 de febrer de 1937 fins al 27 de gener de 1938.

**Taula 10: de bombardejos sobre les centrals hidroelèctriques dels Pirineus.**

<b>Data del bombardeig</b>	<b>Localitat on es trobava la central.</b>
17 de febrer de 1937	La Pobla de Segur
19 de febrer de 1937	Cabdella
19 de febrer de 1937	Sant Llorenç
23 de març de 1937	Seròs
25 de març de 1937	Tremp
13 de setembre de 1937	Cabdella
19 de gener de 1938	Tremp
19 de gener de 1938	La Pobla de Segur
23 de gener de 1938	Tarradets
23 de gener de 1938	Camarasa
23 de gener de 1938	Sant Llorenç
27 de gener de 1938	Seròs

Font: elaboració pròpia a partir de la informació recollida a Galitó, Pol; Gimeno, Manuel; Pita, Rodrigo; Tarragona, Josep. *Les batalles del Segre i la Noguera Pallaresa. L'atac final contra Catalunya (abril-desembre del 1938)*. Lleida: Pagès Editors, 2006 i Bosch Bella, Xavier. *L'energia elèctrica a Catalunya 1944-1958*. Catarroja: Ed. Afers, 2007

Els pilots rebels comptaren per tirar endavant aquesta missió amb l'ajut inestimable dels coneixements tècnics d'alguns responsables de la companyia Riegos y Fuerzas del Ebro<sup>238</sup>. Durant la tardor de 1936 els enginyers d'aquesta empresa, que havia estat col·lectivitzada, decidiren fugir del territori republicà cap a la zona rebel davant l'amenaça de mort que patiren per part d'elements incontrolats de la CNT-FAI. Els operaris estrangers van marxar als seus països d'origen, mentre que alguns tècnics locals van presentar-se a Sant Sebastià per enrolar-se a l'exèrcit rebel<sup>239</sup>. Tots aquests tècnics fugits coneixien al detall tot el sistema de producció de les centrals elèctriques de Riegos y Fuerzas del Ebro als rius Flamisell, la Noguera Pallaresa i Segre, així com el complex entramat de la xarxa d'alta tensió. Ningú

<sup>238</sup> La principal empresa que va operar a Catalunya vinculada a l'electricitat durant aquest període fou la Barcelona Traction Light and Power Company Limited, construïda el 1911 i coneguda popularment amb el nom de Canadenc. Els objectius de l'empresa de capital canadenc s'estenien a totes les branques del negoci elèctric i especialment a la construcció de centrals hidroelèctriques a la conca de l'Ebre. Per tal de portar a terme aquest programa de construcció i explotació constituï una companyia filial amb el nom de Riegos y Fuerzas del Ebro SA, que s'ocupà de construir les centrals dels rius Noguera Pallaresa i Segre.

A part d'aquestes companyies a Catalunya també operaren altres empreses com Energia Eléctrica de Catalunya, Productora Fuerzas Motrices i la Catalana de Gas i Electricitat.

<sup>239</sup> Entre aquests enginyers cal destacar les figures de Mister Smith, un anglès que tornaria el 1938 i es faria famós per la seva "artilleria hidràulica" en utilitzar com a arma el buidatge del pantà de Camarasa, o l'enginyer industrial Manuel de Senillosa i Gayolà, cap dels Serveis Elèctrics de l'Exèrcit del Nord, i l'enginyer de camins Santiago Gossé. Galitó, Pol; Gimeno, Manuel; Pita, Rodrigo; Tarragona, Josep. *Les batalles del Segre i la Noguera Pallaresa. L'atac final contra Catalunya (abril-desembre del 1938)*. Lleida: Pagès Editors, 2006 pàg. 45-46.

millor que ells per donar les indicacions precises als pilots rebels perquè ataquessin aquestes instal·lacions.

A part de l'ajuda que reberen els rebels per parts dels tècnics fugits, les autoritats franquistes també reben important informació per part dels seus serveis d'espionatge. Aquests serveis s'encarregaren d'elaborar detallats informes sobre cadascuna de les centrals hidroelèctriques dels Pirineus, en els quals s'assenyalaven la ubicació exacte de les instal·lacions, els punts vulnerables que calia bombardejar i les defenses que disposaven les centrals. El primer dels informes que s'han localitzat fou redactat des de Salamanca per la Jefatura del Aire de l'exèrcit franquista amb data del 26 de novembre de 1937. En l'informe es presentava una detallada síntesis sobre els principals punts vulnerables de la «*Red eléctrica de la provincia de Lérida*», a partir de descriure una a una totes les centrals que funcionaven a les terres lleidatanes:

*«Resumen de información sobre la provincia de Lérida. Síntesis de información sobre los principales puntos vulnerables de su red eléctrica»<sup>240</sup>.*

*Capdella.*

*Estación de transformación. Tiene el techo delgado de Uralita.*

*Molinos.*

*Estación de transformación. Es el edificio más apartado de las tuberías. Tiene el techo delgado de uralita.*

*Pobla de Segur.*

*Estación de transformación, a la intemperie. No está situada junto a la Central, sino a medio Km al NE del pueblo de Pobla de Segur. Sirve de entronque a las líneas de las centrales de Cledes y de las de Capdella, Molinos y la Plana.*

*Tremp.*

*Punto vulnerable (PV). Estación de transformación, situada en la parte más alta del edificio de la Central. Sirve de entronque a las líneas de las centrales de Seira y Campo.*

*La central de Tremp tiene defensa antiaérea.*

*Terradets.*

*PV. Estación de transformación, a la intemperie, situada junto al lado S de la central.*

*Camarasa.*

---

<sup>240</sup> Archivo General e Histórico del Aire. Guerra Civil. Caixa 2206

*PV. Las salas de alta tensión y de interruptores, situadas en la parte alta del edificio de la Central. El techo es de hormigón. Esta central tiene defensa antiaérea.*

*San Lorenzo.*

*PV. Estación de transformación, a la intemperie, situada a 50m al NW de la central.*

*Serós.*

*PV. El canal, a unos 2 Kms, al NE de la central, que es donde está construido en terraplén. Es el trozo comprendido entre el embalse y los dos embalses siguientes. La central tiene defensa antiaérea.*

*Adrall.*

*PV. Estación de transformación, a la intemperie inmediata a la central.*

*Pons.*

*Subestación de transformación y entronque de líneas de las centrales de Seira y Campo, de las de Pobla de Segur, Tremp y Camarasa y de las de Capdella, Molinos y la Plana. A un Km. de Pons en la orilla izquierda del Segre.»*

Com es pot comprovar el grau de detall de les dades aportades per les autoritats franquistes fou molt elevat, posant sobretot molt d'èmfasis en els punts vulnerables de cadascuna de les centrals, i si aquestes, es trobaven protegides per sistemes de defensa. Fins i tot en l'informe es descriuen les funcions principals que tenien les centrals i la seva importància dins la xarxa elèctrica catalana.

El propi Estat Major de la Jefatura de l'Aire franquista va tornar a elaborar un informe sobre els principals punts vulnerables de les centrals hidroelèctriques el 20 de gener de 1938. Aquest informe ja es va elaborar quan els bombardejos ja havien fet diversos estralls sobre les centrals catalanes. Es tractà d'un informe molt més complert que l'anterior ja que es dedicava a analitzar els principals punts vulnerables de les centrals elèctriques de l'Aragó i Catalunya que alimentaven d'energia la regió catalana. Com es posa de manifest la intenció clara era tallar el subministrament d'energia de Catalunya per impedir el bon funcionament de la indústria de guerra. La data en què es va redactar l'informe i l'interès que mostren les tropes rebels per tallar el subministrament elèctric català ens indiquen que molt probablement la seva elaboració s'emmarcà en el context de preparació de l'ocupació militar de Catalunya. La intenció dels franquistes era que un cop finalitzés la campanya de l'Aragó, i es posés el primer peu sobre el Principat, la indústria armamentística catalana es trobés pràcticament ofegada i així impedir el subministrament d'armament a les tropes republicanes encarregades de defensar el territori. Aquesta finalitat quedava perfectament reflectida en els informes

elaborats pels serveis d'informació franquistes quan manifestaven que: «*Una vez destruidos todos los objetivos anteriores resultará prácticamente anulado el suministro de energía eléctrica a Cataluña, pues quedarán únicamente en servicio pequeñas centrales de muy poca importancia, las cuales sólo suman el 2% de la carga total.*»

Un altre element important que es va voler aconseguir fou la paralització de l'economia, i sobretot promoure un efecte desmoralitzador sobre la rereguarda del país al comprovar que el subministrament elèctric era insuficient.

Per aconseguir aquests objectius calia bombardejar de forma massiva les centrals perquè fossin destruïdes. Per aconseguir-ho els serveis d'informació franquistes tornaren a mostrar la seva ubicació, la majoria de les quals estaven situades en els rius Flamisell, Noguera Pallaresa i Segre, els principals punts vulnerables de les centrals i el tipus de defenses que tenien:

«*Síntesis de información sobre los principales puntos vulnerables de las centrales hidroeléctricas de Aragón y Cataluña, que alimentan la región catalana*<sup>241</sup>».

#### ARAGÓN.

*Sástago (Zaragoza).*

*Punto Vulnerable (PV). Estación de transformación a la intemperie. Envía la corriente a Cataluña por la central de Serós. Bombardeada por la Aviación Legionaria el 1/2/38 (llapis)<sup>242</sup>*

*Seira (Huesca).*

*PV. Las dos tuberías forzadas, antes de cruzar el río. Bombardeada por BAH el 1/2/38 (llapis)*

#### CATALUÑA.

*Cledes (Lérida).*

*PV. Las compuertas, situadas en el río Garona, a un Km. de la central.*

*Capdella (Lérida).*

*PV. Estación de transformación. Tiene el techo delgado de Uralita. Inutilizada por inundación a primeros de diciembre de 1937 (llapis).*

*Molinos (Lérida).*

---

<sup>241</sup> Archivo General e Histórico del Aire. Guerra Civil. Caixa 2206.

<sup>242</sup> Aquestes anotacions es troben realitzades a llapis i foren realitzades a posteriori per complementar la informació elaborada el gener de 1938. Segurament volien indicar que en aquests casos els bombardejos previstos per destruir els punts vulnerables ja s'havien produït.

*PV. Estación de transformación. Es el edificio más apartado de las tuberías. Tiene el techo delgado de uralita.*

*Pobla de Segur (Lérida).*

*PV. Estación de transformación, a la intemperie. No está situada junto a la central, sino a medio Km. al NE del pueblo. Sirve de entronque a las líneas de las centrales de Cledes y de las Capdella, Molinos y la Plana. Destruída por bombardeo de la Legión Cóndor el 1 de febrero de 1938. (llapis).*

*Tremp (Lérida).*

*PV. Estación de transformación, situada en la parte más alta del edificio de la central. Tiene defensa antiaérea. Destruído el dique por bombardeo el 23 de enero de 1938. (llapis).*

*Gabet (Lérida).*

*PV. Las tuberías del sifón del Canal que va desde la central de Tremp a la de Gabet. Dicho sifón está situado sobre el río Gabet. Destruída por bombardeo el 23 de enero de 1938. (llapis).*

*Terradets (Lérida).*

*PV. Estación de transformación, a la intemperie, junto al lado S de la central. Destruída por bombardeo el 23 de enero de 1938. (llapis).*

*Camarasa (Lérida).*

*PV. Las salas de alta tensión y de interruptores, situadas en la parte baja del edificio de la Central. El techo es de hormigón. Tiene defensa antiaérea.*

*San Lorenzo (Lérida).*

*PV. Estación de transformación a la intemperie, situada a 50 m al NW de la central.*

*Serós (Lérida).*

*PV. El canal, a unos 2 Km. al NE de la Central, que es donde está construido en terraplén. Es el trozo comprendido entre los embalses A y los dos embalses siguientes, situados fuera. La central tiene defensa antiaérea. Destruída por bombardeo el 23 de enero de 1938. (llapis).*

*Adrall (Lérida).*

*PV. Estación de transformación a la intemperie inmediata a la central.»*

Amb tota aquesta informació detallada a les seves mans, l'aviació feixista ja tenia els elements imprescindibles per realitzar els bombardejos sobre les centrals hidroelèctriques catalanes. Els primers atacs aeris a les centrals dels Pirineus es troben ben documentals gràcies als escrits que deixà el cap de l'esquadrilla que els va dur a terme, l'Oberleutnant de la

Legió Còndor Heinz Runze<sup>243</sup>. La seva unitat estava especialitzada en vols difícils i de precisió i per aquestes raons se'ls hi va encarregar la missió de bombardejar les centrals pirinenques.

L'esquadrilla alemanya es va desplaçar expressament per aquesta missió des de Sevilla a Salamanca, i d'allí amb els informes a la mà, a l'aeròdrom de Saragossa, que era el més proper que tenien els rebels per poder bombardejar les centrals hidroelèctriques. Després d'atacar la central de la Seira, a l'Aragó, el 17 de febrer de 1937 es va registrar el primer bombardeig sobre una central catalana, la de la Pobla de Segur. Com a resultat de les bombes la central va restar tres mesos avariada. Els projectils només afectaren les canonades de càrrega. Afortunadament pels interessos republicans les bombes no colpiren l'estructura a l'aire lliure on hi havia els transformadors i els interruptors d'alta tensió de les línies que anaven a Barcelona<sup>244</sup>.

La premsa republicana ràpidament es va fer ressò d'aquest primer bombardeig sobre la central de la Pobla de Segur. Un cop finalitzà l'atac, els periodistes recolliren les manifestacions del conseller de Seguretat Interior de la Generalitat de Catalunya Artemi Aiguadé, qui fou l'encarregat de confirmar que el bombardeig no havia provocat víctimes ni danys materials d'importància. Per la seva banda, la Subsecretària de Defensa facilità un comunicat en què es remarcava que la central se li reforçaria els mitjans de defensa<sup>245</sup>: *«Algunos aviones enemigos han bombardeado en la mañana de hoy las centrales eléctricas de Seira y Pobla de Segur, causando, por fortuna, escasos daños. A los medios de defensa antiaéreos que se poseen, se añadirán otros que y estaban solicitados [...] los cuales evitarán de modo absoluto toda futura incursión de la aviación facciosa.»*

Davant la preocupació per la defensa de les centrals elèctriques, la Comissió Assessora de les Indústries d'Aigua, Gas i Electricitat de la Generalitat de Catalunya el març de 1937, dictà una sèrie de normes, d'acord amb la Conselleria de Defensa, que feien referència al camuflatge de tots els elements vulnerables de les instal·lacions en cas d'atac aeri i la construcció de refugis antiaeris pel personal.

El dia 19 de febrer la central que fou bombardejada fou la de Cabdella, situada a la vall del riu Flamisell. El bombardeig es va iniciar a les 10 i 10 minuts del matí i els avions que hi participaren deixaren caure un total de 12 bombes, una de les quals va provocar greus

<sup>243</sup> Galitó, Pol; Gimeno, Manuel; Pita, Rodrigo; Tarragona, Josep. Op. Cit. pàg. 46

<sup>244</sup> Ibídem. Pàg. 47.

<sup>245</sup> *La Vanguardia*. 18 de febrer de 1937, pàg. 3.

desperfectes en una de les canonades<sup>246</sup>. La segona bomba va caure sobre la via del funicular, trencant-la i fent-la malbé en un radi de deu metres. La tercera bomba va caure a un dos metres de xamfrà sud de l'edifici de la cambra i va destruir una part del canal de descàrrega. La quarta bomba va colpir sobre la cambra d'aigua i va obrir un forat considerable a la coberta de formigó. Les vuit bombes restants van caure en diferents llocs, sense causar gaires destrosses importants. La central, després de les primeres reparacions d'urgència, va tornar a iniciar el seu servei a les 22.35 hores de la nit, tot i que va estar un mes funcionat a meitat del seu rendiment.

El darrer dels atacs de l'esquadrilla alemanya capitanejada per oberleutnant Runze tingué lloc aquell mateix 19 de febrer del 1937 sobre la central de Sant Llorenç, situada al riu Segre, a uns sis quilòmetres amunt de Balaguer. Els pilots alemanys van sortir de la base de Saragossa a les 17.20 hores de la tarda i arribaren a Sant Llorenç quan ja es feia fosc. Els aparells rebels van bombardejar les comportes de la presa, aconseguint avariar-ne dues, la línia d'alta tensió i la seva estructura. Els danys a la central de Sant Llorenç foren importants sobretot a la comporta Stoney núm.1 i a l'automàtica núm.1. Amb tot, aviat es va tenir enllestit un mur provisional de 4 metres d'alçada que va permetre en poques setmanes el funcionament de la central a baix rendiment i el subministrament d'aigua de reg al subcanal d'Urgell i a les sèquies de Gerb i del Comte<sup>247</sup>.

Tots aquests atacs també foren esmentats pels mitjans de comunicació republicans. En tots ells es confirmava el bombardeig i que no s'havien registrat fins al moment ni danys personals ni materials<sup>248</sup>: «*Como obedeciendo a un plan de conjunto, el bombardeo de Pobla de Segur ha seguido el de la central eléctrica de Capdella [...] Los aparatos rebeldes volaron sobre Capdella, dejando caer numerosas bombas contra las conducciones de agua, las cuales resultaron intactas. Esta tarde, también sobre la presa de San Lorenzo, tres aviones facciosos descargaron gran cantidad de bombas, sin que afortunadamente se tuvieran que lamentar desgracias personales.*». Les autoritats republicanes amb aquests comunicats de premsa posaven de manifest que els atacs tan seguits sobre les centrals hidroelèctriques dels Pirineus no eren agressions a l'atzar sinó que estaven integrades en un pla conjunt que intentava deixar sense electricitat a la rereguarda catalana.

---

<sup>246</sup> Per descriure els desperfectes i destruccions que es produïren a les centrals hidroelèctriques catalanes seguirem l'informe sobre bombardejos a les grans centrals hidràuliques que va elaborar la Companyia d'Energia Elèctrica de Catalunya i de Riegos y Fuerzas del Ebro durant els anys de guerra i que es troba recollit i citat a Bosch Bella, Xavier. *L'energia elèctrica a Catalunya 1944-1958*. Catarroja: Ed. Afers, 2007. pàgs. 32 a 39.

<sup>247</sup> Galitó, Pol; Gimeno, Manuel; Pita, Rodrigo; Tarragona, Josep. Op. Cit. pàg. 47

<sup>248</sup> *La Vanguardia*, 20 de febrer de 1937.



A més dels bombardejos descrits protagonitzats per la Legió Còndor, durant els mesos de febrer i març del 1937, l'aviació rebel en va realitzar d'altres a Tremp, Tarradets, Camarasa, Aitona i Seròs, tots sobre instal·lacions elèctriques. Igualment, el 23 de febrer l'aviació franquista va bombardejar la central elèctrica i fàbrica de productes químics de Flix. La Comissaria de Defensa Militar de Tarragona, depenent de la Generalitat de Catalunya, va realitzar un informe sobre el bombardeig de Flix on s'explicava com s'havia produït i els danys que s'havien registrat: «A les 22 hores de la nit aparegué el primer avió deixant caure una bomba sobre l'edifici de la fàbrica ELECTRO-QUÍMICA DE FLIX, precisament sobre la nau de fabricació de "Clotat-bi" [...] Seguint la trajectòria del riu Ebre l'Aviació anava des de Flix a Ascó i Torre de l'espanyol aturant-se cada vegada damunt la fàbrica a on deixava caure noves bombes. Aquestes enrunaren tres edificis de dita fàbrica, dos d'ells magatzems. Les bombes colpiren també la línia del ferrocarril MZA i la carretera d'Alcolea de Pinar. Aquesta darrera quedà interceptada i la via del carril trencada en diversos llocs, però pogueren circular els trens per una via auxiliar que quedà sencera a la fàbrica hi hagué quatre morts [...]»<sup>249</sup>

Les destrosses originades pels bombardeigs al canal de Seròs, el 23 de març del 1937, foren greus. Segons els informes oficials, els aparells feixistes bombardejaren el canal i la central de Seròs, aconseguint tallar el subministrament d'aigua d'Utchesa. Tres de les bombes llançades caigueren a diferents indrets del canal i van provocar destrosses al formigó i al revestiment del canal. Davant les destrosses es van haver de refer uns 50 metres de talús, i quedaren afectats la solera i les comportes números 2, 3 i 4<sup>250</sup>.

El dia 25 de març del 1937, a la central de Tremp, es va registrar un bombardeig al matí i a la tarda<sup>251</sup>. En aquest atac es registraren danys personals lleus i nombrosos desperfectes. En concret, cap a la una del migdia es detectaren la presència d'avions al voltant de la central, que poc després deixaren caure tot un seguit de bombes. La primera d'elles caigué davant de la casa núm. 2 que hi havia prop de la central, a l'edifici de les vàlvules de descàrrega; una al terrat de la sala d'alta tensió i les altres fora de l'àrea de la central. Durant les agressions de la tarda, les bombes afectaren, especialment, la sala d'alta tensió. Altres de les bombes llançades afectaren les estructures de 110 kV, en construcció. En total, els desperfectes foren

---

<sup>249</sup> «Informe bombardeigment aviació facciosa a Flix. Tarragona 23 de febrer de 1937. Comissaria de Defensa de Tarragona». Centro Documental de la Memoria Histórica. Salamanca. P.S. Barcelona. Generalitat de Catalunya. 335/10.

<sup>250</sup> Bosch Bella, Xavier. Op. Cit. pàg. 34. En l'informe que se cita s'especificava que el 2 d'abril es va donar novament aigua per Utchesa.

<sup>251</sup> La notícia fou també confirmada pels mitjans de comunicació: «A las 16 horas de hoy nuevamente la aviación facciosa ha hecho acto de presencia sobre las centrales eléctricas de Tremp, produciendo averías de escasa importancia en las instalaciones auxiliares que fácilmente serán reparadas. » *La Vanguardia*, 26 de març de 1937, pàg. 3.

nombrosos: ensorrament del sostre de la sala d'alta tensió, especialment el tros comprès entre les línies Camarasa III i IV; destrucció total de la seccional nord, destrucció complerta dels jocs de barres de 110 kW i el seccional sud, de 110kW. El dia 28 es va posar en marxa el generador i Tremp i la comarca recuperaren el subministrament<sup>252</sup>.

El 13 de setembre de 1937 a la central de Cabdella es va rebre l'avís de la presència d'un avió que volava cap a la seva zona. Aquest aparell descarregà sobre la central unes sis bombes que no arribaren a tocar-la.

Les tropes franquistes en el seu intent d'inutilitzar les centrals hidroelèctriques a part de l'ajuda de l'aviació italiana i alemanya també reberen la col·laboració de la climatologia. A finals d'octubre de 1937, unes pluges torrencials provocaren el desbordament dels rius Flamisell, Noguera Pallaresa i Segre i ocasionaren greus inundacions que van negar les centrals de Cabdella, Molins i la Plana a la Vall Fosca. Com a resultat de les pluges, la maquinària va quedar plena de fang i runa, i la central de Cabdella va restar paraitzada durant sis mesos<sup>253</sup>.

Totes aquestes informacions eren molt ben conegudes per les autoritats militars franquistes, fet que evidencia el bon funcionament dels seus serveis d'informació. En el informe sobre les centrals elèctriques catalanes a ser bombardejades, amb data d'1 de febrer de 1938, i que ja s'ha estat citat anteriorment, es pot comprovar com hi ha una sèrie d'anotacions a llapis sobre la central de Cabdella, que fou la més afectada per aquells xàfecs, on s'informava dels danys provocats pels aiguats: «*Inutilizada por inundación a primeros de diciembre de 1937*». Aquest fet demostra l'alt coneixement que es tenien els franquistes sobre qualsevol aspecte militar que es podia considerar rellevant pels seus interessos.

El resultat final d'aquest primer raid aeri es traduí en la inutilització durant uns mesos de les centrals de Seira, La Pobla, Sant Llorenç i parcialment la de Cabdella, així com algunes línies de distribució de 110 kW. Tot i aquests encerts, el principal objectiu que cercaven les autoritats franquistes d'impedir l'arribada d'electricitat a Barcelona i la seva àrea d'influència en cap cas es complí, ja que les destrosses foren en la majoria de casos menors i ràpidament reparades.

Fins a inicis de 1938, tot coincidint amb l'ofensiva rebel contra el front d'Aragó, no es van tornar a produir nous atacs sobre les centrals elèctriques. El primer dels bombardeigs que es donaren durant aquest període fou el del dia 19 de gener de 1938 sobre la central de Tremp. Durant la jornada es comptabilitzaren tres atacs des de l'aire. A un quart d'una del migdia es

---

<sup>252</sup> *Ibidem* pàg. 35 i 36.

<sup>253</sup> Galitó, Pol; Gimeno, Manuel; Pita, Rodrigo; Tarragona, Josep. Op. Cit. pàg. 48.

va produir el primer bombardeig que afectà a la zona del barranc de la Font-Vella i del barranc de Seròs, a un quilòmetre aproximadament de la central. Després de l'atac, els avions es dirigiren cap a la Pobla, on hi va haver un intens bombardeig. El servei elèctric no es va arribar a suspendre i només va sortir del sistema la central de Gavet. El primer atac no produí cap dany notable ni a la central ni a les instal·lacions annexes<sup>254</sup>.

Aquest mateix dia, a dos quarts de tres de la tarda es va donar novament l'alarma per la presència de bombarders propers a la central de Tremp. Poc després, va iniciar-se un intens bombardeig. Mitja hora més tard, hi va haver un altra atac, que durà fins aproximadament les quatre de la tarda. Cap aquesta hora es va realitzar una inspecció dels danys per comprovar si era possible restablir el servei elèctric. Els danys materials, en quan a maquinària i equipaments, foren diversos: una planxa que recobria una de les obertures de la carcassa del generador núm.1 fou perforada i l'estructura 110 kV va patir nombrosos desperfectes, a les instal·lacions hidràuliques, a l'abocador i al canal de Gavet, hi van registrar-se diversos impactes. Les línies d'alta tensió i de telefonia també varen patir desperfectes. Pel que fa als danys en les instal·lacions, van ser menors a la central, als tallers, a les oficines i a bugaderia, mentre que al garatge, a la forja i a la casa de transmissions, van ser més grans a causa de l'impacte de les bombes<sup>255</sup>.

A l'estació de La Pobla i a la central de Sossís, el mateix dia 19 de gener, també es va dur a terme un bombardeig. Com a resultat del mateix hi va haver un ferit, mentre que els danys materials foren insignificants.

A finals del mes de gener, en concret el dia 23, la central que fou bombardejada va ser la de Tarradets. Els avions feixistes en aquesta ocasió deixaren caure una vintena de bombes que explotaren a l'aigua, afectant parcialment el pont de Monares, la línia telefònica i la d'alta tensió.

Mentre els avions rebels bombardejaven la central de Tarradets, al mateix temps una altra esquadra es dirigia cap a la central de Camarasa. El bombardeig fou també molt important, tot i que només va provocar desperfectes als vidres. La sala de transformadors i d'interruptors va sofrir danys menors. D'altra banda, també van caure unes quantes bombes a l'exterior de la central, una que va trencar les escales d'accés a l'embassament, una altra, sobre el túnel d'entrada a la canonada de baixa pressió i una darrera que no va esclatar. Entre la central i les comportes també caigueren bombes, sense cap mena de repercussió. Entre les comportes automàtiques de la presa, hi va caure una altra que no va arribar a esclatar i que va acabar

<sup>254</sup> Bosch Bella, Xavier. Op. Cit. pàg. 36.

<sup>255</sup> *Ibidem*. Pàg. 37

topant contra el pilar. També caigueren projectils sobre el canal de desguàs de les automàtiques i entre la central i l'embassament, sense que causessin grans desperfectes. Com que els danys no van ser gaire importants, durant la tarda d'aquest mateix dia la central de Camarasa va tornar a entrar en el sistema<sup>256</sup>.

Finalment aquesta jornada es va completar amb el bombardeig de la central de Sant Llorenç de Montgai. Els danys que va provocar l'atac es concentraren sobretot a les instal·lacions de l'indicador del desguàs, amb desperfectes seriosos. Va quedar inutilitzada una de les fases que alimentava el motor de la comporta del canal auxiliar d'Urgell. D'altra banda, la canonada de 300 metres de diàmetre, que portava l'aigua des de les cambres dels sectors 1 i 2, fou destruïda en una part àmplia<sup>257</sup>.

El 27 de gener de 1938, cap a les tres de la tarda, la central de Seròs fou bombardejada, sent el darrer atac que patiria una central hidroelèctrica dels Pirineus abans de la seva ocupació militar per part de les tropes franquistes. Els avions realitzaren dues passades i van llençar entre 50 i 60 bombes. La majoria d'elles van caure a una zona de conreu, al sud de la central, mentre que unes quantes d'elles colpiren sobre el campament causant diversos danys. Les bombes provocaren víctimes entre els treballadors de la central que no pogueren refugiar-se. A la central hi caigueren vàries bombes provocant danys menors sobre el conductor de la línia I i III de Camarasa. Els danys més destacats es registraren en l'immoble i a la façana nord de la central. L'onada expansiva de les bombes també originaren danys a la sala de generadors. Els projectils que colpiren sobre els terrenys de conreu van tallar els cables de la línia de 25 kW, de Mesquinesa i van motivar desperfectes a les línies de 110 kV de Sàstago. Al campament de Seròs va quedar tallada la canonada d'aigua potable i va provocar desperfectes en l'enllumenat elèctric i les línies telefòniques. Pel que fa als immobles, hi va haver danys a l'escola i a diverses cases del campament<sup>258</sup>.

Aquest fou el darrer bombardeig de l'aviació franquista sobre les instal·lacions hidroelèctriques dels Pirineus. En gairebé un any, aquestes centrals havien patit dotze bombardejos, amb un cost humà de tres morts i diversos ferits, així com a danys econòmics de diversa consideració. Però malgrat els danys que s'ocasionaren, el principal objectiu que es fixaren les autoritats militars franquistes d'interrompre el servei elèctric sobre Catalunya no l'aconseguien. Les centrals que foren afectades pels atacs eren ràpidament reparades, tornant a oferir els seus serveis poc després de finalitzar els atacs. Cap dels bombardejos aconseguí

---

<sup>256</sup> *Ibidem* pàg. 38

<sup>257</sup> *Ibidem*. Pàg. 33

<sup>258</sup> *Ibidem* pàg. 35

inutilitzar ni una de les centrals ni impedir el subministrament elèctric. Tot això no s'aconseguiria fins l'ocupació de les centrals per part de les tropes franquistes.

L'ofensiva franquista sobre Catalunya d'abril de 1938, a part de l'important cop que representà la caiguda de Lleida i l'establiment dels caps de pont de Tremp, la Baronia, Balaguer i Seròs, va significar deixar el Principat sense les importants centrals hidroelèctriques de la Conca de Tremp, principalment les centrals de la Noguera Pallaresa i les del Segre. Davant l'avanç rebel, les tropes republicanes, desfetes per l'ofensiva al front d'Aragó, foren incapaces de defensar o volar els ponts sobre el Noguera Pallaresa, i d'aquesta manera, van permetre que els seus enemics s'apoderessin d'un element clau com eren les centrals hidroelèctriques per al posterior desenvolupament de la guerra. D'aquesta forma, Barcelona es va quedar sense prou electricitat perquè funcionessin les seves indústries de guerra o els tramvies. Durant aquests mesos la font principal d'energia elèctrica la van constituir les centrals tèrmiques o antiquades plantes de vapor<sup>259</sup>, concretament, a Barcelona, la del carrer Mata, Sant Adrià del Besòs, i la central de Fígols<sup>260</sup>.

Altres fonts de subministrament de les quals va poder disposar la rereguarda catalana foren les petites centrals hidroelèctriques del grup Ribas-Fresser, Pasteral i Corbera, i les petites centrals del grup Hidroelèctrica del Segre, a Ponts, Montsonís o Artesa de Segre.

Totes aquestes centrals, més d'altres ubicades a les comarques tarragonines, com les Reus i Valls, i gironines, com les d'Alp o Sant Pau de Seguries, entre d'altres, foren motiu de control i bombardeigs per part de les tropes franquistes un cop tingueren sota el seu control les centrals pirinenques. D'aquesta manera, el 19 de juny de 1938 l'Estat Major de l'Aire rebel elaborava un informe on s'apunten diferents centrals catalanes per ser bombardejades. Entre les centrals vigilades es trobaven la de Ponts, Fígols i Adrall<sup>261</sup>. De la primera deia que: *«En Pons hay una central hidroeléctrica, sobre el río Segre, que produce 1585 kW. Está a 1.5 Kms al NE de Pons, junto a la carretera de Pons a Tiurana. Por esa central pasan dos líneas de alta tensión procedentes de las centrales del Noguera Pallaresa.»* Per la seva banda, de Fígols es deia que: *«Hay una central termoeléctrica de 12500 kW de potencia que está en marcha. Se encuentra a la altura del pueblo de Serchs, sobre el río Llobregat y a la terminación del ferrocarril minero que sirve de transporte a esta central del carbón procedente de unas minas que se encuentran a unos 6 Kms al NW de Serchs.»* i d'Adrall:

<sup>259</sup> Galitó, Pol; Gimeno, Manuel; Pita, Rodrigo; Tarragona, Josep. Op. Cit. pàg. 132

<sup>260</sup> Bosch Bella, Xavier. Op. Cit. pàg.41

<sup>261</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna Informazioni sugli obbiettivi militari della Catalogna. Carpeta 33. Guerra di Spagna.

«hay una central termoeléctrica de 15000 kW. Se encuentra al SW del pueblo entre la carretera y el río Segre.»

De totes elles es tenia informació precisa de la seva ubicació i de la seva importància a l'hora de traslladar l'energia cap a altres indrets. Per aquesta raó totes es convertiren en objectius militars a ser bombardejats per l'aviació legionària per així aconseguir el tall complet del subministrament elèctric. La central de Fígols va ser bombardejada el 20 de juny de 1938<sup>262</sup>, la de Pons es va veure afectada pels bombardejos que va patir la localitat el Nadal de 1938 i la d'Adrall patí una agressió el 3 de desembre de 1938<sup>263</sup>.

A part d'aquestes centrals, entre el maig de 1938 i el febrer de 1939 l'aviació franquista també va portar a terme diferents operacions aèries amb la finalitat de destruir altres centrals ubicades en diferents ciutats catalanes. Entre aquests bombardejos cal destacar el que va patir Granollers el 31 de maig de 1938, el qual cercava destruir la central elèctrica ubicada al carrer del Rec i que finalment va significar la mort de molts veïns de la localitat.

Especialment dura fou l'ofensiva que realitzaren sobre la central elèctrica de l'Avinguda Paral·lel de Barcelona i sobre la central elèctrica de Sant Adrià del Besòs. En el primer dels casos, aquesta central va ser bombardejada la nit del 8 al 9 d'octubre de 1938. Segons els informes de l'aviació italiana, les bombes impactaren en l'edifici i provocaren un gran incendi a les instal·lacions on s'emmagatzemava el carbó<sup>264</sup>.

L'espionatge franquista de seguida senyalitzà la central de Sant Adrià del Besòs com un dels principals objectius a ser bombardejat, conjuntament amb altres centrals de Barcelona: «*En Barcelona hay tres centrales termoeléctricas importantes que son: La de la calle Mata o del Paralelo, Antigua de tres chimeneas; y las dos de San Adrián de Besos, situadas en la desembocadura de este río. La del margen derecha, al S de la desembocadura, es la más moderna, no tiene chimeneas y se compone de muchos edificios y la del margen izquierda, entre Barcelona y Badalona, es más Antigua y tiene cuatro chimeneas. Según referencias funcionan las tres.*<sup>265</sup>». En total les instal·lacions de Sant Adrià del Besòs foren objecte de sis bombardejos que es repartiren de la següent manera:

13 de març de 1937

<sup>262</sup> Archivo General Militar de Ávila. Estado Mayor del Aire. Sección 3era: operaciones. Partes de campaña. C. 2607, cp. 58.

<sup>263</sup> Archivo General Militar de Ávila. Estado Mayor del Aire. Sección 3era: operaciones. Partes de campaña. C. 2607, cp. 73.

<sup>264</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 – gener 39. Busta 39 i 40.

<sup>265</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna Informazioni sugli obbiettivi militari della Catalogna. Carpeta 33. Guerra di Spagna.

12 de maig de 1938

29 de maig de 1938

16 de juny de 1938

13 de novembre de 1938

17 de desembre de 1938

Davant aquestes dades és evident que la central de Sant Adrià es va convertir des del primer dia en un objectiu a destruir per part dels rebels. Les autoritats rebels eren més que conscients de la importància estratègica que tenia aquesta central per la ciutat de Barcelona i la seva indústria, sobretot a partir de finals d'abril de 1938, moment en què la capital catalana va deixar de rebre subministrament elèctric des de les centrals pirenaïques. Tot i els atacs i els desperfectes que ocasionaren les bombes, la central de Sant Adrià del Besòs funcionà durant tota la guerra, fins que fou destruïda el 27 de gener de 1939 per les pròpies autoritats republicanes hores abans que fos ocupada pels franquistes<sup>266</sup>.

De les comarques gironines cal destacar els bombardeigs sobre les centrals d'Alp, el 2 de desembre de 1938; a Cellera de Ter, l'1 de desembre de 1938, Amer, l'1 de desembre de 1938 i Sant Pau de Segúries, el 2 de desembre de 1938<sup>267</sup>. Finalment també cal remarcar els constants atacs que patiren les ciutats de Reus i Valls, els quals a part d'afectar les centrals elèctriques que acollien, també cercaven destruir altres objectius militars.

Malgrat la intensitat d'aquests atacs, la majoria d'ells acabaren fracassant en el seu objectiu de destruir les centrals assenyalades, i per tant, d'impedir el bon subministrament elèctric sobre les principals ciutats i indústries catalanes. Un subministrament que es mantindria, tot i les deficiències, fins a la fi de la Guerra Civil.

Iniciada l'ofensiva franquista de finals de 1938, el subministrament de fluid elèctric a les localitats catalanes va anar empitjorant, sobretot a causa de les accions de guerra, les quals provocaren avaries greus a les línies. La caiguda de Reus i de Tarragona el gener de 1939 i el desmantellament d'algunes subestacions receptores, com la de Ponts, Artesa de Segre, Móra d'Ebre i Bellmunt per part de les autoritats republicanes, van deixar grans zones del territori sense subministrament de fluid elèctric<sup>268</sup>.

---

<sup>266</sup> La central de Sant Adrià del Besòs era propietat de la Companyia d'Energia Elèctrica de Catalunya. Segons l'informe que elaboraren els seus propietaris un cop la central va quedar sota control franquista, les instal·lacions havien patit molts danys, principalment a la seva maquinària, a conseqüència de la voladura que s'hi va dur a terme el 27 de gener de 1939. Bosch Bella, Xavier. Op. Cit. pàg. 46.

<sup>267</sup> Archivo General Militar de Ávila. Estado Mayor del Aire. Sección 3era: operaciones. Partes de campaña. C. 2607, Cp. 73.

<sup>268</sup> *Ibidem*. Pàg. 42

A la zona catalana controlada per les tropes franquistes la recuperació de les instal·lacions elèctriques per part de les grans companyies va ser molt ràpid. Així el president de Riegos y Fuerzas del Ebro, Fraser Lawton, un cop foren ocupades, durant l'abril de 1938 les primeres centrals elèctriques dels Pirineus, es va traslladar a Saragossa per organitzar la reparació dels desperfectes produïts en aquelles centrals i la seva posada en servei.

Per portar a terme les reparacions, el Ministeri d'Obres Públiques franquista, per ordre publicada al Boletín Oficial del Estado el 15 d'abril de 1938, pocs dies després de l'ocupació de les centrals, va encarregar als enginyers de camins Ramon Maria Serret i Mirete i Juan Lázaro Urra, la labor d'inspeccionar, proposar i resoldre totes les qüestions d'ordre tècnic que es presentessin en la posada en marxa dels serveis hidroelèctrics de Tremp, Camarasa i altres instal·lacions hidroelèctriques alliberades o que s'alliberessin a l'Aragó i Catalunya. Tots dos tècnics es desplaçaren des de Santander fins a Saragossa per posar-se en contacte amb el Servicio de Recuperación Eléctrica, sota el comandament de Franciso Lezcano. Aquest organisme fou l'encarregat de traslladar-se a les centrals hidroelèctriques dels Pirineus per posar-les en funcionament.

El primer destí que reberen els responsables de tornar a posar en funcionament les centrals hidroelèctriques fou Tremp, on segons el testimoni de Juan Lázaro Urra els esperava el subdirector tècnic de la Canadencia, Mr. Pomerol, amb diferents treballadors de les centrals que havien arribat a Espanya des de Noruega, Anglaterra, Suïssa, Austràlia i el Canadà<sup>269</sup>.

Un cop finalitzà aquesta primera trobada, els enginyers franquistes es traslladaren a diferents centrals per comprovar in situ en quines condicions es trobaven: *«Examinadas las centrales, se vio que en casi todas ellas se habían desmontado cuidadosamente varias piezas que los rojos se habían llevado. Parece que esto se había hecho en cada central bajo el mando de un oficial rojo, que, después de embaladas, las mantuvo bajo su custodia hasta el día en que, ante el avance de las tropas nacionales, recibió la orden de cargarlas en los camiones e internarlas en la retaguardia roja.»* Pel que es desprèn del seu testimoni, les autoritats republicanes no decidiren volar cap d'aquelles instal·lacions, sinó que simplement traslladaren la maquinària perquè no pogués ser utilitzada en benefici propi pels rebels. L'única central on no es va produir el trasllat de les màquines fou la de Camarasa, on segons sembla, gràcies a l'acció d'un dels seus treballadors, les màquines no es traslladaren al ser amagades.

---

<sup>269</sup> El testimoni d'aquest enginyer publicat l'any 1940 ens ha estat de gran utilitat per reconstruir l'arribada dels tècnics franquistes a les centrals de Tremp i Camarasa i observar en quines condicions es trobaven després d'haver patit diversos bombardeigs. Juan Lázaro Urra. «Recuerdos de la Guerra», dins, *Revista de Obras Públicas*. Madrid: número espacial 1936-1939, pàg. 39-47.



Pel que sembla, i sempre seguim el testimoni dels enginyers franquistes que s'encarregaren de fer la primera inspecció sobre les centrals, els actes de sabotatge republicans no serviren per impedir la posada en funcionament de les centrals. En un informe que enviaren al Ministeri d'Obres Públiques a Santander es deia que si es creia necessari es podia reprendre la seva activitat en poc temps: «[...] en el que demostrábamos que las centrales podían dar servicio en muy poco tiempo, puesto que las piezas que faltaban estaban ya en fabricación en las casas que anteriormente habían suministrado las máquinas respectivas.». A part de posar de manifest que la substitució de la maquinària es podia realitzar ràpidament, en aquest informe es feia una primera valoració dels danys que la guerra havia provocat en les centrals. Com es veurà a continuació, en cap cas es feia esment als bombardejos que l'aviació franquista havia portat a terme, sinó que tot s'atribuïa als combats i a la crescuda dels rius que s'havia produït a finals de 1937<sup>270</sup>: «Algunas centrales presentaban daños producidos en el momento de tomarlas, y las del Alto Flamisell estaban averiadas por unas crecidas de importancia excepcional ocurridas en el último otoño. Pero las centrales mayores y más importantes, tanto de riegos y fuerza del Ebro como la Productora de Fuerzas Motrices y las de la Catalana de Gas y Electricidad [...] estaban perfectamente en condiciones de dar servicio muy pronto.»

Per la sorpresa dels propis enginyers franquistes, una ordre cursada a finals de maig de 1938 des del Cuartel General del Generesalísimo els hi ordenava que fessin tot el precís perquè les centrals hidroelèctriques pirinenques no es poguessin posar en marxa com a mínim durant el període de quatre o sis mesos. Una ordre que s'havia de fer efectiva a través del trasllat de les peces bàsiques de funcionament a un indret segur de la rereguarda franquista. El motiu d'una decisió tan controvertida fou la por que esgrimiren els alts comandaments rebels que les tropes republicanes poguessin recuperar el territori perdut, i per tant, tornar a controlar les centrals: «Pero su serenidad y la previsión con que siempre ató todos los cabos le hizo pensar en el efecto moral que en la retaguardia roja produciría la llegada de la energía de los Saltos si cualquier rectificación de línea volvía a poner en manos de los rojos alguna central de las que en aquel momento estaban completamente en el frente.»

Amb aquesta actuació es posaven d'evidència dues coses. Per una banda la importància estratègia que atorgaven les tropes rebels al control de les centrals hidroelèctriques. I per altra, que el front era en aquest moment poc estable, i davant la possibilitat que l'exèrcit republicà recuperés el terreny perdut, preferien mantenir durant un temps les centrals inutilitzades.

---

<sup>270</sup> Juan Lázaro Urra. «Recuerdos de la Guerra», dins, *Revista de Obras Públicas*. Madrid: número espacial 1936-1939, pàg. 40.

Com a resultat de les ordres dictades des de Burgos, el Servei de Recuperació Elèctrica protagonitzà diferents operacions pel desmuntatge de peces a les centrals de Tremp, Camarasa, Gavet, Tarradets i Sant Llorenç. Un cop finalitzades les operacions, s'escollí com a dipòsit de les peces desmuntades la central d'Arias, situada a prop de Barbastro, un indret allunyat de la línia de foc.

La inutilització de les centrals pirinenques deixà als habitants dels dos Pallars durant una temporada pràcticament a les fosques. El canvi de règim es produí a les fosques a localitats com Tremp i la Pobla. El restabliment normal del servei elèctric no es produiria fins el mes d'agost de 1938 quan tornaren a funcionar les centrals de Cabdella, Tremp, etc. les quals, per ordre expressa dels corresponents serveis del Cuartel General del Generalísimo, reiniciaren la seva activitat per produir energia i enviar-la al nord d'Espanya a través del precari sistema d'interconnexions aleshores existent<sup>271</sup>.

Un cop va finalitzar l'ocupació franquista de Catalunya, el 10 de febrer de 1939, la recuperació de les instal·lacions i el restabliment del servei d'energia elèctrica van ser ràpids, i poc a poc totes les centrals es posaren a treballar a ple rendiment tot cercant un cop d'efecte propagandístic entre la població civil.

### **Estadístiques de danys a les instal·lacions elèctriques de Catalunya.**

Un cop finalitzà la guerra, les autoritats franquistes es dedicaren a recopilar la màxima informació sobre les destruccions que havien patit les indústries del país. Per realitzar aquesta tasca el govern de Burgos aprovà un decret, amb data del 3 de maig de 1938, que va suposar la creació de les Comisiones de Incorporación Industrial y Mercantil (CIIM). Un cop es va constituir aquest nou organisme, es van posar en marxa tres comissions amb característiques semblants que van elaborar diversos informes o memòries dels diferents territoris que anaven sent ocupants per les tropes franquistes. Així doncs, la CIIM núm.1 va comprendre les províncies de Madrid, Conca, Guadalajara, Albacete, Ciudad Real i Jaén; la CIIM núm. 2 corresponia a les quatre províncies de Catalunya, i la CIIM núm.3 actuava a Castelló, València, Alacant, Múrcia i Almeria.

---

<sup>271</sup> Gimeno, Manuel. *Revolució, guerra i repressió al Pallars (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1989, pàg. 118.

Un cop foren acomplerts els objectius, les comissions foren dissoltes el 24 de gener de 1941 i es crearen les Comisiones o Juntas Liquidadoras. Finalment, un any després<sup>272</sup> es dissolien també aquestes comissions o juntes.

Els principals objectius de la CIIM núm.2 foren diversos: el retorn a l'activitat i normalitat productiva; les mesures destinades a implantar una nova política econòmica; mesures relacionades amb l'economia de guerra i, finalment, mesures vinculades amb la repressió<sup>273</sup>.

En l'apartat de funcionament i organització de la CIIM núm.2 l'organisme estava dividit en onze seccions. La secció tercera, anomenada estadística de danys, es va ocupar de classificar i valorar els danys causats per la guerra en els comerços i indústries catalanes<sup>274</sup>. Fou en aquesta secció on un cop va finalitzar la guerra, les companyies elèctriques catalanes van presentar els inventaris per tal de quantificar els danys que havien patit i rebre, en els casos que es pogués justificar, les indemnitzacions pertinents per part de l'Estat.

A continuació passarem a descriure els danys i les quantitats econòmiques que calcularen els responsables de les indústries elèctriques que operaven al Principat com a conseqüència de la Guerra Civil. Per fer-ho seguirem les detallades dades aportades per Xavier Bosch i Bella en el seu estudi sobre l'energia elèctrica a Catalunya<sup>275</sup>.

Els danys registrats a la província i ciutat de Barcelona afectaren principalment a la maquinària i als immobles. Els danys de la central tèrmica del carrer Mata, que pertanyia a la Compañia Barcelonesa de Electricidad, es concentraven a les seves instal·lacions<sup>276</sup>: «*Ha sufrido considerables destrozos por bombardeos de los días 18 de marzo, 3 y 19 de agosto de 1938, los talleres generales, el de fundición y reparación de automóviles, garaje y caseta para depósitos inflamables*». En total es realitzava una quantificació de danys que s'elevava a 129.140,03 pessetes.

D'altra banda, a la subcentral i instal·lacions de la mateixa companyia al carrer Atlàntida del barri barceloní de la Barceloneta, es produïren diversos danys com a conseqüència dels

---

<sup>272</sup> *Boletín Oficial del Estado (BOE)* de 2 de febrer de 1942.

<sup>273</sup> Aracil, Rafael; Segura, Antoni; Oliva, J.; Pont, M. *Empresaris de postguerra. La Comisión de Incorporación Industrial y Mercantil número 2. 1939-1942*. Barcelona: Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, 1999, pàg. 41.

<sup>274</sup> *Estadísticas de danys*. Valorava i ordenava els danys soferts per les indústries i els comerços a causa de la guerra. La secció un cop valorava aquests danys, resolia el dret a indemnitzacions dels afectats que li adreçaren les instàncies fins el 31 de maig del 1939. L'import de les destrosses es va calcular en uns 24 milions de pessetes. Sembla clar que les destrosses causades durant el conflicte foren inferiors al que la propaganda de la dictadura va afirmar. A més, una gran part d'aquestes foren conseqüències de l'aviació franquista. D'acord amb la CIIM, els danys a l'economia catalana, demostrats documentalment, pujaven als 135 milions de pessetes. *Ibidem*, pàg. 41-42

<sup>275</sup> Les dades obtingudes en aquest apartat han estat extretes dels informes elaborats pel CIIM núm.2 Danys de Guerra i que ha recollit Bosch Bella, Xavier. *Op. Cit.* pàgs 45-59.

<sup>276</sup> *Ibidem* pàg. 46.

nombrosos bombardeigs que havia patit aquesta zona. En total es valoraren aquests danys en 24.251,09 pessetes.

A la ciutat de Terrassa, la Compañía de Energía Eléctrica de Cataluña disposava d'una important estació receptora, anomenada Casa Barba, que patí diferents desperfectes a causa dels incendis i voladures que provocaren, segons les informacions franquistes, les tropes republicanes durant la seva retirada.

Una altra central, en aquest cas tèrmica, que patí diferents destrosses a causa de la intervenció de les tropes republicanes fou la de Sant Adrià del Besòs. Com en el cas de Terrassa, la central patí molts danys en les seves maquinàries degut a les voladures que es realitzaren el dia 27 de gener de 1939. Unes destrosses, que juntament amb el fet de que les peces necessàries per la seva posada en funcionament s'havien d'importar de Bèlgica i Suïssa, deixaren paralitzada la central durant quasi tres anys. Els danys de l'estació de Terrassa ascendiren fins a les 79.385,31 ptes, mentre que els desperfectes de la central de Sant Adrià del Besòs s'elevaren fins les 901.769,47 ptes.

Finalment dins la província de Barcelona cal parlar dels danys que sofrí la central tèrmica de Fígols, a la comarca del Berguedà. Els estralls que es registraren a la central també foren importants i afectaren especialment a la seva maquinària. En el seu cas la quantitat de destrosses que es va calcular fou de 765.129,93 ptes.

La província de Tarragona, i sobretot la seva capital, foren objecte de nombroses agressions aèries que deixaren moltes destrosses a les diferents centrals elèctriques que es repartien pel territori. La subcentral principal de la Compañía Riegos y Fuerzas del Ebro S.A., va ser parcialment destruïda pels bombardejos, els quals feren malbé immobles i instal·lacions per una quantia de 148.621 ptes.

A la localitat d'Amposta es registraren danys considerables a les estacions transformadores i a la xarxa; a Tortosa, i altres viles de la comarca del Baix Ebre, les destruccions foren considerables a les instal·lacions elèctriques, mentre que a Móra la Nova els desperfectes van ser producte del desmantellament d'una part de la subestació. En total els diners que es comptaren per totes aquestes destrosses pujaren fins les 440.043, 08 ptes.

Al terme municipal de Flix, on s'ubicava una important subestació de transformació i maniobra, propietat de Riegos y Fuerzas del Ebro, també es patiren danys força importants per un valor de 81.229 ptes.

Els danys també estigueren presents a les instal·lacions elèctriques de Reus i localitats de les rodalies. En aquests casos les destruccions s'enfilaren fins un total de 186.498,30 ptes.

Finalment, els informes que parlaven dels danys registrats a la província de Tarragona, s'annotaven els desperfectes que va suportar la subestació de Bellmunt. Els danys van ser motivats pel desmantellament de les instal·lacions elèctriques que van dur a terme les autoritats republicanes. En aquest cas els danys que va patir la subestació es calcularen en unes 10.640 ptes.

A la província de Lleida els bombardeigs, que cercaven destruir les centrals hidroelèctriques per paraitzar la producció elèctrica que necessitava la indústria catalana, foren nombrosos. Els informes sobre destruccions ens parlen de diversos danys a immobles, instal·lacions i, en menor mesura, a la maquinària.

Els danys que es comptabilitzaren a les instal·lacions elèctriques de la província de Lleida foren els següents:

A la capital lleidatana foren de 230.015,64 ptes

Tàrrega de 208.119 ptes

Aitona de 57.282,75 ptes

Sant Llorenç de Montgai de 394.786,55 ptes

Agramunt de 3114,91 ptes

Terrades de 11.020,68 ptes

Camarasa de 53.996,47 ptes

Gavet de 6.710,25 ptes

Tremp de 275.106,98 ptes

Sossís i Pobla de Segur de 4.782,78 ptes

De totes elles cal destacar els danys que provocaren els bombardeigs sobre la central de Sant Llorenç de Montgai, que afectaren a les instal·lacions i als immobles, i els desperfectes que sofrí la central de Seròs, que afectaren a les instal·lacions i al canal. Tots aquests danys foren valorats en una quantitat de 1.829.047 ptes.

Els danys a la província de Girona van centrar-se en immobles i instal·lacions, atès els nombrosos bombardeigs soferts, sobretot a les localitats més litorals. A la ciutat de Palamós l'edifici central de la Compañia de Energía Eléctrica de Cataluña, S.A., va sofrir danys de consideració per valor de 60.997,31 ptes. A Blanes, van resultar afectades la subcentral, les oficines, els magatzems i els habitatges dels treballadors per una quantitat de 27.017,07 ptes.

A la Bisbal de l'Empordà els danys es van reduir bàsicament als immobles, com a conseqüència dels bombardeigs de l'edifici de la companyia, ascendint els desperfectes a 22.187,95 ptes. A Sils, la mateixa Compañia de Energía Eléctrica de Cataluña era propietària d'una subcentral elèctrica, la qual, segons els informes franquistes, fou incendiada per les

tropes republicanes durant la seva fugida<sup>277</sup>. En aquest cas el valor dels desperfectes s'elevà a la xifra de 79.351,98 ptes.

En total, i tot seguint les xifres oficials aportades per les autoritats franquistes, el valor dels danys que es comptabilitzaren a les centrals elèctriques de Catalunya s'elevaren a 6.768.671,18 ptes, una quantitat que es va repartir de la següent manera per les quatre províncies catalanes:

**Taula 11: danys de guerra a les centrals elèctriques de Catalunya.**

Província	Danys en pessetes.	% de danys en el conjunt del territori
Barcelona	1.899.675,83	28
Tarragona	1.307.074,46	19,3
Lleida	3.372.366,58	49,8
Girona	189.554,31	2,8
Total	6.768.671,18	100

Font: elaboració pròpia a partir de les dades aportades per Xavier Bosch Bella

Com es pot comprovar, la província catalana, on el valor dels danys de guerra fou més elevat, arribant quasi al 50% del total del territori, fou la de Lleida, seguides per les de Barcelona, Tarragona i, a molta distància, Girona. L'argument principal que explicaria aquestes xifres fou el fet que les centrals ubicades a les comarques lleidatanes foren les que més bombardejos patiren durant la guerra. L'estratègia que va adoptar l'aviació franquista d'atacar contínuament aquelles instal·lacions per acabar amb el subministrament elèctric que rebien les indústries catalanes, va provocar que el número de danys fos el més elevat.

Aquest mateix argument també serviria per explicar els danys de la resta de centrals, especialment a Barcelona, tot i que les destruccions no arribarien a les quantitats anteriors pel fet que en aquests casos les autoritats militars no organitzaren una estratègia de destruccions tan clara com en el cas de les centrals dels Pirineus.

Pel que fa a les empreses elèctriques catalanes que s'encarregaven de subministrar electricitat al territori català, la que va comptabilitzar uns danys més importants fou la de Riegos y Fuerzas del Ebro. Amb una quantificació que recollia tant els danys que es presentaren davant les autoritats franquistes per rebre les compensacions necessàries, com les estimacions dels danys interns que calculava cada empresa, la valoració que realitzaren els seus responsables fou de 8.730.451,43 ptes. Seguidament es trobava la companyia Energía Eléctrica de Cataluña amb una valoració de danys de 2.531.565,03 ptes, i en darrer lloc la Compañía Barcelonesa de Electricidad amb una quantitat de 226.163,67 ptes. D'aquesta informació es desprèn que la empresa que van patir més danys foren les instal·lacions de la Compañía de Riegos y Fuerzas

<sup>277</sup> Ibídem, pàg. 55.

del Ebro. Aquesta xifra s'explicaria pel fet que tenia un bon nombre d'instal·lacions a la Conca de Tremp, a Lleida i a Tarragona, zones, que com s'ha comentat, foren les més perjudicades pels bombardeigs franquistes.

En segon lloc, i a força distància, es trobaria la companyia Energía Eléctrica de Cataluña, les instal·lacions de la qual es concentraven a les comarques de Barcelona i Girona<sup>278</sup>.

Les xifres que recullen tots aquests informes ens mostren la importància de les destruccions que patiren totes les centrals elèctriques del territori català. Però un cop descrites amb detall les principals destruccions que es donaren sobre totes aquestes centrals, i el valor dels danys que es calcularen que s'havien produït, la següent qüestió que ens hem de plantejar és qui fou el responsable de totes aquestes destruccions. Sense cap mena de dubte, i tal com s'ha demostrat, el principal responsable de tots els danys fou l'aviació franquista. Com reconeixen els propis informes elaborats per les autoritats del règim, els atacs des de l'aire protagonitzats per les tropes franquistes foren els màxims responsables de totes aquestes destrosses, seguits a molta distància pels danys originats pels actes de sabotatge duts a terme per les forces republicanes i dels danys ocasionats en fronts de guerra.

Els danys que provocaren els bombardeigs i actes de sabotatge afectaren sobretot immobles i maquinària. Els desperfectes que s'originaren en tots dos casos motivaren que el retorn a la normalitat es retardés en alguns casos.

Tot i les destrosses que originaren els bombardeigs aeris aquests no aconseguiren destruir totalment cap de les centrals catalanes. En tots els casos la seva activitat es va mantenir a ple rendiment fins a la seva ocupació per part de les autoritats rebels. En cap es va acomplir el principal objectiu que tingueren les tropes rebels d'aturar la indústria catalana i la vida diària del país. La productivitat no va començar a ressentir-se fins que les centrals hidroelèctriques dels Pirineus no passaren a ser controlades pels franquistes.

Finalment, cal tenir present, que molt probablement, les xifres que recolliren els informes de danys elaborats per les empreses elèctriques catalanes, un cop va finalitzar la guerra, fossin inflades de manera deliberada amb la finalitat d'aconseguir generoses indemnitzacions per part de l'Estat. Se cercava que la jove dictadura fos l'encarregada de sufragar les reparacions i destruccions que havien provocat, en la majoria de casos, les bombes feixistes sobre la indústria elèctrica catalana.

---

<sup>278</sup> *Ibidem*, pàg. 57.

## **ELS BOMBARDEIGS I DESTRUCCIONS DEL SISTEMA FERROVIARI CATALÀ DURANT LA GUERRA CIVIL.**

### **La creació i desenvolupament de la xarxa ferroviària catalana.**

Abans d'explicar i analitzar amb detall les destruccions que patí el sistema ferroviari català durant la Guerra Civil, s'ha cregut convenient fer una breu introducció de quina era la situació de la xarxa ferroviària catalana fins l'inici de les hostilitats<sup>279</sup>. L'aparició del ferrocarril a mitjans del segle XIX va constituir una autèntica revolució que va alterar les formes de vida fins aquells moment conegudes. El ferrocarril va ser un motor de progrés del món contemporani que va aconseguir establir nous escenaris socials, tècnics, econòmics i polítics. Des dels primers temps de l'era industrial, la societat i el capital català varen apostar clarament per la implantació del ferrocarril a diferents indrets del país. La xarxa ferroviària catalana es va crear al voltant de Barcelona, d'on sortiren les principals línies vers el nord, sud i oest del país. D'aquesta manera, les línies van anar formant una estructura reticular, principalment entorn de la capital, però també entorn de centres com Lleida, Tarragona o Girona i d'altres d'importància comarcal com Manresa, Ripoll, Tortosa o Granollers, molts d'ells amb cert pes fabril i miner. La seva situació estratègica en vers l'entramat ferroviari català provocarà, tal com es veurà més endavant, que moltes d'aquestes localitats fossin bombardejades durant la guerra civil.

Els eixos principals de la xarxa catalana per a les connexions de llarga distància es van articular en tres direccions fonamentals: en paral·lel a la costa mediterrània de Barcelona a Tarragona i València, destinada a enllaçar amb el sud de la península i afavorir el comerç vitícola; la de Barcelona a França, que des del seu origen va oferir dos camins, un d'interior per Granollers i un altre de costaner per Mataró, que volia facilitar el comerç amb Europa; i finalment, el que unia la xarxa amb Saragossa per així cercar el comerç amb el centre d'Espanya amb dues rutes: la del Nord, per Manresa i Lleida, i la del sud, per Reus i Móra d'Ebre.

---

<sup>279</sup> Per més informació sobre aquesta matèria vegeu: Batlle i Gargallo, Lluís. *El transport ferroviari a Catalunya*. Barcelona: 1988; Comín, Francisco; Martín Aceña, Miguel Muñoz i Javier Vidal. *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Anaya, 1998, 2 vol.; López García, Mercedes. *MZA. Historia de sus estaciones*. Madrid: 1986; Maristany, Manuel. *Un siglo de ferrocarril en Catalunya*. Barcelona: Buró Gràfic, 1992; Patronat Municipal de Cultura-Museu de Mataró. *150 anys de ferrocarril a Catalunya*. Museu de Mataró, 1998; Termes, Josep. *Història de Catalunya, vol.6. De la revolució de Setembre a la fi de la Guerra Civil (1868-1939)*. Barcelona: Edicions 62, 1992. Ubach Soler, Tomàs. *El ferrocarril. La xarxa catalana*. Barcelona: 1984.



La connexió completa de l'artèria ferroviària mediterrània va dibuixar el famós vuit català delimitat per les estacions de Maçanet-Maçanes i Sant Vicenç de Calders i que tenien el seu centre a Barcelona.

La xarxa bàsica catalana de via ampla quedaria pràcticament completada a finals del segle XIX. Abans de què el tren fos nacionalitzat l'any 1941, només quedava sense construir de la xarxa actual el tram de Balaguer a la Pobla de Segur, ja que durant les primeres dècades del segle XX es va realitzar la connexió de Ripoll a la frontera francesa per Puigcerdà i la Tour de Carol.

Fins a la nacionalització del ferrocarril després de la Guerra Civil van ser diferents les companyies amb capitals privats les que es van constituir per construir i gestionar els serveis de tren. La burgesia catalana creia fermament que la modernització del transport afavoriria el desenvolupament industrial i econòmic del país. Inicialment a Catalunya es van crear petites organitzacions privades que amb molt d'esforç i empenta explotaren diferents línies. Foren els casos de la Gran Companyia Espanyola del Camí de Ferro de Barcelona a Mataró, la de Camins de Ferro del Centre de Catalunya o la Companyia de Ferrocarrils de Valls a Vilanova i a Barcelona. Les dificultats de l'administració, la necessitat de considerables recursos econòmics i els obligats enllaços entre els traçats van provocar que gradualment es fusionessin les companyies o fossin absorbides les més petites per les majors. D'aquestes fusions acabarien naixent La Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España, coneguda com Nord, i la companyia Ferrocarril de Madrid-Zaragoza-Alicante, coneguda per les seves sigles MZA. La del Nord va integrar les companyies dels Ferrocarrils de Zaragoza a Pamplona i Barcelona i controlà les línies Lleida a Barcelona per Manresa, la línia València a Tarragona i la línia de Lleida, Reus i Tarragona. Per la seva banda, la MZA va aconseguir gestionar la línia Tarragona a Barcelona i França, juntament amb la resta de línies. Totes dues van monopolitzar l'explotació de la xarxa catalana fins la Guerra Civil.

### **L'organització del ferrocarril durant la Guerra Civil.**

Tant el govern republicà com el de la zona rebel de seguida entengueren el paper estratègic que havia de complir els transports i les comunicacions per garantir el bon desenvolupament dels territoris que tenien sota el seu control, i també, per facilitar el moviment de les seves tropes. Entre aquests transport destacava el del ferrocarril ja que permetia el desplaçament tant de productes com de recursos humans pel front.

Des de la seva posada en funcionament el ferrocarril es va erigir en una peça clau en els enfrontaments armats. Molt probablement la primera guerra en què va intervenir com a factor eficaç el tren fou a Itàlia el 1848, quan el general sard Durando impedí la unió de les forces del tinent general Comte de Thurn amb l'exèrcit de Radetzky, al transportar les seves tropes a la regió de Vicenza abans de què els austríacs haguessin penetrat<sup>280</sup>.

Després intervingueren a la campanya alemanya a Schleswig-Holstein, i encara en els conflictes de 1850 entre Prússia i Àustria i durant la guerra franco-alemanya de 1870 a 1871. Durant aquest darrer conflicte el ferrocarril ja va jugar un paper essencial a causa dels grans progressos efectuats en el que feia referència a la velocitat i a la capacitat de transport<sup>281</sup>.

Aquests exemples, i molt especialment els que es donaren durant la Tercera Guerra Carlina (1872-1876)<sup>282</sup>, on els danys foren de consideració, i a la Primera Guerra Mundial (1914-1918), on la utilització del ferrocarril per transportar material i efectius als fronts fou vital pel esdevenir del conflicte, els tingueren ben presents tant les autoritats republicanes com les rebels un cop es va iniciar la conflagració.

A la zona governamental de la República es va decidir posa sota la seva jurisdicció les empreses ferroviàries privades com a resultat del procés revolucionari. Les empreses ferroviàries passaren a ser gestionades pels seus treballadors i l'Estat, dins del procés de col·lectivitzacions.

Per la seva banda, les autoritats rebels amb l'inici del conflicte decidiren actuar a través del bàndol de la Junta de Defensa Nacional, que en el seu article vuitè decretava la confiscació de

---

<sup>280</sup> Valentí de Dorda, José. «Los ferrocarriles en la guerra», dins de *Revista de Obras Públicas*, núm. 2042, Madrid 1914, pàg. 568.

<sup>281</sup> Aquestes millores es reflectiren especialment en el transcurs dels primers dies de guerra ja que després d'11 sense descans les tropes alemanyes havien transportat cap a la frontera francesa prop de 360.000 homes, 87.000 cavalls i 8.400 canons i camions. Aquesta actuació, juntament amb la manca de previsió de les autoritats militars franceses a l'hora de valorar la importància del ferrocarril per la guerra, foren una de les causes que motivaren la derrota final de França. *Ibidem*. Pàg. 568.

<sup>282</sup> En el resum que realitzà la Junta general de la Companyia de Saragossa a Pamplona i Barcelona de danys soferts durant el transcurs d'aquesta guerra civil es parlava que les partides carlines de l'any 1873 havien incendiat 19 estacions, varis ponts, multitud d'obres d'art, més de 500 Km de línia telegràfica, gran nombre de vagons i algunes locomotores, havent quedat suspès el servei, en el cas de Catalunya, de la línia de Terrassa a Lleida. Es parlava que les pèrdues havien arribat a més de 17 milions de reals. Entre les estacions catalanes més afectades destacaren les de Vilafranca del Penedès, Vinaixa, Torredembarra, Monistrol i Selva, Santa Bàrbara, Breda, Sant Sadurní d'Anoia, la Granada, Gelida, Tordera, Sils, Riudellots i Fornells. A part de les estacions també quedaren danyades les línies de València a Tarragona i Tarragona a Barcelona, Tarragona a Lleida i la de Barcelona a Girona.

Durant l'any 1874 les estacions incendiades foren 26. Els ponts i pontons destruïts foren 34. Les estacions més afectades foren les de Malgrat, Vinaixa i Bell-lloch. Es destruïren ponts als trams d'Olesa de Montserrat a Monistrol, Vendrell a Valls, Tarragona a Vendrell, Barcelona a Tarragona i Lleida a Tarragona, així com la destrucció del pont de Ripollet. El total de pèrdues que es comptabilitzaren per part de les companyies de ferrocarrils foren de 30.000.000 reals. *Revista de Obras Públicas*.núm.22 (1874) pàg. 21 i 22; i núm. 23 (1875) pàg. 47 i 48 – 72.

tots els vehicles i mitjans de comunicació de qualsevol classe<sup>283</sup>. D'aquesta manera el ferrocarril passava a estar sota el control de l'exèrcit, el qual va fer tot el possible per no alterar l'estructura prèvia de les empreses privades.

Les empreses ferroviàries en un primer moment quedaren sota les ordres del govern republicà. Poc temps va tardar aquest govern en prendre les primeres mesures, ja que mitjançant el decret de 3 d'agost de 1936, es confiscaren les grans companyies ferroviàries, és a dir, la Nord, MZA, Central d'Aragó i Oest Andalusos, i les unificà en una sola xarxa, dirigida pel Comitè d'Explotació. Així, es posava sota la direcció de l'Estat tot aquest entramat.

Les autoritats rebels procediren a la reorganització ferroviària del territori que quedà sota el seu control mitjançant diferents actes legislatius: l'1 d'agost de 1936 la Junta de Defensa Nacional decretava el restabliment de l'Escala de Complement Honorària de Ferrocarrils; l'11 d'agost de 1936 decretava la mobilització de la citada escala, i una ordre del dia 13 d'aquest mateix mes feia el mateix amb tot el personal ferroviari. Un decret del dia 19 d'agost restablí la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, i finalment, l'ordre del 26 de setembre restablí el funcionament dels òrgans directius de les companyies ferroviàries<sup>284</sup>. D'aquesta manera, els sollevats posaven el ferrocarril sota la seva tutela, supeditant-lo a la seva estratègia bèl·lica, però mantenint l'anterior organització privada de les companyies per mantenir la fidelitat dels seus principals dirigents.

De l'actuació posterior cal destacar una sèrie de mesures que cercaren portar a terme les bases per una futura unificació de les empreses ferroviàries i el juliol de 1938, Alfonso Peña Bouef, Cap del Servei Nacional de Ferrocarrils, va procedir a la creació d'una nova comissió que tenia com objecte l'estudi dels ferrocarrils, tant des del punt de vista tècnic com econòmic, amb el propòsit de disposar d'una visió clara de les necessitats del ferrocarril i procedir a executar un pla de millores sobre la seva xarxa.

L'activitat legislativa del govern de la República fou més àmplia i mostrà com fins a mitjans de 1938 es va veure immers en un procés de normalitat marcat per l'intent de reduir al mínim les conseqüències de la revolució. Se cercava substituir el control obrer per un de governamental<sup>285</sup>.

---

<sup>283</sup> En concret aquest article parlava de: «*Se declaran incautados, y a mi disposición, todos los vehículos y medios de comunicación de cualquier clase.*» Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional de España, núm. 3, de 30 de juliol de 1936.

<sup>284</sup> Gayón García, Francisco; Muñoz Rubio, Miguel. «Los transportes y las comunicaciones durante la Guerra Civil.» dins del *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*. Setembre de 2006, pàg. 8

<sup>285</sup> Per consultar l'activitat legislativa que va realitzar el govern de la República vegeu Gayón García, Francisco; Muñoz Rubio, Miguel. «Los transportes y las comunicaciones durante la Guerra Civil.» dins del *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*. Setembre de 2006.

L'octubre de 1937 es va produir un fet important amb la creació de l'anomenada Xarxa Nacional de Ferrocarrils, amb la que es pretenia unificar la totalitat de les xarxes existents. Per a la seva constitució l'Estat republicà va argumentar que a partir d'aquest moment ell era el propietari dels ferrocarrils, que el tren era un servei públic que estava per sobre dels interessos particulars i que l'Estat havia aportat a les concessions més de 2.000 milions de pessetes<sup>286</sup>.

La darrera notícia que es tingué respecte la legislació entre el ferrocarril i el govern de la República fou un decret de 23 de desembre de 1938 en què es militaritzava aquest sector, i que per tant passava a dependre, dos anys després de què ho haguessin realitzat les tropes franquistes, del Ministeri de Defensa Nacional<sup>287</sup>.

Com a conseqüència del fracàs d'intent de cop d'estat que portaren a terme una part de l'exèrcit espanyol, el territori peninsular quedà dividit en dues zones. Aquesta divisió afectà d'una manera clara a la xarxa ferroviària espanyola ja que aquesta va quedar subdividida també en dues parts, fet que va significar que en molts casos els trajectes ferroviaris complets entre dues ciutats no es poguessin realitzar<sup>288</sup>. L'ocupació progressiva que va anar portant a terme l'exèrcit franquista sobre diferents zones de l'Estat espanyol va originar que a finals de 1937 només quedessin sota control republicà les xarxes ferroviàries de Catalunya, País Valencià i el nucli de Madrid, sense que es produïssin grans variacions en aquest sentit fins al darrer any de la guerra.

Aquest fet, a part d'impedir el bon funcionament de la xarxa ferroviària, també va significar que la xarxa ferroviària que va romandre sota control republicà patís un número més elevat de destruccions en les seves instal·lacions. Per aquesta raó les estacions, vies i ponts de ferrocarril catalans sofriren un major nombre de danys al trobar-se pràcticament durant tota la guerra sota l'exposició de les accions militars, ja fossin bombardejos des del mar o l'aire portats a terme per les tropes franquistes, o bé degudes a les voladures que es realitzaren les tropes republicanes per impedir l'avanç enemic durant els darrers mesos de conflicte.

---

<sup>286</sup> *Ibidem*. Pàg. 10.

<sup>287</sup> Gaceta Republicana núm.35, de 24 de desembre de 1938.

<sup>288</sup> De la xarxa del Nord, sota control de la República quedaren 2.093 Km, el que significava el 56% del total, mentre que sota control franquista quedaren la resta, 1.655 Km, el 44%. En el cas de la MZA, el govern republicà va aconseguir controlar un total de 2.950 Km, el 81% del total. Durant els primers sis mesos de conflicte les tropes rebels aconseguiren augmentar el seu control fins el 33.3% del total d'aquesta darrera xarxa. Dades extretes de Gayón García, Francisco; Muñoz Rubio, Miguel. Op. Cit. pàg. 18.

### **La destrucció del sistema ferroviari català.**

Una de les infraestructures del territori català que foren més castigades pels bombardeigs franquistes i per les posteriors voladures de l'exèrcit republicà fou la del seu sistema ferroviari. Tant les estacions, com les vies i els ponts del ferrocarril foren sistemàticament matxucats des de l'any 1936 fins el final de la guerra per les bombes de l'exèrcit rebel i per les posteriors destruccions portades a terme pel les tropes lleials.

Pel que fa a l'aviació franquista, el ferrocarril es va convertir en tot moment en un dels principals objectius a destruir. L'espionatge franquista, des del primer moment, passà valuosa informació sobre l'entramat ferroviari de Catalunya a les autoritats de Burgos amb la finalitat que els seus avions destruïssin aquesta infraestructura. L'objectes dels atacs eren molt clars: impedir la comunicació interior del país per així paraitzar l'arribada d'ajuda de l'estranger, ja fos armament o productes de primera necessitat, així com el moviment de tropes per nodrir el front. Amb l'arribada del front i l'inici dels enfrontaments militars al Principat els bombardeigs contra les estacions, vies i ponts de ferrocarril foren més destacats tot intentant impedir el moviment del material de guerra i de les tropes.

Dins del sistema ferroviari català, les estacions foren les que patiren un número més elevat de bombardeigs. A part de ser un eix fonamental del transport ferrocarril, moltes d'elles també eren importants centres de comunicació que servien per repartir els trens que havien de ser destinats al front. A part d'aquesta funció, moltes de les estacions catalanes també es feren servir com indrets on es carregava, descarregava i s'emmagatzemava molts productes. Les agressions des de l'aire sobre estacions també es justificaren des del quarter general de Franco amb l'argument que moltes elles eren magatzems d'armes per l'exèrcit, o que bé funcionaven com a nuclis per repartir l'armament que era fabricat des de les indústries de guerra.

Però les principals raons que servien per legitimar els atacs foren especialment impedir el bon funcionament d'aquest sistema de comunicació que resultava bàsic per la guerra. Des del ferrocarril es podia transportar material de guerra, soldats, queviures, etc. Tota aquesta argumentació serviria per bombardejar les estacions catalanes. Els informes elaborats pels serveis secrets franquistes, i que eren enviats a les autoritats aèries italianes, marcaven des dels primers moments com a objectius militars les següents estacions catalanes<sup>289</sup>:

---

<sup>289</sup> Informació extreta dels informes sobre objectius militars de l'aviació italiana. Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna Informazioni sugli obbiettivi militari della Catalogna. Carpeta 33, Guerra de Spagna.

**Província de Barcelona:** estació de *Caldes de Montbui*, on es localitzava un dipòsit de material bèl·lic, fàbriques d'explosius i de material de guerra que eren properes a les estacions, i que per tant eren susceptibles de ser bombardejades; a *Montgat, Prat de Llobregat, Arenys de Mar, Gavà, Vallcarca i Vilanova i la Geltrú*. A part d'aquestes dades els informadors també apuntaven que molts magatzems de material explosiu i militar es localitzaven a dins d'estacions o molts propers a elles.

Altres estacions eren considerades objectius militars a ser bombardejats per sol fet de ser nuclis importants de comunicacions. Es tractaven d'estacions que servien per enllaçar diverses línies de ferrocarril. Aquests foren els casos de *l'Hospitalet de Llobregat*, les diferents estacions de *Barcelona* (França, Poblenou, Sagrera, Gràcia, Nord, Sants), *Montcada i Reixac, Mollet, Mataró i Malgrat*.

**Província de Girona:** estacions on es creia que hi havia dipòsits de material de guerra: *Alp, Caldes de Malavella, Hostalric i Sant Joan de les Abadesses*. Estacions que es pensava que acollien fàbriques de material de guerra o es trobaven properes a aquestes: *Girona*.

Altres estacions que per la seva importància en el sistema de comunicacions foren considerades objectius militars: *Blanes, Vilajuïga i Portbou*.

**Província de Lleida:** estacions considerades objectius militars sense especificar els motius: *Lleida, Cervera, Borges Blanques i Puigcerdà*.

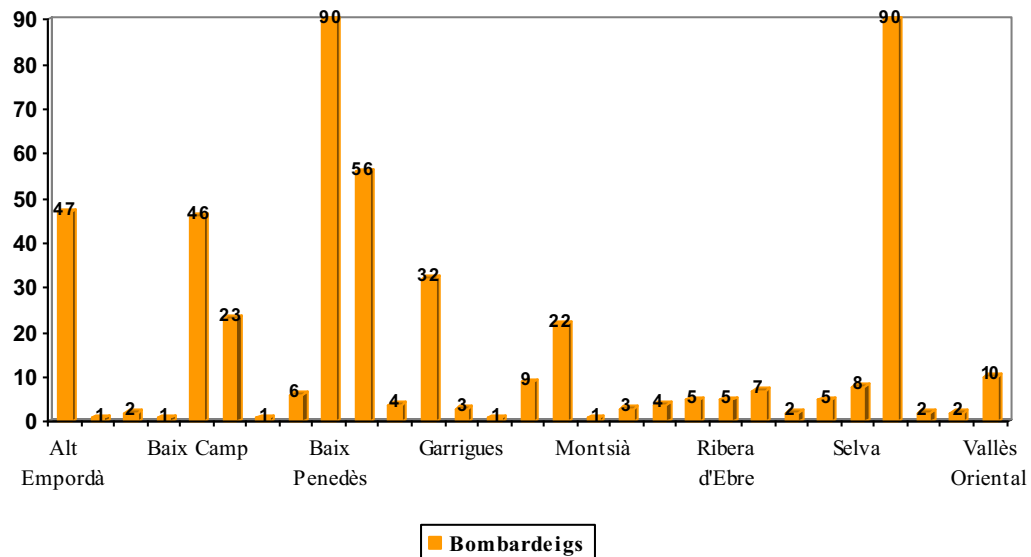
**Província de Tarragona:** els objectius militars es concentraren en totes les estacions que hi havia entre Barcelona i València, i especialment les estacions de *Sant Vicenç de Calders, Torredembarra, Hospitalet de l'Infant i l'Ampolla*. També foren marcades com a objectiu prioritari a ser bombardejades les estacions de *Tarragona, Reus i el Vendrell*.

Davant les informacions tan detallades que s'acaben de veure, on s'assenyalava fins i tot sobre plànols les ubicacions exactes de moltes estacions del país, es pot constatar que sense cap mena de dubte les autoritats franquistes consideraven que calia atacar i destruir el màxim nombre d'estacions de la rereguarda catalana. Ja des de finals de 1936 i fins l'ocupació oficial militar del Principat, el 10 de febrer de 1939, l'aviació franquista, juntament amb els seus aliats italians i alemanys, bombardejaren sistemàticament moltes estacions catalanes, així com altres aspectes relacionats amb el sistema ferroviari de comunicació com foren els ponts, túnels i les vies.

En total, i després de consultar diferents fons documentals i obres bibliogràfiques especialitzades en la matèria, ha estat possible localitzar un total de 488 bombardejors sobre estacions de ferrocarrils catalanes entre els anys 1936 i 1939. Les comarques que es van veure més afectades pels atacs aeris foren el Baix Penedès, amb un total de 90 bombardejors; el

Tarragonès, amb 90 bombardejos; el Barcelonès, amb 56; Alt Empordà, amb 47 agressions; i el Baix Camp, amb un total de 46. En general aquestes comarques registraren 329 bombardeigs, el que suposà el 67.4% del total que patí Catalunya.

**Gràfic 11. Bombardeigs registrats a les comarques catalanes entre 1936 i 1939.**



Font elaboració pròpia.

**Taula 12: Número de bombardeigs sobre les estacions catalanes per comarques.**

Comarca	Bombardeigs
Alt Empordà	47
Alt Penedès	1
Anoia	2
Bages	1
Baix Camp	46
Baix Ebre	23
Baix Empordà	1
Baix Llobregat	6
Baix Penedès	90
Barcelonès	56
Cerdanya	4
Garraf	32
Garrigues	3
Garrotxa	1
Gironès	9
Maresme	22
Montsià	1
Osona	3
Pla d'Urgell	4
Priorat	5
Ribera d'Ebre	5
Ripollès	7
Segarra	2

Segrià	5
Selva	8
Tarragonès	90
Urgell	2
Vallès Occidental	2
Vallès Oriental	10
Total	488

Font: Elaboració pròpia.

Les causes que expliquen aquest alt número d'atacs foren el fet que les estacions d'algunes localitats ubicades dins d'aquestes comarques tenien una importància estratègica cabdal pel desenvolupament del conflicte, ja fos perquè s'ubicaven prop de la frontera, en el cas de l'Alt Empordà, ja fos perquè acollien nusos ferroviaris importants pel la comunicació del país o simplement perquè es trobaren a prop dels fronts de batalla.

Tots aquests aspectes motivaren que les estacions catalanes fossin considerades objectius militars a ser destruïts per part de l'aviació enemiga, i que per tant, fossin sistemàticament bombardejades durant tota la guerra.

### **L'intent de destrucció de les estacions i ponts de la comarca de l'Alt Empordà i Cerdanya: els casos de Portbou, Colera, Puigcerdà i Figueres.**

Els primers bombardeigs que es realitzaren sobre el sistema ferroviari català cercaren destruir les comunicacions que hi havia entre Catalunya i França amb l'objectiu d'impedir els possibles intercanvis comercials, especialment d'armament, entre les dues zones. Per portar a terme aquesta missió els avions rebels deixaren anar tota la seva potència destructora sobre les estacions ferroviàries de Portbou<sup>290</sup> i Puigcerdà, i el pont del ferrocarril de la localitat de Colera. Davant la importància estratègia que significava tant per la República com per Catalunya la connexió directa amb França, l'aviació rebel ja des de finals de 1936 començà a bombardejar l'estació internacional de Portbou i el pont de via doble de Colera, el qual unia el Principat amb territori francès.

En total, des de desembre de 1936, data del primer bombardeig sobre aquest objectius, fins el maig de 1938, data del darrer bombardeig, les localitats empordaneses de Portbou i Colera patiren un total de 29 bombardeigs repartits de la següent manera:

---

<sup>290</sup> L'estació de Portbou fou construïda per la companyia ferroviària Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA) l'any 1929. D'aquesta estació destaca la gran marquesina de ferro que cobreix les andanes i que fou construïda pels tallers de l'arquitecte Joan Torras i Guardiola.



**Taula 13: bombardeigs registrats a Portbou, Puigcerdà i Colera entre 1936 i 1938.**

Estació	Comarca	Data del bombardeig	Hora
Colera	Alt Empordà	16/12/1936	11.30
Portbou	Alt Empordà	16/12/1936	11.30
Colera	Alt Empordà	20/12/1936	7.30
Colera	Alt Empordà	08/01/1937	7.10
Portbou	Alt Empordà	11/01/1937	-
Portbou	Alt Empordà	15/02/1937	6.30
Colera	Alt Empordà	18/02/1937	8.15
Colera	Alt Empordà	23/02/1937	15.10
Portbou	Alt Empordà	09/04/1937	-
Colera	Alt Empordà	16/04/1937	6.45
Colera	Alt Empordà	24/04/1937	6.30
Portbou	Alt Empordà	10/05/1937	4.30
Colera	Alt Empordà	22/05/1937	4.00
Colera	Alt Empordà	02/09/1937	17.45
Portbou	Alt Empordà	16/09/1937	-
Portbou	Alt Empordà	17/10/1937	-
Portbou	Alt Empordà	18/10/1937	19.00
Portbou	Alt Empordà	19/10/1937	-
Portbou	Alt Empordà	22/10/1937	-
Portbou	Alt Empordà	20/12/1937	1.44
Portbou	Alt Empordà	28/12/1937	9.00
Portbou	Alt Empordà	12/01/1938	23.45
Portbou	Alt Empordà	13/01/1938	0.35
Puigcerdà	Cerdanya	23/01/1938	-
Portbou	Alt Empordà	07/03/1938	19.00
Colera	Alt Empordà	19/03/1938	-
Portbou	Alt Empordà	30/03/1938	-
Portbou	Alt Empordà	02/04/1938	19.00
Portbou	Alt Empordà	14/04/1938	-
Puigcerdà	Cerdanya	21/04/1938	-
Portbou	Alt Empordà	24/05/1938	11.40

Font: elaboració pròpia a partir de les dades estretes de l'Arxiu Històric del Ferrocarril, Arxiu General Militar de Àvila, Informes de la Junta de Defensa Passiva de Catalunya, Solé i Sabaté, Josep M; Villarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes*; Alcofar Nassases. *La aviación legionaria en la guerra española*; Torres Fabra, Ricard Camil. «Un objectiu primordial de l'aviació franquista: la frontera oriental dels Pirineus.»

Aquestes dades mostren clarament la importància que les autoritats rebels donaren a inutilitzar aquestes comunicacions, especialment durant l'any 1937, període en què es va voler impossibilitar a tota costa l'arribada de productes i d'armament a la zona republicana a través de la frontera amb França.

Gràcies a les fonts d'informació reunides per espies que treballaven des de Perpinyà, i que passaven la frontera quan i com volien per recollir la màxima informació per reconèixer els punts dèbils dels objectius a bombardejar, els revoltats obtingueren informació molt valuosa

sobre aquests dos objectius. Unes dades que ràpidament s'utilitzaren per atacar l'estació de Portbou i el pont de Colera gràcies a informes com el següent: «*El tráfico [...] no puede efectuarse por ferrocarril más que por la línea Narbonne-Portbou y Toulouse-Puigcerdá. Esta última es muy accidentada. La otra absorbe casi la totalidad del tráfico [...] Además el tráfico por mar está prácticamente cerrado. El viaducto de Culera, de unos 200 metros y una altura de 50, al lado del pequeño pueblecito de pescadores que es Culera [...] pieza esencial del sistema ferroviario franco-español, si se destruyera quedaría interrumpido. Los camiones por contra son peores en razón de la penuria de vehículos existentes en España. Los puntos internacionales son Cerbere-Portbou, Perthuis-La Junquera y Bourg Madame- Puigcerdá y tendría cierta importancia si se eliminara el tránsito por ferrocarril, cosa sencilla pues no hay vigilancia ni defensa. Si no se puede bombardear desde el mar, se aconseja bombardear con aviones volando muy bajo pues no hay ningún peligro*<sup>291</sup>.»

Queda clar doncs amb aquest document el grau de detall d'informació que tenien els serveis secrets franquistes sobre l'estació de Portbou i el pont de Colera, a més a més, del fet de la clara desorganització de la rereguarda republicana al no tenir vigilat ni defensat cap dels dos punts estratègics.

El 16 de desembre de 1936 es va produir el primer atac aeri sobre les viles de Portbou i Colera. Els avions feixistes descarregaren vint-i-dues bombes entre l'estació internacional de Portbou i el túnel que unia aquesta localitat amb la francesa de Cerbère. L'acció va donar un saldo final de dos ferits i de quatre vagons de mercaderies destruïts<sup>292</sup>.

Tant la premsa de la zona republicana com la francesa es van fer ressò de l'agressió aèria. La premsa catalana, l'endemà mateix del bombardeig, va publicar la notícia. Així *La Vanguardia*<sup>293</sup> parlava: «*[...] que ayer, minutos después de las once de la mañana cuatro aviones rebeldes, entraron en España a la altura del Cabo de Creus. Al llegar a la altura del pueblo de Culera dejaron caer unas bombas. Estos mismos aviones facciosos volaron luego sobre Port-Bou lanzando también bombas. [...] Afortunadamente no hay que lamentar desgracias personales ni materiales en Port-Bou.*»

Aquesta mateixa informació va ser ampliada pel diari gironí *L'Autonomista*<sup>294</sup>, el qual a part de parlar del bombardeig també va fer esment dels pocs desperfectes que ocasionaren les bombes: «*Entre nou i deu del matí d'ahir vàrem rebre notícies del bombardeig per avions*

<sup>291</sup> Torres Fabra, Ricard Camil. «Un objectiu primordial de l'aviació franquista: la frontera oriental dels Pirineus.» dins *Ebre 38. Revista internacional de la Guerra Civil (1936-1939)*. Núm.3, febrer de 2008, pàg. 33.

<sup>292</sup> Torres Fabra, Ricard Camil. Op. Cit. pàg. 31. També vegeu Solé Sabaté, Josep M.; Villarroja, Joan. Op. Cit. pàg. 12.

<sup>293</sup> *La Vanguardia* 17 de desembre de 1936, pàg. 1

<sup>294</sup> *L'Autonomista* 17 de desembre de 1936, pàg. 2

*facciosos a Colera i Port-Bou [...] L'agressió no va tenir importància material, lamentant molt la ferida d'un milicià. Des de Cap de Creus, els quatre avions es dirigiren a Colera, on llançaren les primeres bombes, que enderrocaren dues cases i el mur de contenció [...] Després els avions pirates volaren cap a Port-Bou, on llançaren cinc bombes, destruint un tros de via secundària i quatre vagons de càrrega. [...] El personal tècnic de la Companyia de M.S.A. (sic) ha efectuat un reconeixement de la via ferrada i els desperfectes seran fàcilment reparats.»*

La premsa francesa, per la seva banda, informà que: *«el bombardeig consistí en el llançament de vint projectils que van produir forats de set metres de diàmetre i més de dos de fondària, donant pas a un pànic indescriptible entre la població. De tota manera, l'objectiu fonamental no va ser tocat, restant els impactes més propers a més de vint metres de distància de la via fèrria<sup>295</sup>.»*

Com es posa de manifest en aquest article, tot i la important agressió, les bombes que cercaven acabar amb els dos objectius marcats no els encertaren. Els propis informadors franquistes donaren compte del fracàs, tot i que maquillant-ne els resultats cap a una lectura interessada a l'afirmar que el bombardeig havia determinat el tancament de la frontera.

El diumenge dia 20 de desembre, cap a dos quarts de vuit del matí, un vaixell franquista, molt possiblement el Canàries, realitzà varies canonades que tenien com objectiu destruir el pont del ferrocarril de la localitat de Colera. Els projectils no causaren danys materials sobre el pont ja que anaren a esclatar a les muntanyes situades a darrera de la població<sup>296</sup>. Les bombes només aconseguiren tallar la línia telegràfica que passava pel pont.

El dia 8 de gener de 1937, a dos quarts de vuit del matí, novament des del mar dos vaixells rebels bombardejaren Colera. Les conseqüències no foren greus principalment gràcies a que quatre dies abans de l'agressió foren instal·lades tres metralladores per rebutjar possibles atacs. A part d'això, també es va salvaguardar el pont reforçant-lo i protegint-lo amb milers de sacs de sorra. L'enfortiment del pont va evitar que una de les bombes llançades des del mar causés efectes irreparables. Amb tot es van destruir sis cases de la ciutat de Portbou, el tren de la línia Girona-Cerbère fou tocat per la metralla i el ramal de circumval·lació alternatiu al viaducte restà inservible<sup>297</sup>.

<sup>295</sup> Informació reproduïda a Torres Fabra, Ricard Camil. Op. Cit. pàg. 32.

<sup>296</sup> Solé Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan. Op. Cit. pàg. 12

<sup>297</sup> Torres Fabra, Ricard Camil. Op. Cit. pàg. 35

Després d'aquesta nova agressió el pont de Colera va tornar a ser reforçat als seus pilars i es va protegir amb sacs d'arena i es van donar ordres de què els trens que circulessin pel pont ho fessin amb gran precaució.

Tres dies després, el dia 11 de gener, es va tornar a registrar un nou bombardeig sobre els objectius de l'estació de Portbou i el pont de Colera. Novament els atacs no ocasionaren ni víctimes ni danys de consideració.

Davant els fracassos d'aquestes accions, les autoritats militars franquistes, seguint les indicacions dels seus informadors, tornaren apostar per l'atac aeri, afegint que també calia destruir la carretera entre Figueres i La Pertús per tal que l'aïllament republicà amb França fos total. Les mateixes informacions consideraven com a fàcil el bombardeig de l'estació de Portbou per així provocar un munt d'enderrocaments que deixaria la comunicació ferroviària totalment fora de servei<sup>298</sup>.

El 14 de febrer de 1937, Portbou i la seva estació tornaren a ser bombardejades des del mar per un número indeterminat de vaixells franquistes amb un saldo de 12 persones ferides i la destrucció de tres cases. Malgrat els danys personals i materials, les bombes no causaren cap destrossa sobre l'estació.

Entre els dies 15 i 18 de febrer es registraren varis atacs, aquesta vegada des de l'aire, que cercaren destruir l'estació de Portbou i el pont de Colera. Els Junkers procedents de Mallorca llançaren una vintena de projectils que colpiren el pont de Colera, ressentint-se els pilars, i l'entorn de l'estació de Portbou, destruint uns 10 metres de via fèrria.

Després d'aquests bombardeigs es va començar a treballar intensament per a la protecció del pont. Per aquests treballs es va establir una prestació de personal forçós<sup>299</sup>.

El 9 d'abril de 1937, tres aparells rebels tornaren a bombardejar l'estació de Portbou, aconseguint en aquesta ocasió fer malbé trams de la via internacional i alguns vagons de mercaderies, així com una vintena d'edificis de la localitat<sup>300</sup>. Els danys afectaren unes cinc cases a més d'una anomenada Casa Gran i la Casa del Ferroviari.

El 22 d'aquest mateix mes de maig un altre cop les viles empordaneses de Portbou i Colera serien colpejades pels bombardeigs. En total es llançaren una trentena de bombes que

---

<sup>298</sup> *Ibidem*, pàg. 36.

<sup>299</sup> Aquesta activitat aèria va fer pensar en la necessitat de comptar ràpidament amb un camp d'aviació que s'acordà d'establir-ho a Figueres per tal que poguessin haver-hi avions republicans que fessin front als aparells de bombardeigs rebels. Es va pensar en els terrenys situats entre Figueres i Cabanes, prop de l'antiga fàbrica de dinamita. El projecte es va ajornar fins el mes de juliol en què va començar les obres a tot ritme. Bernils i Mach, Josep M. *La Guerra Civil a Figueres 1936-1939*. Figueres: Ed. L'Empordà, 1986, pàg. 121.

<sup>300</sup> El bombardeig afectà especialment la plaça de Dalt, un mas no molt llunyà al poble i el convent de les religioses. Es comptabilitzaren tres morts i varis ferits, provocant així mateix la total evacuació de la vila. *Ibidem*. Pàg. 38

afectaren principalment la via fèrria. L'atac va provocar alguna tensió amb les autoritats franceses al veure's afectat territori francès per la metralla. L'incident va fer reaccionar l'alcalde de Cervere, que envià un telegrama al president del Consell de Ministres, León Blum, en què sol·licitava que s'adoptessin mesures per evitar la repetició de fets similars<sup>301</sup>.

La destrucció del tram de via va provocar que a partir d'aquest moment només romangués útil un dels dos ramals que anaven cap a França a través del pont de Colera. Per primera vegada el bombardeig havia aconseguit tocar, encara que fos parcialment, un dels seus objectius i impedir d'aquesta forma la comunicació fluïda entre Catalunya i França.

El dia 10 de maig, a dos quarts de cinc de la matinada, tres trimotors feixistes bombardejaren Portbou. Com a resultat del bombardeig moriren tres persones d'una mateixa família. Alguns dels projectils aconseguiren tocar la via morta de l'estació, destruint dos vagons plens d'aliments<sup>302</sup>.

El 27 de maig d'aquest mateix any es produí un nou bombardeig sobre Portbou i Colera, sense que les bombes afectessin ni l'estació internacional ni el pont.

L'interès per destruir la comunicació fèrria amb França no es tornaria a posar de manifest fins els dies 10, 14, 15 i 17 de setembre de 1937 quan Portbou fou novament sacsejada per les bombes.

Entre el 12 i el 21 d'octubre de 1937 Portbou i Colera patiren nous atacs. El del dia 21 fou especialment dur per a Portbou per l'extensió del mateix, ja que es van veure afectats per la metralla franquista des del cementiri fins l'estació, tot i que un munt de bombes caigueren lluny de les zones importants. Tot i això, la població i l'estació patiren un cop molt dur, provocant l'enderrocament d'un bon nombre d'edificis i la destrucció de trams de la via fèrria. La potència d'aquests darrers bombardeigs fou tan elevada que provocà que les autoritats franceses es plantegessin si debien seguir autoritzant el pas de trens per la frontera. Finalment després de varies reunions entre representants francesos i espanyols es va decidir que tot i la situació els trens francesos arribarien fins a Portbou com es feia abans dels primers bombardeigs.

---

<sup>301</sup> Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan. Op. Cit. pàg.28

<sup>302</sup> *La Vanguardia* 11 de maig de 1937. A part d'aquestes dades, la notícia també parla: «*Antes del bombardeo de Portbou los aviones enemigos ya habian lanzado unas diez bombas sobre un tren de mercancías que en dirección a Portbou se hallaba cerca de Llansá, sin que este bombardeo tuviera ninguna consecuencia.*» Dies després, el 16 de maig, la pròpia *Vanguardia* publicava un reportatge fotogràfic per ensenyar els estralls que havia provocat el bombardeig amb els següents peus de fotos: «*Portbou ha sido de nuevo, recientemente, bombardeado por la aviación fasciosa, sin otro objeto que el que causar víctimas y destrozos. He aquí unas fotografías que demuestran [...] la barbarie fascista, y el espíritu destructor que anima a estos enemigos de la civilización.*»

El 20 de desembre la línia fèrria de Portbou va ésser atacada. Igualment ho fou el dia 28, prop de Colera i Port de la Selva.

El primer bombardeig important que va patir el pont de Colera l'any 1938 no es va produir des de l'aire sinó des del mar. El comunicat de guerra republicà del dia 19 de febrer de 1938 donava la notícia que quatre vaixells facciosos havien canonejat el pont del ferrocarril de Colera, sense que assolissin el seu objectiu<sup>303</sup>.

L'increment d'atacs indiscriminats sobre l'estació de Portbou i el pont de Colera per impedir l'arribada d'armament i altres productes per la frontera, va motivar que la Tour de Carol es convertís en l'indret escollit per seguir realitzant aquests intercanvis. Davant aquest fet, les autoritats militars franquistes es mostraren segures que Puigcerdà es convertiria en l'alternativa de pas. Per aquesta raó es va encetar la planificació dels bombardeigs amb l'objectiu de destruir la seva estació, cosa fàcil donat que no existia cap defensa antiaèria que la protegís. Els informes, on es denunciava la permeabilitat de la frontera, foren constants per part de l'espionatge rebel. Unes informacions que la dreta, tant francesa com espanyola, també s'encarregà de posar de manifest a través de la premsa<sup>304</sup>: *«Il passait pendant trois mois cent cinquante mille litres d'essence par jour en fûts de deux cents litres destinées à l'armée aérienne de Valence. Décemment, on ne peut pas vouloir aux autorités nationalistes de faire bombarder les gares de Puigcerda, de Port-Bou et de Figueras qui sont, à l'heure actuelle, les seuls points par où par se ravitaillie d'Espagne rouge.»*, mentre que la premsa franquista parlava de què: *«Según el periódico La Liberté, testimonios dignos de todo crédito aseguran que cerca de cien toneladas de material de guerra pasan cada día la frontera franco-española por la pequeña estación frontera de Tour de Carol para ser entregados a los rojos. Es natural que los nacionales españoles traten de impedir este tráfico por medio de bombardeos aéreos.»*

Tot seguint aquestes informacions, l'aviació franquista portà a terme dos importants bombardeigs sobre l'estació de ferrocarril de Puigcerdà, la via fèrria i el pont de Queixans sobre el Segre els dies 23 de gener i 21 d'abril de 1938 amb la finalitat d'impedir l'entrada i distribució de material de guerra. El bombardeig del dia 23 de gener els avions volaren a uns 1.500 metres i llançaren una cinquantena de bombes, de les quals onze van caure sobre el

<sup>303</sup> Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroja, Joan. Op. Cit. pàg.63

<sup>304</sup> Aquesta informació ha estat extreta de Jean-Louis Blanchon. «El bombardeig de Puigcerdà el 23 de gener de 1938» dins de *Revista de Girona*, núm. 147, juliol – agost de 1991, pàg. 34-43. En l'article es fa un excel·lent anàlisi de les informacions que foren publicades a la premsa francesa i a l'Espanya franquista sobre els intercanvis comercials i altres activitats que es produïren durant la guerra per la frontera franco-catalana. A part d'aquest anàlisi també s'estudia el bombardeig que patí Puigcerdà el 23 de gener de 1938 i les reaccions a nivell local i internacional que tingué l'atac.

territori francès. L'atac, que segueix viu en la memòria de la gent, va causar destruccions difícils de corregir en un context econòmic desfavorable, així com una vintena de morts, majoritàriament ferroviaris<sup>305</sup>. Entre les destrosses que es registraren cal destacar les que afectaren a l'hotel que hi havia a l'estació<sup>306</sup>.

A partir del mes de març les autoritats militars franquistes, tot seguint les recomanacions dels seus serveis d'espionatge, demanaren a les autoritats aèries que intensifiquessin els bombardejos sobre les comunicacions ferroviàries de la frontera per impedir l'arribada de noves mercaderies. L'11 de març de 1938 el cap de l'exèrcit de l'aire franquista va transmetre una ordre a la Jefatura Aèria de les Balears on es demanava precisament això, que s'incrementessin els atacs aeris sobre la frontera<sup>307</sup>: «*Durante los días que restan de marzo los objetivos principales para las Fuerzas Aéreas de las Baleares serán de tres clases: la escuadra roja, las comunicaciones ferroviarias entre los ejércitos rojos del Centro y Levante y ferrocarriles, y comunicaciones por la frontera francesa, esto último por causa de la información reciente de que se están intensificando contrabando de material de guerra.*»

Tal com es posa de manifest en aquesta ordre secreta, a part de l'interès d'acabar amb l'arribada de productes des de França, les autoritats militars franquistes remarcaven la importància que tenia destruir el sistema ferroviari de la zona republicana per privar el transport de tropes als diferents fronts de guerra.

Relacionat amb aquesta estratègia va tenir lloc una nova agressió sobre Puigcerdà. El segon bombardeig que patí la capital de la Cerdanya fou el del dia 21 d'abril de 1938. A causa d'aquest bombardeig 11 persones deixaren la vida, entre elles diverses criatures. Les bombes provocaren danys a vuit vagons i una grua mòbil i desperfectes a l'edifici de l'estació, magatzem i a la via general. La línia aèria quedà avariada a diverses vies de l'estació. Com a conseqüència dels danys el servei ferroviari de la línia Barcelona a Puigcerdà va quedar aturat durant tres dies<sup>308</sup>.

El següent bombardeig sobre l'estació de Portbou no es produiria fins el 27 de maig de 1938. En aquesta ocasió els danys que provocà foren menors a causa de l'altura des d'on es van realitzar els llançaments per part de l'aviació feixista, la qual es trobaria amb un important defensa antiaèria.

---

<sup>305</sup> Solé Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan. Op. Cit. pàg. 61

<sup>306</sup> Jean-Louis Blanchon. Op. Cit. Pàg. 38

<sup>307</sup> Reproduït per González Huix, Francisco J. Op. Cit. pàg. 84

<sup>308</sup> ARCHIVO HISTÓRICO DEL FERROCARRIL (AHF).. Desperfectos causados por bombardeos durante la Guerra Civil. C.1356.

Aquest seria el darrer bombardeig que registraria l'estació de Portbou i el pont de Colera. L'estratègia militar a partir d'aquest moment canviaria per part de les autoritats militars franquistes que destinaren els seus esforços a bombardejar altres nusos i estacions ferroviàries. L'arribada de les tropes franquistes a Catalunya i l'inici de la batalla de l'Ebre, el juliol de 1938, foren els principals motius que explicaren aquest canvi d'estratègia. La situació internacional també tindria el seu espai en aquesta explicació al no voler que els atacs afectessin la frontera francesa. El que menys interessava els franquistes era que un atac fallit provoqués una resposta francesa que desembocqués en un conflicte internacional, i encara menys, quan la guerra s'encaminava cap a Catalunya, un dels punts estratègics de la resistència republicana.

El balanç de les operacions feixistes encaminades a desfer les comunicacions ferroviàries properes a la frontera es pot qualificar com de rotund fracàs, ja que els objectius primordials, que eren destruir les estacions i ponts propers a la frontera amb França per impedir l'arribada de diferents productes, no van ser assolit. En cap moment es va impedir el trànsit ferroviari entre França i Catalunya.

Únicament es registraren danys de poca consideració sobre l'estació de Portbou. Els edificis més afectats de l'estació foren el de passatgers i el de paquets postals i ràpids. En el primer cas, els treballs de reparació que es van dur a terme un cop va finalitzar la guerra consistiren en feines específiques per paletes, en la demolició i desenrunament d'obres destruïdes a les parets exteriors i interiors, la reconstrucció de parets i la reparació dels desperfectes de l'habitatge. També s'hagueren de fer treballs de fusteria per reparar portes i finestres danyades per les bombes<sup>309</sup>.

En darrer lloc cal parlar dels bombardeigs que va patir l'estació de Figueres. La seva situació de proximitat a la frontera va fer que fos atacada durant l'any 1938 i especialment cap al final de la guerra. El primer bombardeig que afectà a l'estació figuerenca fou el del dia 20 de gener de 1938. Durant la jornada les bombes caigueren al voltant de l'estació provocant petits desperfectes.

No fou però fins al final de la guerra que la capital de l'Alt Empordà no va tornar a ser bàrbarament bombardejada. No tots els atacs afectaren al seu sistema ferroviari. De la

---

<sup>309</sup> El pressupost que van aprovar les autoritats ferroviàries franquistes per tots dos casos superà les quaranta-nou mil pessetes i foren aprovats entre gener i març de 1940. Archivo Histórico Ferroviario (AHF). Compañía MZA. Red Catalana. Proyectos de reparaciones y reconstrucción de estaciones tras la Guerra Civil. Sig. VA 0307/001 Estación de Port-Bou: Memorias, planos y presupuestos de reparación del edificio de paquetes postales y Memoria y presupuestos de las reparaciones en el edificio de pasajeros.



multitud d'atacs que es donaren contra la capital empordanesa en aquestes darreres dates només va afectar a la seva estació el que es va registrar el dia 27 de gener de 1939.

En el transcurs d'aquests darrers dies l'estació de Figueres estava col·lapsada. Les tanques de fusta que encerclaven el recinte ferroviari havien estat arrencades per la gent dies abans per encendre focs i així escalfar-se per la nit. Totes les vies eren plenes de vagonets carregats amb grans quantitats d'aliments, roba i material de guerra. Alguns d'aquests vagonets foren tocats per les bombes i altres estaven incendiats<sup>310</sup>.

Com molt bé ha reflectit Joan Villarroya no hi ha cap mena de justificació per aquests darrers bombardeigs, sobretot si es té en compte l'estat caòtic en què es trobava l'Exèrcit republicà i la impossibilitat, enmig de les desenes de milers i milers de persones civils que fugien, de frenar l'ofensiva franquista. Foren uns bombardeigs gratuïts i terroristes que de res canviaren el curs de la guerra i que només serviren per augmentar l'angoixa i la mortaldat entre la població civil figuerenca i les riuades de fugitius.

### **L'intent de destrucció de les estacions i ponts de la comarca del Tarragonès: el cas de Tarragona.**

Una de les comarques que patiren un número més elevat de bombardeigs sobre estacions i ponts ubicats en el seu territori fou la del Tarragonès. Les estacions de Tarragona, Roda de Barà, Torredembarra, Altafulla, Salou i Vila-seca foren bombardejades en algun moment entre l'any 1937 i el final de la guerra. En total s'han comptabilitzat 90 bombardejors que tenien com objecte destruir alguna d'aquestes estacions, fet que succeí en comptades ocasions. Tal com s'anirà veient, tot i que s'hagin registrat una norantena d'atacs no tots ells aconseguissin la seva fi de tocar alguna de les estacions. En tots els casos s'ha recollit la informació que parlava que una estació havia estat objecte o objectiu d'un bombardeig.

#### **Taula 14: bombardeigs realitzats sobre les estacions ferroviàries del Tarragonès.**

<b>Estació</b>	<b>Comarca</b>	<b>Data</b>	<b>Hora</b>
Tarragona	Tarragonès	21/06/1937	-

<sup>310</sup> Segons el recompte de material de guerra que va ser realitzat poc després de la fi de la guerra pel Batalló de recuperació de material de guerra núm.3 es recolliren 656.900 cartutxos, 6.205.900 cartutxos de 7,92 mm amb 490 beines carregades amb projecció i esperó de 107 mm, 988 beines de 11,43 mm, 687 projectils carregats, 1768 projectils complets, 6.350 dispars complets, 3.520 espoletes de percussió russes i 128 projectils carregats 152/27 mm. Bernils i Mach, Josep M. *La guerra civil a Figueres 1936-1939*. Figueres: Ed. L'Empordà, 1986. pàg. 212.

Roda de Barà	Tarragonès	20/07/1937	-
Torredembarra	Tarragonès	20/07/1937	20.55
Torredembarra	Tarragonès	21/07/1937	-
Tarragona	Tarragonès	15/10/1937	20.30
Tarragona	Tarragonès	18/02/1938	23.30
Tarragona	Tarragonès	20/02/1938	-
Tarragona	Tarragonès	10/03/1938	14.10
Torredembarra	Tarragonès	11/03/1938	19.10
Torredembarra	Tarragonès	12/03/1938	19.00
Altafulla	Tarragonès	12/03/1938	19.20
Tarragona	Tarragonès	12/03/1938	20.00
Altafulla	Tarragonès	13/03/1938	-
Tarragona	Tarragonès	14/03/1938	16.00
Roda de Barà	Tarragonès	15/03/1938	20.45
Torredembarra	Tarragonès	15/03/1938	4.45
Tarragona	Tarragonès	17/03/1938	-
Tarragona	Tarragonès	18/03/1938	3.50
Altafulla	Tarragonès	19/03/1938	23.50
Torredembarra	Tarragonès	20/03/1938	0.30
Tarragona	Tarragonès	20/03/1938	8.30
Tarragona	Tarragonès	21/03/1938	4.30
Torredembarra	Tarragonès	26/03/1938	11.00
Tarragona	Tarragonès	16/04/1938	12.45
Tarragona	Tarragonès	24/05/1938	0.00
Tarragona	Tarragonès	03/06/1938	-
Tarragona	Tarragonès	16/06/1938	10.30
Altafulla	Tarragonès	12/07/1938	0.10
Tarragona	Tarragonès	27/07/1938	15.25
Tarragona	Tarragonès	28/07/1938	9.30
Tarragona	Tarragonès	30/07/1938	8.40
Tarragona	Tarragonès	31/07/1938	12.55
Tarragona	Tarragonès	01/08/1938	-
Tarragona	Tarragonès	02/08/1938	8.45
Tarragona	Tarragonès	02/08/1938	9.00
Tarragona	Tarragonès	03/08/1938	10.35
Tarragona	Tarragonès	03/08/1938	-
Altafulla	Tarragonès	05/08/1938	-
Tarragona	Tarragonès	14/08/1938	-
Tarragona	Tarragonès	15/08/1938	23.20
Tarragona	Tarragonès	16/08/1938	0.20
Tarragona	Tarragonès	21/08/1938	-
Tarragona	Tarragonès	24/08/1938	11.30
Tarragona	Tarragonès	24/08/1938	-
Roda de Barà	Tarragonès	05/10/1938	8.00
Tarragona	Tarragonès	05/10/1938	-
Tarragona	Tarragonès	08/10/1938	14.00
Tarragona	Tarragonès	08/10/1938	-
Torredembarra	Tarragonès	10/10/1938	-
Torredembarra	Tarragonès	15/10/1938	21.00
Altafulla	Tarragonès	16/10/1938	-

Tarragona	Tarragonès	21/10/1938	12.10
Tarragona	Tarragonès	02/11/1938	-
Tarragona	Tarragonès	05/11/1938	17.00
Tarragona	Tarragonès	05/11/1938	19.45
Tarragona	Tarragonès	05/11/1938	22.40
Tarragona	Tarragonès	06/11/1938	20.02
Tarragona	Tarragonès	06/11/1938	22.52
Tarragona	Tarragonès	07/11/1938	0.50
Tarragona	Tarragonès	07/11/1938	3.30
Tarragona	Tarragonès	07/11/1938	5.10
Tarragona	Tarragonès	25/11/1938	-
Tarragona	Tarragonès	02/12/1938	-
Torredembarra	Tarragonès	16/12/1938	-
Salou	Tarragonès	20/12/1938	-
Vila-Seca	Tarragonès	20/12/1938	-
Tarragona	Tarragonès	25/12/1938	-
Torredembarra	Tarragonès	25/12/1938	-
Salou	Tarragonès	30/12/1938	-
Tarragona	Tarragonès	01/01/1939	-
Tarragona	Tarragonès	02/01/1939	-
Roda de Barà	Tarragonès	03/01/1939	-
Tarragona	Tarragonès	03/01/1939	-
Torredembarra	Tarragonès	04/01/1939	-
Tarragona	Tarragonès	04/01/1939	-
Torredembarra	Tarragonès	06/01/1939	-
Salou	Tarragonès	08/01/1939	-
Tarragona	Tarragonès	09/01/1939	-
Tarragona	Tarragonès	12/01/1939	-
Tarragona	Tarragonès	18/08/1937	-
Tarragona	Tarragonès	25/09/1937	-
Tarragona	Tarragonès	12/01/1938	-
Tarragona	Tarragonès	04/02/1938	-
Tarragona	Tarragonès	28/03/1938	-
Tarragona	Tarragonès	20/04/1938	-
Tarragona	Tarragonès	25/05/1938	-
Tarragona	Tarragonès	26/05/1938	-
Tarragona	Tarragonès	06/06/1938	-
Tarragona	Tarragonès	13/10/1938	-
Tarragona	Tarragonès	30/12/1938	-

Font: elaboració pròpia a partir de les dades estretes de l'Arxiu Històric del Ferrocarril, Arxiu General Militar de Àvila, Archivo Histórico Nacional (Fons General Rojo), Informes de la Junta de Defensa Passiva de Catalunya, Solé i Sabaté, Josep M; Villarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes*; Alcofar Nassases. *La aviación legionaria en la guerra española*; González Huix, Francisco J. *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939*; Salvador i Andrés, Lluís de. *Quan la mort venia del cel. Memòria dels bombardejos sobre Tarragona*.

De totes les estacions que foren bombardejades durant els anys de guerra de la comarca del Tarragonès, la que patí un número més important d'agressions fou la de Tarragona amb un

total de 63 agressions que afectaren principalment a l'estació de classificació<sup>311</sup>. La capital tarragonina es trobava en un important punt de comunicació ferroviària ja que unia la part sud i de l'oest del país amb Barcelona i França. Aquest fet provocà que ja des d'un primer moment les autoritats militars franquistes tinguessin molt clar que calia destruir les infraestructures ferroviàries i les estacions tarragonines per impedir la comunicació fluïda entre el territori català. Amb el pas dels mesos, els bombardejos que es portaren a terme sobre Tarragona estigueren més relacionats amb els front de guerra. L'arribada del front al territori català, i l'inici de la batalla de l'Ebre el 25 de juliol de 1938, convertiren l'estació tarragonina en un objectiu militar prioritari a ser destruït per l'aviació feixista per impedir el trasllat de tropes republicanes cap al front. Per aquestes raons, l'estació de la capital tarragonina, juntament amb altres ubicades al sud del país, va ser una de les que patir un número més important de bombardejos.

Després de patir diverses agressions al llarg de l'any 1937 des de l'aire que no provocaren cap dany d'importància sobre l'estació de classificació de Tarragona, l'any 1938 els bombardejos si que aconseguiren en alguna ocasió colpir l'estació tarragonina. Una estació que a part de ser en si mateixa un destacat objectiu militar, també es trobava propera a altres dos objectius destacats, com foren el port i els ponts ferroviaris sobre el Francolí, que també foren bombardejats constantment durant els anys de guerra.

Els ponts que creuaven el riu Francolí per Tarragona foren tres. La carretera general de València salvava el riu per mitjà d'un antic pont de ferro. Més avall, existien dos ponts més, de construcció moderna: el de la línia ferroviària de Reus a Lleida i el de la línia de València. Aquests darrers es trobaven a poca distància l'un de l'altre.

Tots tres ponts van atreure sempre la preferència destructiva dels aviadors feixistes en els seus reiterats intents de tallar les comunicacions. Es pot calcular en un centenar el nombre de bombes que es llançaren sobre aquests objectius. Sortosament, tal com s'anirà veient, cap dels intents no foren mai del tot precisos i els projectils anaren la majoria de vegades a esclatar a les finques rústiques dels entorns o bé a terrenys de la fàbrica de Tabacs. Només en el transcurs de la batalla de Terol una de les bombes va esclatar a un parell de metres de l'estrep del pont ferroviari de Reus, sense causar-li cap dany.

---

<sup>311</sup> A Tarragona es localitzava l'estació local de ferrocarril, que havia nascut de la fusió de dues estacions antigues, i la de classificació. Aquesta estació era de finalització de les línies de València a Tarragona i de Lleida – Reus – Tarragona de la Companyia Nord, i prestava, a més del servei d'aquestes dues línies, el combinat amb la Companyia de MZA en el seu tram de Tarragona a Barcelona. Es trobava a la sortida de l'estació al voltant del riu Francolí. Les seves funcions principals eren la classificació, eliminació i formació de trens, a més d'un dipòsit de màquines.

De totes maneres, a causa de la poca alçada que els ponts esmentats tenien sobre el llit del riu, estaven preses les mesures per tal que, si s'hagués reeixit en la intenció de tallar-los, la reparació hagués estat feta en poques hores tal com s'efectuà en semblants ocasions en ponts de la mateixa naturalesa<sup>312</sup>.

El primer bombardeig important que afectà a les instal·lacions de l'estació de classificació de Tarragona fou el del 18 de febrer de 1938. Durant aquesta jornada els avions italians aconseguiren que les seves bombes toquessin la pròpia estació i les vies per diversos llocs, fet que donà lloc al tall de la línia ferroviària entre la capital tarragonina i Lleida. La reparació dels desperfectes es produí en poques hores, situació que va permetre el ràpid restabliment de les comunicacions entre les dues capitals<sup>313</sup>.

El 28 de febrer de 1938 es va produir un nou bombardeig sobre l'estació tarragonina que provocà el trencament de quatre carrils i sis travesseres de la via de formació i de quatre carrils de la via del taller. Els projectils també afectaren els canvis d'agulles de les vies divuit i vint. Tot plegat motivà una interrupció dels trens per les vies afectades que es perllongà més de 36 hores<sup>314</sup>.

El següent bombardeig que afectà l'estació de Tarragona es va registrar el 10 de març de 1938 cap a dos quarts i cinc de dotze del matí. En aquesta ocasió un gran nombre de bombes cobriren amb la seva metralla els terrenys on hi havia emplaçat l'edifici. Dins la mateixa estació esclataren dues bombes que convertiren en runes tota l'ala de l'edifici per la banda de ponent<sup>315</sup>.

Dos dies després, cap a tres quarts de dotze del matí, de nou les bombes foren dirigides amb encert sobre l'estació tarragonina. En aquesta ocasió les bombes tocaren dos trens de viatgers que es trobaven aturats. Els avions rebels deixaren anar al seu pas quatre bombes sobre les proximitats de les vies a l'entrada del cas urbà, una altra sobre els rails i unes cinc sobre les vies que es trobaven davant l'estació. A part d'aquestes bombes també es registraren impactes sobre la pròpia estació i concretament a l'esplanada d'entrada que utilitzaven els viatgers per accedir-hi que provocaren una trentena de morts i mig centenar de ferits<sup>316</sup>.

---

<sup>312</sup> Salvador i Andrés, Lluís de. *Tarragona sota les bombes. Crònica d'una societat en guerra (1936-1939)*. Valls: Cossetània Edicions, 2005, pàg. 169-170.

<sup>313</sup> Salvador i Andrés, Lluís de. *Quan la mort venia del cel. Memòria dels bombardejos sobre Tarragona (1937-1939)*. Valls: Cossetània Edicions, 2009 pàg. 128.

<sup>314</sup> ARCHIVO HISTÓRICO DEL FERROCARRIL (AHF). Desperfectos causados por bombardeos durante la Guerra Civil. C.1356.

<sup>315</sup> *Ibidem*. Pàg. 130.

<sup>316</sup> González Huix, Francisco J. *El asedio aéreo de Tarragona, 1937-1939*. Tarragona: Diputació de Tarragona, 1990 pàg. 69.

Amb els bombardejos sobre les estacions catalanes l'aviació enemiga no només cercava anihilar aquestes infraestructures i impedir el moviment de tropes, sinó que també intentava destruir els vagons que s'hi podien trobar destinats a transportar diversos materials. Aquest va ser el cas del bombardeig que es va produir sobre Tarragona el dia 14 de març de 1938. Per aquestes dates a l'estació de Tarragona hi havia detinguts uns quants centenars de vagons amb tota mena de mercaderies, com per exemple queviures o material de guerra, que estaven preparats per ser enviats al front. Durant el transcurs del dia l'aviació franquista atacà l'estació tarragonina deixant caure un bon nombre de bombes que aconseguiren fer blanc sobre diversos vagons. Els danys que les bombes ocasionaren sobre els vagons i el material que emmagatzemaven foren de consideració, sobretot pel que va fer a la pèrdua de material de guerra<sup>317</sup>. Tot i els incendis no va haver-hi interrupció del servei per quedar les vies disponibles.

A part dels danys que s'ocasionaren sobre els vagons, les bombes també feren malbé i impediren els viatges per les vies que comunicaven Tarragona amb València<sup>318</sup>.

El 16 d'abril de 1938 un nou bombardeig aeri va afectar l'estació i les vies de Tarragona. Cap a tres quarts d'una del migdia les bombes enemigues aconseguiren danyar per quatre zones la via fèrria tarragonina<sup>319</sup>.

El següent bombardeig que va aconseguir tocar les instal·lacions ferroviàries de Tarragona no es va produir fins el 6 de juny de 1938. En un intent de bloquejar els transports per ferrocarril l'aviació feixista va sotmetre a un intent d'atac els dos trams de vies que anaven des dels ponts del Francolí fins a l'estació de Classificació tarragonina. Les vies d'aquest sector foren colpides directament pels projectils en vuit ocasions<sup>320</sup>.

Els següents bombardejos que afectaren l'estació de Tarragona ja s'emmarcaren dins les operacions militars de la batalla de l'Ebre. Durant el transcurs de l'enfrontament es comptabilitzaren un total de 28 bombardeigs, dada prou significativa per mostrar la importància estratègica que donaren les autoritats militars franquistes a l'estació tarragonina.

El primer bombardeig que es va donar dins les operacions militars de l'Ebre fou el del dia 28 de juliol de 1938. Com a resultat de l'atac es produïren avaries a les comunicacions telefòniques de l'estació, quedant interrompudes les comunicacions durant dues hores i trenta-cinc minuts.

---

<sup>317</sup> Salvador i Andrés, Lluís de. Op. Cit. pàg. 146. Els vagons afectats foren 11 amb carn de conserva, 13 amb material de guerra, 5 amb oli i la resta amb teixits i vestits militars.

<sup>318</sup> González Huix, Francisco J. Op. Cit. pàg. 72.

<sup>319</sup> *Ibidem* pàg. 92

<sup>320</sup> *Ibidem* pàg. 95

Dos dies després, el dia 30 de juliol, les bombes que foren llançades des del cel tarragoní aconseguiren colpir la via de formació de trens, una canonada de la presa d'aigua del dipòsit i la línia telefònica.

El següent bombardeig que va aconseguir fer danys a l'estació de Tarragona va ser el del dia 2 d'agost. Durant el transcurs de la jornada l'aviació rebel va atacar en diverses ocasions les comunicacions de la capital del Tarragonès. En un dels atacs les bombes tocaren tres vagons cisternes que estaven carregats amb benzina, cinc vagons més, dos furgons i dos cotxes buits. Els projectils també aconseguiren tallar les vies 6, 8, 10, 36 i 44, així com destruir cables de llum elèctrica i telèfon. Malgrat els danys que es comptabilitzaren no es va interrompre el servei.

A part d'aquestes agressions també es registraren bombardejos els dies 15 i 16 d'agost que provocaren alguns danys de poca consideració. El dia 24 d'agost les bombes tornaren a tocar l'estació de classificació aconseguint tallar la via 14, així com fer malbé la xarxa telefònica.

Durant el mes de setembre i octubre d'aquest mateix any els bombardeigs continuaren cercant destruir les infraestructures ferroviàries tarragonines sense aconseguir-ho. No va ser fins el 5 de novembre que les bombes tornaren a encertar l'estació. A causa de l'atac, i tal com havia succeït durant el bombardeig del dia 6 de juny, el tram de via fèrria que anava entre l'estació i els ponts ubicats sobre el Francolí fou tocat directament per una quinzena de bombes. A part dels danys que es donaren en el tram, també es produïren importants desperfectes a l'edifici de l'estació després que fos tocada per una dotzena de bombes<sup>321</sup>. Tot i aquest darrer atac, la resta de bombardeigs, i malgrat l'alt número, no aconseguiren l'objectiu d'originar grans danys al sistema ferroviari que passava per la capital tarragonina i impedir el seu bon funcionament.

No fou fins al final de la guerra que els bombardejos sobre l'estació de classificació de Tarragona tornaren a aconseguir colpir les seves instal·lacions. Així, el 8 de gener de 1939 un avió rebel, després de descarregar prop d'una vintena de bombes, aconseguí tocar l'edifici principal de l'estació i les vies immediates, situació que acabà originant un fort incendi.

El balanç de les operacions franquistes encaminades a desfer les comunicacions ferroviàries a la comarca del Tarragonès per així impedir les comunicacions amb València, Lleida, Barcelona i la frontera, i també cercant impossibilitar l'enviament de soldats i armament al front de l'Ebre, es pot qualificar com de fracàs, ja que els objectius primordials, que eren anihilar les estacions i ponts de la zona no van ser en cap cas destruïts.

---

<sup>321</sup> *Ibidem* pàg. 117

Únicament es registraren danys de poca consideració sobre algun pont i les estacions ferroviàries. Especialment malmesa fou l'estació de classificació de Tarragona, la qual, com s'ha anat veient, fou la que va patir més atacs i on les bombes feren més estralls.

Pel que fa a l'estació de viatgers de la companyia MZA<sup>322</sup>, les parts més afectades foren la planta baixa, la planta del primer pis, la coberta i les terrasses. Les destrosses ocasionades per la guerra provocaren la destrucció de les dependències de la planta baixa on es trobaven localitzades les oficines de la Companyia del Nord pel servei de l'estació que era comú per ambdues companyies. A la resta de l'edifici es registraren importants desperfectes a les oficines com al restaurant i als habitatges, fet que va portar a les autoritats ferroviàries tarragonines a demanar el desallotjament dels indrets i la sol·licitud d'una ràpida actuació per reconstruir l'estació<sup>323</sup>.

En total les autoritats ferroviàries franquistes de Tarragona presentaren l'any 1939 quatre pressupostos de reparació pels danys ocasionats a l'estació de viatgers per una quantitat de 188.393,92 ptes<sup>324</sup>. En aquests pressupostos, a part de les reparacions esmentades, també es comptabilitzaren feines específiques que realitzaren paletes, la demolició i desenrunament d'obres destruïdes a parets exteriors i interiors, la reconstrucció de parets i la reparació dels desperfectes de l'habitatge. També s'hagueren de fer treballs de fusteria per reparar portes i finestres danyades per les bombes.

### **L'intent de destrucció de les estacions de la comarca del Baix Penedès: el cas de Sant Vicenç de Calders.**

Una altra de les comarques que visqueren repetits bombardejos sobre les seves estacions fou la del Baix Penedès. Aquesta comarca també acollia estacions i comunicacions estratègiques importants pel bon funcionament del transport ferroviari. Aquest fet juntament amb la seva situació propera al front de l'Ebre explicaria el perquè aquesta comarca fou una de les més atacades des del cel.

Les estacions d'Altafulla, Sant Vicenç de Calders, Calafell, l'Arboç, el Vendrell, la Bisbal del Penedès, Comarruga i Sant Salvador foren objecte d'atacs en algun moment entre l'any 1937 i

---

<sup>322</sup> A l'Arxiu Històric del Ferrocarril només ha estat possible localitzar els expedients sobre els projectes de reconstrucció de l'estació de viatgers, mentre que els de l'estació de classificació no s'han pogut localitzar.

<sup>323</sup> ARCHIVO HISTÓRICO DEL FERROCARRIL (AHF).. Compañía MZA. Red Catalana. Proyectos de reparaciones y reconstrucción de estaciones tras la Guerra Civil.. Sig. VA 307/1. Estación de Tarragona: memoria y presupuestos.

<sup>324</sup> Aquest fet es va deure a una ordre de la Jefatura del Servicio Nacional de Ferrocarriles de 12 de juny de 1939 en què només s'autoritzaven a executar reparacions de guerra pel sistema de destajo que no excedissin pressupostos de 50.000 ptes.



el final de la guerra. En total s'han comptabilitzat 90 bombardejos que tenien com objecte destruir alguna d'aquestes estacions, situació que es produiria en comptades ocasions. Tal com s'anirà veient tot i que hi hagués una norantena d'atacs no vol dir que tots ells aconseguissin el seu objecte de tocar alguna de les estacions. En tots els casos s'ha recollit la informació que parlava que una estació havia estat objecte o objectiu d'un bombardeig.

**Taula 15: bombardeigs realitzats sobre les estacions ferroviàries del Baix Penedès.**

Estació	Comarca	Data	Hora
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	08/05/1937	-
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	20/07/1937	-
Calafell	Baix Penedès	03/11/1937	-
Calafell	Baix Penedès	02/12/1937	9.30
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	08/03/1938	20.35
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	10/03/1938	-
Calafell	Baix Penedès	11/03/1938	19.40
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	11/03/1938	20.00
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	12/03/1938	-
Arboç	Baix Penedès	12/03/1938	23.45
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	13/03/1938	19.30
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	14/03/1938	0.30
Calafell	Baix Penedès	15/03/1938	-
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	16/03/1938	20.38
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	17/03/1938	0.25
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	17/03/1938	23.30
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	19/03/1938	1.00
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	20/03/1938	23.30
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	27/03/1938	-
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	28/03/1938	5.00
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	28/03/1938	10.35

Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	28/03/1938	19.00
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	29/03/1938	8.15
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	30/03/1938	-
Vendrell	Baix Penedès	30/03/1938	6.55
Calafell	Baix Penedès	31/03/1938	19.00
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	01/04/1938	19.00
Calafell	Baix Penedès	03/04/1938	19.20
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	03/04/1938	19.50
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	20/04/1938	20.45
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	21/04/1938	4.20
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	29/04/1938	12.05
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	29/04/1938	15.00
Calafell	Baix Penedès	01/05/1938	20.45
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	07/05/1938	21.40
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	29/06/1938	-
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	11/07/1938	23.55
Calafell	Baix Penedès	12/07/1938	-
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	12/07/1938	0.10
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	20/07/1938	-
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	25/07/1938	22.45
Vendrell	Baix Penedès	25/07/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	01/08/1938	21.05
Vendrell	Baix Penedès	01/08/1938	23.30
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	02/08/1938	21.50
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	03/08/1938	23.25
Vendrell	Baix Penedès	04/08/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	08/08/1938	22.50
Vendrell	Baix Penedès	09/08/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	14/08/1938	23.10
Vendrell	Baix Penedès	15/08/1938	

Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	18/08/1938	0.35
Vendrell	Baix Penedès	18/08/1938	
Vendrell	Baix Penedès	23/08/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	31/08/1938	-
Vendrell	Baix Penedès	31/08/1938	21.25
Vendrell	Baix Penedès	31/08/1938	22.30
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	01/09/1938	21.05
Vendrell	Baix Penedès	01/09/1938	23.30
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	02/09/1938	21.15
Arboç	Baix Penedès	02/09/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	09/09/1938	21.30
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	10/09/1938	21.30
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	05/10/1938	-
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	08/10/1938	20.30
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	08/10/1938	23.30
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	09/10/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	15/10/1938	21.00
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	16/10/1938	20.15
La Bisbal del Penedès	Baix Penedès	19/10/1938	-
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	21/10/1938	5.30
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	02/11/1938	
Vendrell	Baix Penedès	04/12/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	16/12/1938	
Vendrell	Baix Penedès	16/12/1938	
Coma-ruga	Baix Penedès	16/12/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	25/12/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	27/12/1938	
Sant Salvador	Baix Penedès	28/12/1938	
Coma-ruga	Baix Penedès	28/12/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	28/12/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	29/12/1938	

Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	30/12/1938
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	02/01/1939
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	03/01/1939
Vendrell	Baix Penedès	08/01/1939
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	13/01/1939
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	09/12/1937
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	18/01/1938
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	29/06/1938
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	24/08/1938
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	15/01/1939

Font: elaboració pròpia a partir de les dades estretes de l'Arxiu Històric del Ferrocarril, Arxiu General Militar de Àvila, Archivo Histórico Nacional (Fons General Rojo), Informes de la Junta de Defensa Passiva de Catalunya, Solé i Sabaté, Josep M; Villarroja, Joan. *Catalunya sota les bombes*; Alcofar Nassases. *La aviación legionaria en la guerra española*..

D'entre totes aquestes estacions la que sense cap mena de dubtes patí un número més important de bombardeigs, tant a nivell comarcal com de tot Catalunya, i per tant també de destruccions, fou la de Sant Vicenç de Calders. Cal recordar que aquesta estació, ubicada al sud del Vendrell, formava part, juntament amb la de Maçanet, del famós vuit català, que tenia el seu centre a Barcelona, i que permetia enllaçar l'interior del país amb la costa. La seva importància estratègica era ben coneguda per les autoritats militars franquistes les quals des del primer moment utilitzaren els seus espies per aconseguir informació sobre la ubicació, activitats i defenses de l'estació de Sant Vicenç. La importància que se li donà va quedar perfectament reflectida en aquesta nota que envià l'Estat Major rebel als diferents responsables de la Segona Regió Aèria<sup>325</sup>: «*Estación de San Vicente de Calders. Objetivo muy importante por ser el empalme que interrumpiría las comunicaciones del ferrocarril de la costa y el tráfico con la línea de Lérida.*»

Davant la importància estratègica que se li va donar a aquest punt ferroviari entre bombardeigs sobre la pròpia estació i les seves vies fèrries Sant Vicenç de Calders registrà més de 60 agressions entre maig de 1937 i gener de 1939<sup>326</sup>. Malgrat aquestes agressions

<sup>325</sup> Archivo General Histórico del Aire. Puntos vitales para interrumpir las comunicaciones ferroviarias en Cataluña. Sin fecha. Expediente 2102.

<sup>326</sup> Després de la consulta que s'ha realitzat per diferents arxius i llibres especialitzats en la matèria s'han localitzat un total de 64 bombardeigs sobre Sant Vicenç de Calders. Aquesta xifra s'apropa molt a la que ha comptabilitzat Ramon Arnabat en els seus estudis sobre els bombardejos sobre les comarques del Alt i Baix

l'estació sempre va estar operativa i els habitatges dels ferroviaris no van sofrir grans desperfectes.

Per tal que les comunicacions que es veiessin afectades per les bombes quedessin restablertes ràpidament, les autoritats republicanes decidiren destacar a la vila un batalló d'enginyers format per uns quants centenars de soldats. L'eficàcia dels seus treballs es feu palesa, ja que al cap de poques hores dels atacs la circulació quedava restablerta<sup>327</sup>.

D'entre totes les agressions aèries que es portaren a terme sobre l'estació penedesenca cal destacar les que es donaren el 31 d'agost i el 8 d'octubre de 1938. El bombardeig que es produí a finals d'agost de 1938 es trobava immers dins les operacions militars de la batalla de l'Ebre. Davant la importància estratègica que tenia l'estació de Sant Vicenç pel trasllat de tropes i material bèl·lic cap al front les autoritats militars franquistes no dubtaren en cap moment en què aquest enclavament havia de ser atac. En total entre el 25 de juliol i el 16 de novembre de 1938 l'estació de Sant Vicenç de Calders fou víctima de 18 bombardejos, el que suposava quasi un 30% del total, dada prou significativa per mostrar la importància que li donaren les tropes rebels a aquest emplaçament durant la batalla. A les 21.15 d'aquest dia 31, un hidroavió llançà damunt l'estació de ferrocarril de Sant Vicenç de Calders unes 20 bombes explosives. A l'estació hi havia aturat un tren sanitari que fou colpit per les bombes provocant que tres soldats foren ferits de mort<sup>328</sup>.

La incansable tasca destructora dels bombardeigs franquistes sobre l'estació de Sant Vicenç de Calders assolí durant el més d'octubre un dramàtic èxit. Un tren de passatgers procedent de Reus que estava aturat a l'estació fou tocat per la metralla de les bombes que afectaren els quatre primers vagons. El resultat total de l'agressió aèria fou de vuitanta ferits i una trentena de morts. Els equips de salvament es mobilitzaren ràpidament i amb ambulàncies traslladaren els ferits als hospitals de Tarragona, Vilafranca del Penedès i Barcelona. La resta de viatgers, uns 1.500, viatjaren a la capital catalana en camions del Cos de Carrabiners<sup>329</sup>.

Com a conseqüència de tots els bombardejos que patí l'estació de Sant Vicenç de Calders l'edifici de passatgers, ubicat al costat de les vies, de seguida va quedar destruït i van haver de

---

Penedès i el Garraf i que parlen d'un total de 66 atacs sobre Sant Vicenç de Calders. Arnabat, Ramon. «Perill de bombardeig!» *El Punt*, 23 de gener de 2009. Exposició *Els Bombardeigs franquistes al Penedès. L'aviació i la Guerra Civil*, organitzada per l'Estació Territorial de Recerca del Penedès.

Per la seva banda, Alfons Vidiella, al seu llibre *El Vendrell 1936-1939*. Vilafranca del Penedès, 2000, parla que l'estació de Sant Vicenç patí més d'una vuitantena de bombardeigs.

<sup>327</sup> Vidiella, Alfons. *El Vendrell 1936-1939*. Vilafranca del Penedès, 2000, pàg. 140.

<sup>328</sup> Aquest mateix avió bombardejà tot seguit l'estació del Vendrell, per dues vegades, i, a causa de les ferides ocasionades per una bomba morí una persona. Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan. Op. Cit. pàg. 89.

<sup>329</sup> Aquest mateix hidroavió bombardejà més endavant l'estació de Cambrils i la de l'Ametlla de Mar. *Ibidem*. Pàg. 95 i 96.

condicionar un nou espai aprofitant el desnivell del penya-segat que hi ha sota el promontori, prop dels habitatges dels treballadors. Aquesta estació que podríem considerar de guerra fou protegida amb una obra de fortificació<sup>330</sup>.

Un cop va finalitzar la guerra, i les noves autoritats franquistes es feren càrrec de l'estació, es realitzaren les avaluacions sobre els danys que havia patit l'estació. Segons la documentació que s'ha pogut localitzar l'any 1939 el pressupost que es calculà per reparar les destrosses provocades per les bombes feixistes sobre l'estació de Sant Vicenç de Calders fou de 80.158,24 ptes<sup>331</sup>, un dels més elevats que es donaren a causa de l'alt nombre de desperfectes registrats com a resultat del gran número d'atacs que va patir al llarg de la guerra.

### **L'intent de destrucció de les estacions de la comarca del Barcelonès.**

En darrer lloc cal destacar les estacions de la comarca del Barcelonès com una de les que varen sofrir un número més elevat de bombardeigs. Les estacions de Barcelona, Badalona, Sant Adrià del Besòs i l'Hospitalet de Llobregat foren bombardejades entre el febrer de 1937 i el gener de 1939 un total de 56 vegades. En tots els casos l'objectiu principal d'aquests atacs fou destruir alguna d'aquestes estacions i impedir les comunicacions, situació que es produiria en comptades ocasions.

### **Taula 16: bombardeigs realitzats sobre les estacions ferroviàries del Barcelonès.**

Estació	Comarca	Data	Hora
Barcelona (Port)	Barcelonès	09/02/1937	5.00
Badalona	Barcelonès	13/03/1937	9.10
Barcelona	Barcelonès	29/05/1937	
Barcelona (Poblenou)	Barcelonès	25/07/1937	3.40
Barcelona (Port)	Barcelonès	28/07/1937	4.50
Barcelona (Bogatell)	Barcelonès	24/08/1937	-
Barcelona (França)	Barcelonès	23/09/1937	22.40
Pla de Besòs	Barcelonès	24/09/1937	-
Barcelona (Port)	Barcelonès	19/10/1937	-
Barcelona (França)	Barcelonès	07/12/1937	-
Barcelona (Bogatell)	Barcelonès	07/12/1937	-

<sup>330</sup> Vidiella, Alfons. Op. Cit. Pàg. 142.

<sup>331</sup> Entre altres coses aquest pressupost recollia la reparació de la caseta de transformació de corrent elèctrica, els habitatges dels treballadors, l'edifici Block System i els danys de l'edifici de passatgers. En cap cas es comptaren els danys a les vies. Archivo Histórico del Ferrocarril (AHF). Compañía MZA. Red Catalana. Proyectos de reparaciones y reconstrucción de estaciones tras la Guerra Civil. Sant Vicente de Calders. Sig. VA 0307 - 001

Barcelona (França)	Barcelonès	20/12/1937	0.45
Barcelona (Gràcia)	Barcelonès	19/01/1938	12.15
Barcelona (Port)	Barcelonès	19/01/1938	-
Hospitalet de Llobregat	Barcelonès	21/01/1938	4.55
Barcelona (Port)	Barcelonès	30/01/1938	11.15
Barcelona (França)	Barcelonès	05/03/1938	
Badalona	Barcelonès	08/03/1938	20.55
Barcelona (França)	Barcelonès	16/03/1938	
Barcelona (França)	Barcelonès	17/03/1938	-
Barcelona (Sagrera)	Barcelonès	18/03/1938	7.00
Pla de Besòs	Barcelonès	19/04/1938	-
Badalona	Barcelonès	24/04/1938	12.22
Barcelona (Port)	Barcelonès	14/05/1938	-
Pla de Besòs	Barcelonès	30/05/1938	-
Badalona	Barcelonès	30/05/1938	10.30
Pla de Besòs	Barcelonès	31/05/1938	-
Badalona	Barcelonès	31/05/1938	13.40
Barcelona (França)	Barcelonès	04/06/1938	0.35
Barcelona (Bogatell)	Barcelonès	04/06/1938	-
Barcelona (França)	Barcelonès	15/06/1938	4.30
Barcelona (França)	Barcelonès	16/06/1938	7.50
Barcelona (Sagrera)	Barcelonès	19/06/1938	3.40
Barcelona (Port)	Barcelonès	19/06/1938	-
Badalona	Barcelonès	30/06/1938	-
Badalona	Barcelonès	05/07/1938	8.10
Badalona	Barcelonès	09/07/1938	10.15
Barcelona (Port)	Barcelonès	13/07/1938	-
Pla de Besòs	Barcelonès	18/07/1938	-
Badalona	Barcelonès	30/07/1938	9.53
Barcelona (Nord)	Barcelonès	03/08/1938	23.00
Barcelona	Barcelonès	03/08/1938	
Barcelona (França)	Barcelonès	19/08/1938	
Barcelona (Port)	Barcelonès	04/09/1938	10.30
Barcelona (França)	Barcelonès	16/09/1938	
Barcelona (Port)	Barcelonès	04/10/1938	10.20
Barcelona (Port)	Barcelonès	04/10/1938	-
Barcelona	Barcelonès	09/10/1938	
Barcelona (Port)	Barcelonès	14/10/1938	-
Barcelona (Port)	Barcelonès	15/10/1938	11.00
Barcelona (Port)	Barcelonès	19/10/1938	-
Barcelona (Port)	Barcelonès	19/10/1938	-
Barcelona (Port)	Barcelonès	21/10/1938	6.15
Barcelona (Bogatell)	Barcelonès	21/10/1938	20.15
Barcelona	Barcelonès	24/11/1938	
Badalona	Barcelonès	04/12/1938	

Font: elaboració pròpia a partir de les dades estretes de l'Arxiu Històric del Ferrocarril, Arxiu General Militar de Àvila, Archivo Histórico Nacional (Fons General Rojo), Informes de la Junta de Defensa Passiva de Catalunya, Solé i Sabaté, Josep M; Villarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes*; Alcofar Nassases. *La aviación legionaria en la guerra española*; Albertí, Santiago i Elisenda. *Perill de bombardeig! Barcelona sota les bombes (1936-1939)* i Villarroya, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona durant la Guerra Civil*.

D'entre totes aquestes estacions cal destacar els bombardeigs que patí la ciutat de Barcelona. La capital catalana acollia el principal eix de comunicacions ferroviàries de Catalunya com a conseqüència de què la xarxa ferroviària catalana s'havia creat al voltant seu, d'on sortien les principals línies vers el nord, sud i oest del país. Aquesta situació suposava que per impedir el bon funcionament de les comunicacions ferroviàries de la rereguarda catalana calia que els avions rebels destruïssin tant les estacions com les vies que naixien de Barcelona.

La majoria dels atacs que patiren les estacions barcelonines es produïren durant l'any 1938. Entre aquests atacs cal destacar els que es donaren durant el mes de març. De tots aquests bombardejos els més terribles i sagnats foren els dels dies 16, 17 i 18 de març. Entre aquestes tres dates es van desplegar els atacs aeris més durs sobre Barcelona. Un infern que va durar 41 hores i que va suposar 12 atacs massius i el llançament indiscriminat de 44 tones de bombes sobre la població barcelonina. En el transcurs d'aquestes jornades els bombarders feixistes posaren el seu punt de mira sobre les estacions barcelonines. El dia 17 tres bombes esclataren dins de l'estació MZA barcelonina, provocant varis desperfectes. L'endemà una altra bomba va colpir sobre l'estació de la Sagrera. Com a resultat de l'atac es produïren desperfectes al moll d'expedicions i en les mercaderies que en ell s'hi emmagatzemaven, així com avaries en diversos vagons i el trencament dels vidres de la marquesina de l'estació<sup>332</sup>.

Amb l'apropament del front a territori català les tropes rebels tingueren molt clar que calia acabar amb les comunicacions ferroviàries del Principat per impedir qualsevol tipus de resistència. Entre les estacions barcelonines que sofriren un número més important d'agressions aèries cal destacar la de França, el Poblenou, la del Nord, la Sagrera i la ubicada al port. Totes eren foren danyades, sent especialment malmesa la de França i la del port, que va rebre un gran nombre de bombes per la seva ubicació estratègica dins la zona portuària. Entre els diferents edificis malmesos de l'estació de França figuraven el de les dependències varies de la reserva de màquines, destinada a menjadors i dormitoris de pels maquinistes, oficines i habitatges del cap d'estació i del conserge. Les obres de reparació van consistir en feines de fusteria, pintura i lampisteria. Per realitzar aquestes obres es va aprovar un pressupost l'any 1939 de prop de 82.000 ptes<sup>333</sup>.

---

<sup>332</sup> Biblioteca del Pavelló de la República – Centre d'Estudis Històrics Internacionals (CEHI). Fons Personal José Luís Infiesta Pérez. C.10

<sup>333</sup> ARCHIVO HISTÓRICO DEL FERROCARRIL (AHF).. Compañía MZA. Red Catalana. Proyectos de reparaciones y reconstrucción de estaciones tras la Guerra Civil. Barcelona - Término. Sig. VA 0307 - 001



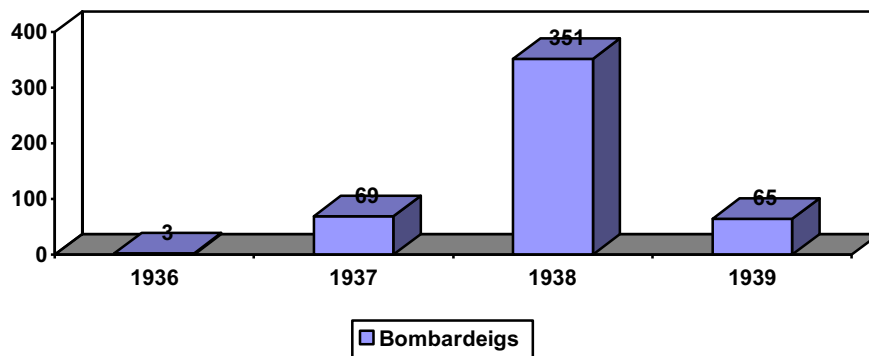
### **Valoració final dels bombardeigs sobre les estacions catalanes.**

En aquest apartat s'ha fet una breu explicació de les comarques que foren més afectades pels bombardejos sobre el seu sistema ferroviari i els motius pels quals es produïren. El gran nombre d'atacs que es registraren provocaren un gran nombre de destruccions en el sistema ferroviari català. En total s'han localitzat 488 bombardejos sobre les estacions catalanes. La majoria dels atacs, el 72%, es produïren l'any 1938, any en què el front arribà a Catalunya, i per tant, s'incrementaren els bombardejos. Tots aquests atacs tingueren l'objectiu de destruir les infraestructures ferroviàries, tant estacions, com ponts o vies, etc. per així impedir el bon funcionament del sistema ferroviari i impossibilitar el moviment de tropes i la distribució de mercaderies. Tal com s'ha anat veient, la majoria dels atacs es produïren a partir d'abril, sent especialment intensos l'agost. Les bombes que es llançaren des del cel català afectaren comarques properes a l'escenari de la batalla de l'Ebre. Entre el 25 de juliol i el 16 de novembre de 1938 es donaren 153 bombardejos, el 43,5% del total de 1938, la majoria d'ells concentrats a les comarques tarragonines com el Baix Penedès, Baix Camp, Ribera d'Ebre, Priorat, Baix Ebre i Tarragonès. En total dins l'any 1938 s'han comptabilitzat 351 bombardejos sobre estacions catalanes, el que va suposar pràcticament un atac diari de mitja sobre aquestes instal·lacions ferroviàries. L'any 1937 es registraren 69 bombardejos, el 14,1% del total, xifres que suposaven un bombardeig cada cinc dies. Finalment cal destacar els bombardejos sobre les estacions que es portaren a terme entre l'1 de gener i el 10 de febrer de 1939. Entre aquestes dues dates s'ha localitzat un total de 65 agressions, el 13,3% del total, el que va significar una mitjana d'un bombardeig i mig per dia. Aquests atacs tingueren una funció estratègica clara de bombardejar les estacions de les localitats que anaven a ser ocupades per les tropes rebels. Si ens fixem amb la cronologia dels atacs ens adonarem que cadascun d'ells coincidí amb l'avanç de l'exèrcit franquista. En aquest darrer període de la guerra localitzem bombardeigs sobre estacions que fins aquests moments no havien estat atacades. D'entre aquestes estacions cal destacar els bombardeigs que es produïren entre gener i febrer de 1939 a Tàrrrega (Urgell), on les bombes del dia 6 de gener ocasionaren avaries a la via i destrosses a un vagó; Calaf (Anoia), on el bombardeig del dia 19 de gener provocà danys a la tercera via i al sostre i vidres de l'estació; Manresa (Bages), Vic (Osona), Manlleu (Osona), Ripoll (Ripollès), Cardedeu (Vallès Oriental), Granollers (Vallès Oriental), La Garriga (Vallès Oriental), on l'edifici de l'estació quedà molt malmès; Girona (Gironès), Olot (Garrotxa) o Sils (Selva), entre altres. Totes elles foren matxucades per les bombes

feixistes dies i hores abans de que les localitats on es trobaven fossin ocupades. Uns bombardeigs del tot innecessaris davant el fet que les tropes republicanes ja no oferien cap altra resistència que la seva retirada i que només serviren per provocar més danys i víctimes.

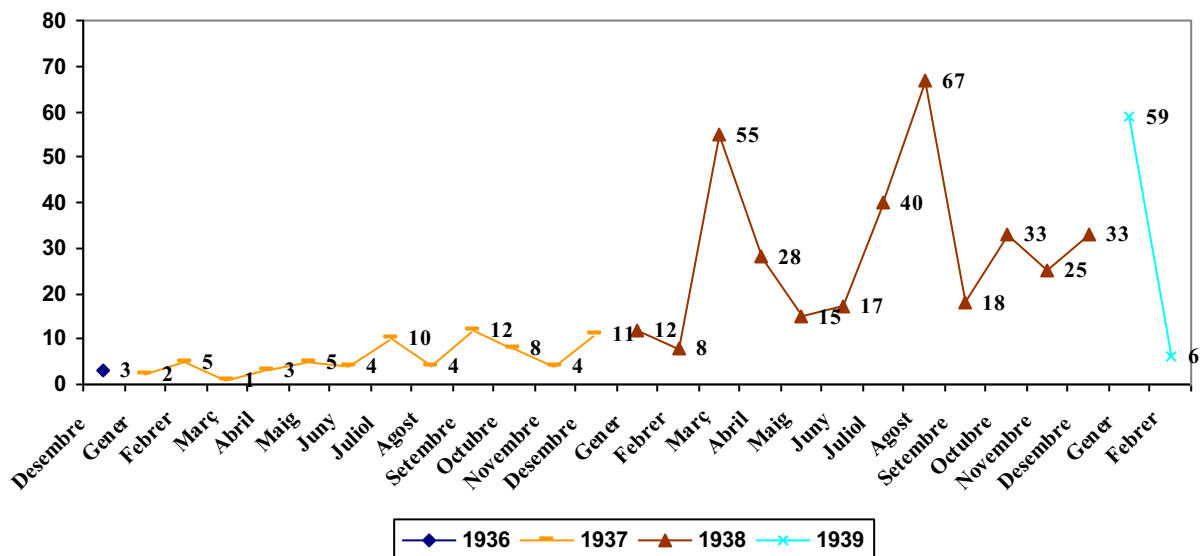
A part d'aquests objectius, els atacs també buscaven impedir el replegament i el trasllat de tropes i material de les forces republicanes amb ferrocarril cap a la frontera amb França.

**Gràfic 12: bombardeigs sobre les estacions ferroviàries catalanes per anys (1936-1939).**



Font: elaboració pròpia a partir de les dades estretes de l'Arxiu Històric del Ferrocarril, Arxiu General Militar de Àvila, Archivo Histórico Nacional (Fons General Rojo), Informes de la Junta de Defensa Passiva de Catalunya, Solé i Sabaté, Josep M; Villarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes*; Alcofar Nassases. *La aviación legionaria en la guerra española*.

**Gràfic 13: Evolució dels bombardeigs sobre les estacions catalanes per mesos entre desembre de 1936 i febrer de 1939.**



Font: elaboració pròpia a partir de les dades estretes de l'Arxiu Històric del Ferrocarril, Arxiu General Militar de

Àvila, Archivo Histórico Nacional (Fons General Rojo), Informes de la Junta de Defensa Passiva de Catalunya, Solé i Sabaté, Josep M; Villarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes*; Alcofar Nassases. *La aviación legionaria en la guerra española*.

**Taula 17: Relació diària de bombardeigs sobre estacions catalanes (1936-1939).**

Estació	Comarca	Data	Hora
Colera	Alt Empordà	16/12/1936	11.30
Portbou	Alt Empordà	16/12/1936	11.30
Colera	Alt Empordà	20/12/1936	7.30
Colera	Alt Empordà	08/01/1937	7.10
Portbou	Alt Empordà	11/01/1937	
Barcelona (Port)	Barcelonès	09/02/1937	5.00
Portbou	Alt Empordà	15/02/1937	6.30
Colera	Alt Empordà	18/02/1937	8.15
Colera	Alt Empordà	23/02/1937	15.10
Flix	Ribera d'Ebre	23/02/1937	-
Badalona	Barcelonès	13/03/1937	9.10
Portbou	Alt Empordà	09/04/1937	
Portbou	Alt Empordà	10/04/1937	
Colera	Alt Empordà	16/04/1937	6.45
Colera	Alt Empordà	24/04/1937	6.30
Calafell	Baix Penedès	08/05/1937	4.40
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	08/05/1937	-
Portbou	Alt Empordà	10/05/1937	4.30
Colera	Alt Empordà	22/05/1937	4.00
Barcelona	Barcelonès	29/05/1937	
Tarragona	Tarragonès	21/06/1937	-
Celrà	Gironès	30/06/1937	2.45
Bordils	Gironès	30/06/1937	2.40
Flaçà	Gironès	30/06/1937	3.10
Montgat	Maresme	19/07/1937	-
Flaçà	Gironès	20/07/1937	20.45
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	20/07/1937	-
Roda de Barà	Tarragonès	20/07/1937	-
Torredembarra	Tarragonès	20/07/1937	20.55
Torredembarra	Tarragonès	21/07/1937	-
Mataró	Maresme	21/07/1937	
Barcelona (Poblenou)	Barcelonès	25/07/1937	3.40
Barcelona (Port)	Barcelonès	28/07/1937	4.50
Mataró	Maresme	31/07/1937	8.15
Canet	Maresme	02/08/1937	-
Tarragona	Tarragonès	18/08/1937	
Barcelona (Bogatell)	Barcelonès	24/08/1937	-
Reus	Baix Camp	24/08/1937	
Colera	Alt Empordà	02/09/1937	17.45
Portbou	Alt Empordà	14/09/1937	
Portbou	Alt Empordà	15/09/1937	

Portbou	Alt Empordà	16/09/1937	-
Reus	Baix Camp	17/09/1937	20.00
Masnou	Maresme	19/09/1937	-
Masnou	Maresme	20/09/1937	22.15
Flix	Ribera d'Ebre	20/09/1937	13.10
Flix	Ribera d'Ebre	21/09/1937	9.35
Barcelona (França)	Barcelonès	23/09/1937	22.40
Pla de Besòs	Barcelonès	24/09/1937	-
Tarragona	Tarragonès	25/09/1937	
Masnou	Maresme	29/09/1937	-
Tarragona	Tarragonès	15/10/1937	20.30
Portbou	Alt Empordà	17/10/1937	
Portbou	Alt Empordà	18/10/1937	19.00
Barcelona (Port)	Barcelonès	19/10/1937	-
Portbou	Alt Empordà	19/10/1937	
Portbou	Alt Empordà	22/10/1937	
Premià	Maresme	25/10/1937	-
Mataró	Maresme	25/10/1937	-
Lleida	Segrià	02/11/1937	15.40
Lleida	Segrià	02/11/1937	
Calafell	Baix Penedès	03/11/1937	-
Vallcarca	Garraf	29/11/1937	8.40
Cubelles	Garraf	02/12/1937	-
Calafell	Baix Penedès	02/12/1937	9.30
Barcelona (França)	Barcelonès	07/12/1937	-
Barcelona (Bogatell)	Barcelonès	07/12/1937	-
Mont-roig	Baix Camp	09/12/1937	16.25
Mont-roig	Baix Camp	09/12/1937	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	09/12/1937	
Reus	Baix Camp	17/12/1937	
Barcelona (França)	Barcelonès	20/12/1937	0.45
Portbou	Alt Empordà	20/12/1937	1.44
Portbou	Alt Empordà	28/12/1937	9.00
Portbou	Alt Empordà	12/01/1938	23.45
Tarragona	Tarragonès	12/01/1938	
Portbou	Alt Empordà	13/01/1938	0.35
Vilanova i la Geltrú	Garraf	18/01/1938	1.30
Vilanova i la Geltrú	Garraf	18/01/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	18/01/1938	
Barcelona (Gràcia)	Barcelonès	19/01/1938	12.15
Barcelona (Port)	Barcelonès	19/01/1938	-
Figueres	Alt Empordà	20/01/1938	6.45
Hospitalet de Llobregat	Barcelonès	21/01/1938	4.55
Puigcerdà	Cerdanya	23/01/1938	14.00
Barcelona (Port)	Barcelonès	30/01/1938	11.15
Figueres	Alt Empordà	03/02/1938	
Tarragona	Tarragonès	04/02/1938	
Vilanova i la Geltrú	Garraf	05/02/1938	17.55
Vilanova i la Geltrú	Garraf	05/02/1938	
Figueres	Alt Empordà	07/02/1938	

Tarragona	Tarragonès	18/02/1938	23.30
Colera	Alt Empordà	19/02/1938	
Tarragona	Tarragonès	20/02/1938	
Barcelona	Barcelonès	05/03/1938	
Portbou	Alt Empordà	07/03/1938	19.00
Badalona	Barcelonès	08/03/1938	20.55
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	08/03/1938	20.35
Reus	Baix Camp	09/03/1938	-
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	10/03/1938	-
Reus	Baix Camp	10/03/1938	-
Tarragona	Tarragonès	10/03/1938	14.10
Calafell	Baix Penedès	11/03/1938	19.40
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	11/03/1938	20.00
Torredembarra	Tarragonès	11/03/1938	19.10
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	12/03/1938	-
Arboç	Baix Penedès	12/03/1938	23.45
Torredembarra	Tarragonès	12/03/1938	19.00
Altafulla	Tarragonès	12/03/1938	19.20
Tarragona	Tarragonès	12/03/1938	20.00
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	13/03/1938	19.30
Altafulla	Tarragonès	13/03/1938	-
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	14/03/1938	0.30
Tarragona	Tarragonès	14/03/1938	16.00
Calafell	Baix Penedès	15/03/1938	-
Roda de Barà	Tarragonès	15/03/1938	20.45
Torredembarra	Tarragonès	15/03/1938	4.45
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	16/03/1938	20.38
Barcelona (França)	Barcelonès	16/03/1938	
Barcelona (França)	Barcelonès	17/03/1938	-
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	17/03/1938	0.25
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	17/03/1938	23.30
Arenys	Maresme	18/03/1938	14.50
Barcelona (Sagrera)	Barcelonès	18/03/1938	7.00
Tarragona	Tarragonès	18/03/1938	3.50
Tarragona	Tarragonès	18/03/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	19/03/1938	1.00
Altafulla	Tarragonès	19/03/1938	23.50
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	20/03/1938	23.30
Torredembarra	Tarragonès	20/03/1938	0.30
Tarragona	Tarragonès	20/03/1938	8.30
Tarragona	Tarragonès	21/03/1938	
Tortosa	Baix Ebre	21/03/1938	
Arenys	Maresme	23/03/1938	2.00
Torredembarra	Tarragonès	26/03/1938	11.00
Reus	Baix Camp	26/03/1938	
Lleida	Segrià	27/03/1938	16.00
Lleida	Segrià	27/03/1938	17.30
Lleida	Segrià	27/03/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	28/03/1938	5.00
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	28/03/1938	10.35

Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	28/03/1938	19.00
Tarragona	Tarragonès	28/03/1938	17.00
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	29/03/1938	8.15
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	30/03/1938	-
Vendrell	Baix Penedès	30/03/1938	6.55
Portbou	Alt Empordà	30/03/1938	
Cubelles	Garraf	31/03/1938	12.45
Calafell	Baix Penedès	31/03/1938	19.00
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	01/04/1938	19.00
Reus	Baix Camp	01/04/1938	-
Portbou	Alt Empordà	02/04/1938	19.00
Tortosa	Baix Ebre	02/04/1938	6.40
Reus	Baix Camp	02/04/1938	
Calafell	Baix Penedès	03/04/1938	19.20
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	03/04/1938	19.50
Portbou	Alt Empordà	04/04/1938	
Tortosa	Baix Ebre	07/04/1938	
Tortosa	Baix Ebre	09/04/1938	16.40
Freginals	Montsià	09/04/1938	21.00
Portbou	Alt Empordà	10/04/1938	
Tortosa	Baix Ebre	12/04/1938	21.45
Portbou	Alt Empordà	14/04/1938	-
Tortosa	Baix Ebre	15/04/1938	18.05
Portbou	Alt Empordà	16/04/1938	
Tarragona	Tarragonès	16/04/1938	12.45
Pla de Besòs	Barcelonès	19/04/1938	-
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	20/04/1938	20.45
Girona	Gironès	20/04/1938	
Tarragona	Tarragonès	20/04/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	21/04/1938	4.20
Puigcerdà	Cerdanya	21/04/1938	12.00
Puigcerdà	Cerdanya	21/04/1938	
Badalona	Barcelonès	24/04/1938	12.22
Tarragona	Tarragonès	25/04/1938	0.00
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	29/04/1938	12.05
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	29/04/1938	15.00
Calafell	Baix Penedès	01/05/1938	20.45
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	07/05/1938	21.40
Barcelona (Port)	Barcelonès	14/05/1938	-
Vilanova i la Geltrú	Garraf	14/05/1938	
Portbou	Alt Empordà	24/05/1938	11.40
Tarragona	Tarragonès	24/05/1938	
Portbou	Alt Empordà	26/05/1938	
Tarragona	Tarragonès	26/05/1938	
Garraf	Garraf	29/05/1938	0.40
Pla de Besòs	Barcelonès	30/05/1938	-
Badalona	Barcelonès	30/05/1938	10.30
Pla de Besòs	Barcelonès	31/05/1938	-
Badalona	Barcelonès	31/05/1938	13.40
Granollers	Vallès Oriental	31/05/1938	-

Vilanova i la Geltrú	Garraf	31/05/1938	19.00
Tarragona	Tarragonès	03/06/1938	
Barcelona (França)	Barcelonès	04/06/1938	0.35
Barcelona (Bogatell)	Barcelonès	04/06/1938	-
Tarragona	Tarragonès	06/06/1938	18.20
Flaçà	Gironès	08/06/1938	9.15
Figueres	Alt Empordà	08/06/1938	9.15
Barcelona (França)	Barcelonès	15/06/1938	4.30
Tarragona	Tarragonès	16/06/1938	10.30
Barcelona (Port)	Barcelonès	16/06/1938	7.50
Barcelona (Sagrera)	Barcelonès	19/06/1938	3.40
Barcelona (Port)	Barcelonès	19/06/1938	-
Cambrils	Baix Camp	24/06/1938	
Blanes	Selva	29/06/1938	9.50
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	29/06/1938	
Colera	Alt Empordà	29/06/1938	
Badalona	Barcelonès	30/06/1938	-
Reus	Baix Camp	30/06/1938	
Gavà	Baix Llobregat	01/07/1938	-
Gavà	Baix Llobregat	04/07/1938	-
Badalona	Barcelonès	05/07/1938	8.10
Badalona	Barcelonès	09/07/1938	10.15
Montcada	Vallès Occidental	09/07/1938	-
Montcada	Vallès Occidental	09/07/1938	
Cubelles	Garraf	11/07/1938	22.40
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	11/07/1938	23.55
Ampolla	Baix Ebre	11/07/1938	
Vilanova i la Geltrú	Garraf	12/07/1938	-
Cubelles	Garraf	12/07/1938	0.55
Cubelles	Garraf	12/07/1938	23.05
Calafell	Baix Penedès	12/07/1938	-
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	12/07/1938	0.10
Altafulla	Tarragonès	12/07/1938	0.10
Barcelona (Port)	Barcelonès	13/07/1938	-
Ampolla	Baix Ebre	14/07/1938	0.05
Pla de Besòs	Barcelonès	18/07/1938	-
Ampolla	Baix Ebre	19/07/1938	19.25
Castelldefels	Baix Llobregat	20/07/1938	9.00
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	20/07/1938	-
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	25/07/1938	22.45
Vendrell	Baix Penedès	25/07/1938	
Tarragona	Tarragonès	27/07/1938	15.25
Cambrils	Baix Camp	27/07/1938	
Tarragona	Tarragonès	28/07/1938	9.30
Reus	Baix Camp	28/07/1938	
Garcia	Ribera d'Ebre	29/07/1938	
Falset	Priorat	29/07/1938	
Cambrils	Baix Camp	29/07/1938	
Hospitalet de l'Infant	Baix Camp	29/07/1938	
Ampolla	Baix Ebre	29/07/1938	

Reus	Baix Camp	29/07/1938	
Badalona	Barcelonès	30/07/1938	9.53
Tarragona	Tarragonès	30/07/1938	8.40
Reus	Baix Camp	30/07/1938	
Cambrils	Baix Camp	30/07/1938	
Reus	Baix Camp	31/07/1938	-
Tarragona	Tarragonès	31/07/1938	12.55
Hospitalet - Vandellòs	Baix Camp	31/07/1938	8.55
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	01/08/1938	21.05
Vendrell	Baix Penedès	01/08/1938	23.30
Ampolla	Baix Ebre	01/08/1938	23.30
Hospitalet de l'Infant	Baix Camp	01/08/1938	
Tarragona	Tarragonès	01/08/1938	
Reus	Baix Camp	01/08/1938	
Cambrils	Baix Camp	01/08/1938	
Vilanova i la Geltrú	Garraf	02/08/1938	23.45
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	02/08/1938	21.50
Tarragona	Tarragonès	02/08/1938	8.45
Tarragona	Tarragonès	02/08/1938	9.00
Falset	Priorat	02/08/1938	
Hospitalet de l'Infant	Baix Camp	02/08/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	03/08/1938	23.25
Barcelona (Nord)	Barcelonès	03/08/1938	23.00
Tarragona	Tarragonès	03/08/1938	10.35
Cambrils	Baix Camp	03/08/1938	
Tarragona	Tarragonès	03/08/1938	
Barcelona	Barcelonès	03/08/1938	
Vendrell	Baix Penedès	04/08/1938	
Ampolla	Baix Ebre	04/08/1938	
Altafulla	Tarragonès	05/08/1938	
Hospitalet de l'Infant	Baix Camp	05/08/1938	
Ametlla	Baix Ebre	05/08/1938	
Ametlla	Baix Ebre	06/08/1938	0.30
Reus	Baix Camp	07/08/1938	10.00
Falset	Priorat	07/08/1938	
Vilanova i la Geltrú	Garraf	08/08/1938	9.50
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	08/08/1938	22.50
Sitges	Garraf	08/08/1938	
Ampolla	Baix Ebre	09/08/1938	
Vendrell	Baix Penedès	09/08/1938	
Blanes	Selva	14/08/1938	6.00
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	14/08/1938	23.10
Tarragona	Tarragonès	14/08/1938	
Cambrils	Baix Camp	14/08/1938	
Blanes	Selva	15/08/1938	5.40
Tarragona	Tarragonès	15/08/1938	23.20
Vendrell	Baix Penedès	15/08/1938	
Tarragona	Tarragonès	16/08/1938	0.20
Cambrils	Baix Camp	16/08/1938	
Mataró	Maresme	17/08/1938	2.30



Vallcarca	Garraf	17/08/1938	10.15
Hospitalet de l'Infant	Baix Camp	17/08/1938	
Arenys	Maresme	17/08/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	18/08/1938	0.35
Vendrell	Baix Penedès	18/08/1938	
Ampolla	Baix Ebre	18/08/1938	
Sitges	Garraf	18/08/1938	
Barcelona	Barcelonès	19/08/1938	
Reus	Baix Camp	21/08/1938	11.15
Reus	Baix Camp	21/08/1938	11.35
Tarragona	Tarragonès	21/08/1938	
Blanes	Selva	22/08/1938	23.15
Pineda	Maresme	23/08/1938	-
Malgrat	Maresme	23/08/1938	23.15
Sitges	Garraf	23/08/1938	
Vendrell	Baix Penedès	23/08/1938	
Hospitalet de l'Infant	Baix Camp	23/08/1938	
Tarragona	Tarragonès	24/08/1938	11.30
Tarragona	Tarragonès	24/08/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	24/08/1938	
Vilanova i la Geltrú	Garraf	25/08/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	31/08/1938	-
Vendrell	Baix Penedès	31/08/1938	21.25
Vendrell	Baix Penedès	31/08/1938	22.30
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	01/09/1938	21.05
Vendrell	Baix Penedès	01/09/1938	23.30
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	02/09/1938	21.15
Arboç	Baix Penedès	02/09/1938	
Barcelona (Port)	Barcelonès	04/09/1938	10.30
Hospitalet de l'Infant	Baix Camp	05/09/1938	
Vilanova i la Geltrú	Garraf	07/09/1938	
Cambrils	Baix Camp	08/09/1938	
Ametlla	Baix Ebre	08/09/1938	
Caldetes	Maresme	09/09/1938	21.47
Castelldefels	Baix Llobregat	09/09/1938	21.20
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	09/09/1938	21.30
Cambrils	Baix Camp	09/09/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	10/09/1938	21.30
Palamós	Baix Empordà	13/09/1938	10.00
Barcelona	Barcelonès	16/09/1938	
Ampolla	Baix Ebre	16/09/1938	
Cornellà	Baix Llobregat	29/09/1938	21.30
Barcelona (Port)	Barcelonès	04/10/1938	10.20
Barcelona (Port)	Barcelonès	04/10/1938	-
Malgrat	Maresme	05/10/1938	2.00
Blanes	Selva	05/10/1938	1.15
Roda de Barà	Tarragonès	05/10/1938	8.00
Tarragona	Tarragonès	05/10/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	08/10/1938	20.30
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	08/10/1938	23.30

Tarragona	Tarragonès	08/10/1938	14.00
Tarragona	Tarragonès	08/10/1938	
Barcelona	Barcelonès	09/10/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	09/10/1938	
Ametlla	Baix Ebre	09/10/1938	
Hospitalet de l'Infant	Baix Camp	09/10/1938	
Bellví	Pla d'Urgell	10/10/1938	13.00
Torredembarra	Tarragonès	10/10/1938	
Tarragona	Tarragonès	13/10/1938	
Figueres	Alt Empordà	14/10/1938	10.00
Barcelona (Port)	Barcelonès	14/10/1938	-
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	15/10/1938	21.00
Torredembarra	Tarragonès	15/10/1938	21.00
Barcelona (Port)	Barcelonès	15/10/1938	11.00
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	16/10/1938	20.15
Altafulla	Tarragonès	16/10/1938	
Barcelona (Port)	Barcelonès	19/10/1938	-
Barcelona (Port)	Barcelonès	19/10/1938	-
La Bisbal	Baix Penedès	19/10/1938	-
Celrà	Gironès	20/10/1938	-
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	21/10/1938	5.30
Barcelona (Port)	Barcelonès	21/10/1938	6.15
Barcelona (Bogatell)	Barcelonès	21/10/1938	20.15
Vilanova i la Geltrú	Garraf	21/10/1938	
Tarragona	Tarragonès	21/10/1938	12.10
Marçà	Priorat	02/11/1938	
Blanes	Selva	02/11/1938	
Falset	Priorat	02/11/1938	
Móra d'Ebre	Ribera d'Ebre	02/11/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	02/11/1938	
Ampolla	Baix Ebre	02/11/1938	
Vallcarca	Garraf	02/11/1938	
Tarragona	Tarragonès	02/11/1938	
Tarragona	Tarragonès	05/11/1938	17.00
Tarragona	Tarragonès	05/11/1938	17.00
Tarragona	Tarragonès	05/11/1938	
Reus	Baix Camp	06/11/1938	13.50
Tarragona	Tarragonès	06/11/1938	23.10
Tarragona	Tarragonès	06/11/1938	
Tarragona	Tarragonès	07/11/1938	0.50
Tarragona	Tarragonès	07/11/1938	3.30
Tarragona	Tarragonès	07/11/1938	5.10
Vilanova i la Geltrú	Garraf	20/11/1938	
Malgrat	Maresme	23/11/1938	
Pineda	Maresme	23/11/1938	
Barcelona	Barcelonès	24/11/1938	
Borges Blanques	Garrigues	25/11/1938	
Tarragona	Tarragonès	25/11/1938	
Bell-Lloc	Pla d'Urgell	27/11/1938	
Vilanova i la Geltrú	Garraf	27/11/1938	

Sant Joan de les Abadesses	Ripollès	02/12/1938	
Tarragona	Tarragonès	02/12/1938	
Cervera	Segarra	03/12/1938	13.00
Cervera	Segarra	03/12/1938	
Badalona	Barcelonès	04/12/1938	
Vendrell	Baix Penedès	04/12/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	16/12/1938	
Tortosa	Baix Ebre	16/12/1938	
Vendrell	Baix Penedès	16/12/1938	
Torredembarra	Tarragonès	16/12/1938	
Coma-ruga	Baix Penedès	16/12/1938	
Ampolla	Baix Ebre	17/12/1938	
Reus	Baix Camp	20/12/1938	10.25
Reus	Baix Camp	20/12/1938	
Salou	Tarragonès	20/12/1938	
Vila-Seca	Tarragonès	20/12/1938	
Borges Blanques	Garrigues	21/12/1938	16.15
Borges Blanques	Garrigues	21/12/1938	
Mollerussa	Pla d'Urgell	22/12/1938	
Tarragona	Tarragonès	25/12/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	25/12/1938	
Torredembarra	Tarragonès	25/12/1938	
Ametlla	Baix Ebre	25/12/1938	
Reus	Baix Camp	26/12/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	27/12/1938	
Sant Salvador	Baix Penedès	28/12/1938	
Coma-ruga	Baix Penedès	28/12/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	28/12/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	29/12/1938	
Salou	Tarragonès	30/12/1938	
Reus	Baix Camp	30/12/1938	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	30/12/1938	
Tarragona	Tarragonès	30/12/1938	
Tarragona	Tarragonès	01/01/1939	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	02/01/1939	
Tarragona	Tarragonès	02/01/1939	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	03/01/1939	
Roda de Barà	Tarragonès	03/01/1939	
Tarragona	Tarragonès	03/01/1939	
Torredembarra	Tarragonès	04/01/1939	
Tarragona	Tarragonès	04/01/1939	
Castelldefels	Baix Llobregat	04/01/1939	
Reus	Baix Camp	05/01/1939	
Tàrrega	Urgell	06/01/1939	16.00
Torredembarra	Tarragonès	06/01/1939	
Hospitalet de l'Infant	Baix Camp	06/01/1939	
Tàrrega	Urgell	06/01/1939	
Salou	Tarragonès	08/01/1939	
Vendrell	Baix Penedès	08/01/1939	

Tarragona	Tarragonès	09/01/1939	03.30
Reus	Baix Camp	10/01/1939	
Vilanova i la Geltrú	Garraf	10/01/1939	
Tarragona	Tarragonès	12/01/1939	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	13/01/1939	
Vilanova i la Geltrú	Garraf	15/01/1939	
Sant Vicenç de Calders	Baix Penedès	15/01/1939	
Sitges	Garraf	18/01/1939	
Vilanova i la Geltrú	Garraf	18/01/1939	
Calaf	Anoia	19/01/1939	10.00
Manresa	Bages	19/01/1939	
Sitges	Garraf	19/01/1939	
Calaf	Anoia	19/01/1939	
Vic	Osona	20/01/1939	
Manlleu	Osona	20/01/1939	
Vilafranca del Penedès	Alt Penedès	20/01/1939	
Sitges	Garraf	21/01/1939	
Mataró	Maresme	21/01/1939	
Ripoll	Ripollès	22/01/1939	
Alp	Cerdanya	22/01/1939	
Ripoll	Ripollès	23/01/1939	
Ribes	Ripollès	23/01/1939	
Canovelles	Vallès Oriental	23/01/1939	
Cardedeu	Vallès Oriental	23/01/1939	
Granollers	Vallès Oriental	24/01/1939	
Vic	Osona	25/01/1939	
Figueres	Alt Empordà	25/01/1939	
Canovelles	Vallès Oriental	25/01/1939	
Cardedeu	Vallès Oriental	25/01/1939	
Granollers	Vallès Oriental	25/01/1939	
Canovelles	Vallès Oriental	26/01/1939	
Cardedeu	Vallès Oriental	26/01/1939	
Bell-Lloc	Pla d'Urgell	27/01/1939	15.00
Ribes	Ripollès	27/01/1939	
Ripoll	Ripollès	27/01/1939	
Masnou	Maresme	27/01/1939	
Tordera	Maresme	27/01/1939	
La Garriga	Vallès Oriental	29/01/1939	15.15
Figueres	Alt Empordà	29/01/1939	
Girona	Gironès	29/01/1939	
Masnou	Maresme	29/01/1939	
Sils	Selva	31/01/1939	
Maçanet	Selva	31/01/1939	
Girona	Gironès	01/02/1939	
Figueres	Alt Empordà	03/02/1939	
Olot	Garrotxa	05/02/1939	
Ripoll	Ripollès	05/02/1939	
Figueres	Alt Empordà	06/02/1939	
Figueres	Alt Empordà	07/02/1939	

Font: elaboració pròpia a partir de les dades estretes de l'Arxiu Històric del Ferrocarril, Arxiu General Militar de Àvila, Archivo Histórico Nacional (Fons General Rojo), Informes de la Junta de Defensa Passiva de Catalunya, Solé i Sabaté, Josep M; Villarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes*; Alcofar Nassases. *La aviación legionaria en la guerra española*.

### **Els ponts ferroviaris catalans: els altres objectius militars a ser destruïts.**

Els serveis d'informació franquistes també reuniren dades sobre els punts vulnerables de les línies de ferrocarril, és a dir, dels ponts i viaductes. Un cop consultada la documentació de l'època dedicada a l'espionatge, és sorprenent veure com per exemple les tropes italianes arribaven a tenir un perfecte coneixement de cada punt quilomètric on es trobaven per exemple els ponts i viaductes, la línia ferroviària on es localitzaven, el número d'arcs que tenien i la seva longitud i altura.

**Taula 18:informacions de ponts i viaductes catalans per ser bombardejats<sup>334</sup>.**

Línia	Infraestructura	Km	Tram	Ubicació
València - Tarragona	Pont metàl·lic	160,912	Alcanar - Ulldecona	Riu Cènia
	Pont metàl·lic	171,531	Ulldecona - Bàrbara	Barranc Freginals
	Pont metàl·lic	173,610	Ulldecona - Bàrbara	Camí dels Freginals
	Pont metàl·lic	173,967	Ulldecona - Bàrbara	Barranc Freginals
	Pont metàl·lic	176,743	Ulldecona - Bàrbara	Barranc de la Galera
	Pont metàl·lic	181,944	Santa Bàrbara - Tortosa	Barranc de Lledó
	Pont metàl·lic	187,846	Santa Bàrbara - Tortosa	Barranc Sant Antoni
	Pont metàl·lic	189,777	Santa Bàrbara - Tortosa	Canal de l'Ebre
	Pont metàl·lic	191,983	Santa Bàrbara - Tortosa	Riu Ebre
	Pont metàl·lic	192,208	Santa Bàrbara - Tortosa	
	Pont metàl·lic	204,187	Tortosa - Amposta	Barranc dels Frares
	Pont metàl·lic	209,087	Amposta - Aldea - Ampolla - Perelló	Barranc de Camarlis
	Pont metàl·lic	211,001	Amposta - Aldea - Ampolla - Perelló	Barranc de Camarlis
	Pont i mur	213,436	Amposta - Aldea - Ampolla - Perelló	Barranc d'Ull de Llop
	Pont i mur	214,699	Amposta - Aldea - Ampolla -	Barranc de Sant Pere

<sup>334</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna Informazioni sugli obbiettivi militari della Catalogna. Carpeta 33, Guerra de Spagna.

			Perelló	
	Pont i mur	216,592	Ampolla - Perelló - Ametlla de Mar	Barranc de Bacone
	Pont i mur	217,258	Ampolla - Perelló - Ametlla de Mar	Barranc Cala Maria
	Pont i mur	220,909	Ampolla - Perelló - Ametlla de Mar	Barranc de l'Àguila
	Pont i mur	224,207	Ampolla - Perelló - Ametlla de Mar	Barranc Santes Creus
	Pont i mur	225,193	Ampolla - Perelló - Ametlla de Mar	Barranc Santes Fugres
	Pont i mur	229,099	Ametlla de Mar - Hospitalet	Barranc del Pi
	Pont i mur	233,990	Ametlla de Mar - Hospitalet	Barranc de les Forques
		237,476	Ametlla de Mar - Hospitalet	Barranc de la barca nova
	Pont metàl·lic	243,239	Hospitalet - Cambrils	Riu Llestres
	Pont metàl·lic	248,743	Hospitalet - Cambrils	Barranc de Porquerola
	Pont metàl·lic	251,747	Hospitalet - Cambrils	Barranc Rifà
	Pont metàl·lic	252,187	Hospitalet - Cambrils	Barranc de Pixarreta
	Pont metàl·lic	253,722	Hospitalet - Cambrils	Riera de Riu Canyes
	Pont metàl·lic	255,598	Hospitalet - Cambrils	Riera de Gener
	Pont metàl·lic	257,852	Cambrils - Salou	Riera de Cambrils
	Pont metàl·lic	258,168	Cambrils - Salou	Barranc Regueral
	Pont metàl·lic	259,292	Cambrils - Salou	Riera de Riudones
	Pont metàl·lic	274,178	Salou - Tarragona	Riu Francolí
	Pont metàl·lic	264,641	Salou - Tarragona	
<b>Ripoll - Puigcerdà</b>	Pont metàl·lic	0,500	Ripoll	Riu Ter
	Pont metàl·lic	3,775	Ripoll	Riu Marda
	Pont metàl·lic	9,000	Illa	Riu Freser
	Pont metàl·lic	11,120	Banys de Ribes	Riu Freser
	Pont i Mur	12,104	Banys de Ribes	Barranc Angelar
	Pont i Mur	19,222	Planelles	Barranc de les Casetes

<b>Barcelona - Sant Joan de les Abadesses</b>	Pont metàl·lic	11,135	Montcada - Ripollet - Mollet	Riu Ripoll
	Pont metàl·lic	14,136	Montcada - Ripollet - Mollet	Riu Polinyà
	Pont metàl·lic	15,350	Montcada - Ripollet - Mollet	Riera de Caldes
	Pont metàl·lic	19,550	Mollet - Parets	Riera Seca
	Pont metàl·lic	20,660	Parets - Granollers	Riu Parets
	Pont metàl·lic	29,900	Granollers - Les Franqueses	Riu Congost
	Pont metàl·lic	34,770	Les Franqueses - La Garriga	Santa Digna
	Pont metàl·lic	39,730	La Garriga - Figaró	Riu Congost
	Pont metàl·lic	41,266	La Garriga - Figaró	Riu Congost
	Viaducte	41,590	La Garriga - Figaró	Estrada Ribes
	Pont metàl·lic	41,630	La Garriga - Figaró	Gall i Can
	Viaducte	46,220	Figaró - Sant Martí	Fontmolsa
	Pont metàl·lic	51,000	Sant Martí - Centelles	Barranc Rosell
	Pont metàl·lic	64,220	Balenyà - Vic	Riera Tona
	Pont metàl·lic	68,725	Balenyà - Vic	Riu Meder
	Pont metàl·lic	72,110	Vic - Manlleu	Riu Mento
	Pont metàl·lic	77,800	Vic - Manlleu	Riu Ter
	Pont metàl·lic	84,225	Manlleu - Torelló	Riu Ter
	Pont metàl·lic	91,800	Torelló - Sant Quirze	Riu Ter
	Pont metàl·lic	92,520	Torelló - Sant Quirze	Riu Ter
	Pont metàl·lic	97,170	Sant Quirze - Ripoll	Riu Ter
	Pont metàl·lic	97,330	Sant Quirze - Ripoll	Riu Ter
	Pont metàl·lic	111,180	Ripoll - Sant Joan de les Abadesses	Riu Ter
<b>Saragossa - Casp - Barcelona</b>	Pont metàl·lic	151,570	Faió - Riba-roja	Riu Matarranya
	Pont i mur	153,113	Faió - Riba-roja	Barranc de Berrus
	Pont i mur	187,253	Garcia - Móra	Riu Ebre
	Viaducte	198,448	Móra - Guiamets	Barranc de la Serra
	Viaducte	202,540	Guiamets - Capçanes	Barranc de Pradell
	Viaducte	214,854	Marçà - Pradell	Barranc de Pradell
	Viaducte	220,967	Dosaigües - Riudecanyes	Barranc d'Escolà
	Viaducte	221,394	Dosaigües - Riudecanyes	Barranc dels Masos
	Viaducte	223,878	Dosaigües - Riudecanyes	Barranc de la Fuina
	Pont	228,134	Riudecanyes - Les Borges	Riera de Riudecols
	Pont	229,075	Riudecanyes - Les Borges	Riera de les Voltes

	Pont	230,556	Riudecanyes - Les Borges	Riera de les Borges
	Pont	233,189	Les Borges - Reus	Riera de Maspujols
	Pont	240,285	Reus - Morell	Riera de la Abeurada
	Pont	244,134	Reus - Morell	Barranc de la Boella
	Pont	250,605	Morell - Secuita	Riu Francolí
	Pont	251,665	Morell - Secuita	Barranc del Codoi
	Viaducte	259,215	Secuita - Catllar	Riu Gaià
	Viaducte	262,172	Catllar - Riera	Riera de Salomó
	Viaducte	270,279	Roda - Sant Vicenç	Torrent de Bonastre
	Viaducte	270,908	Roda - Sant Vicenç	Torrent de Roda
	Pontó	278,810	Sant Vicenç - Calafell	Riera de la Bisbal
	Pontó	281,535	Calafell - Cubelles	Estany Llared
	Pont	286,301	Calafell - Cubelles	Riu Foix
	Pontó	295,562	Vilanova - Sitges	Torrent Riera
	Pont	299,674	Vilanova - Sitges	Riera de Canyelles
	Pont	302,015	Vilanova - Sitges	Estrada Vilanova i Sitges
	Pont	304,485	Sitges - Vallcarca	Riera Vallcarca
	Viaducte	309,141	Vallcarca - Garraf	
	Pontó	329,008	Garraf - Prat	
	Pontó	330,181	Prat	Riu Llobregat
<b>Saragossa - Lleida - Barcelona</b>	Pont metàl·lic	184,024	Lleida - Bell-Lloc	Riu Segre
	Pont metàl·lic	223,932	Anglesola - Tàrrega	Riu Cervera
	Pont metàl·lic	292,842	Rajadell - Manresa	Riera Rajadell
	Pont metàl·lic	293,380	Rajadell - Manresa	Riera Rajadell
	Pont metàl·lic	293,710	Rajadell - Manresa	Riera Rajadell
	Pont metàl·lic	295,338	Rajadell - Manresa	Riera Rajadell
	Pont metàl·lic	303,727	Manresa - Sant Vicenç	Riera Rajadell
	Pont metàl·lic	305,300	Manresa - Sant Vicenç	Riu Cardener
	Pont metàl·lic	308,055	Manresa - Sant Vicenç	Riu Llobregat
	Pontó	311,492	Manresa - Sant Vicenç	Barranc del Padró
	Pontó	317,485	Monistrol - Vacarisses	Barranc de Sasana
	Pontó	323,097	Vacarisses - Olesa	Barranc Puxadell
	Viaducte	324,555	Vacarisses - Olesa	Riera Buxadell
	Pontó	329,074	Viladecavalls - Terrassa	Torrent Llort



	Pontó	329,512	Viladecavalls - Terrassa	Riera Gaià
	Pont metàl·lic	332,870	Viladecavalls - Terrassa	Riera de Terrassa
	Pont metàl·lic	335,363	Terrassa - Sabadell	Riera de les Arenes
	Pont metàl·lic	351,440	Cerdanyola - Montcada	Riera de Sant Quirós
	Pont metàl·lic	352,300	Cerdanyola - Montcada	Riera de Sant Cugat

Font: elaboració pròpia a partir de les dades localitzades a l'Uffició Históric della Aeronautica Militar Italiana.

Algunes de les informacions sobre punts sensibles de les comunicacions eren tan sofisticats com la següent<sup>335</sup>: «*Como complemento a nuestra nota sobre puntos sensibles de las comunicaciones en Aragón hay que añadir el puente de F.C. Zaragoza a Barcelona, sobre el río Matarraña, a unos 2Km saliendo de Nonaspe hacia Barcelona. Está apoyado uno de los extremos en un túnel. Es de difícil reparación.*»

Els ponts són una infraestructura bàsica per les comunicacions de qualsevol indret ja que permeten el pas de qualsevol mitjà de transport, saltar una depressió o obstacle, ja sigui un riu, un barranc, etc., o creuar una altra via de comunicació a nivell inferior. En el cas de la geografia catalana, amb barrancs, rius, rieres i altres accidents naturals que formen part de la nostra geografia, la presència de ponts és molt necessària. Aquest aspecte fa que dins la nostra xarxa de comunicacions siguin imprescindible la seva presència per mantenir una bona comunicació amb diferents zones del Principat, de la resta del territori espanyol i amb França. Sense la seva presència els transports, ja siguin via carretera o ferrocarril, serien impossibles. Per aquesta raó, la seva protecció o destrucció és tan important dins d'un conflicte bèl·lic. Conscients de què amb l'anul·lació d'alguns dels ponts presents a Catalunya els transports ferroviaris de materials de guerra i de tropes seria irrealitzable, les autoritats militars franquistes es plantejaren des del primer moment el bombardeig d'aquestes infraestructures. D'aquesta manera ja des de pràcticament els primers moments de conflicte foren objecte de bombardeigs ponts com el de Colera, bàsic per mantenir les comunicacions amb França, o d'altres com el de Queixons sobre el Segre, els viaductes de Duesaigües o els situats sobre el riu Francolí a Tarragona. Tots ells foren sistemàticament bombardejats amb uns resultats finals molt pobres. Les pròpies autoritats franquistes reconeixien un cop finalitzada la guerra el fracàs d'aquestes operacions. En un informe per valorar els danys ocasionats per la guerra elaborat per la Cambra de Comerç i Navegació de Barcelona amb data de 30 setembre de 1939, es posava de manifest el nul èxit que tingueren els bombardejos sobre la zona de

<sup>335</sup> Citat a Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan. *España en llamas. La Guerra Civil desde el aire*. Madrid: Temas de Hoy, 2003 pàg. 270.

frontera per impedir l'intercanvi comercial entre el Principat i França<sup>336</sup>: «*Aunque exceso, el tráfico ferroviario por la frontera francesa no se interrumpió, pues los bombardeos de la línea no consiguieron destruir ningún puente importante. Fue activo el tráfico por carretera por medio de camiones, de los cuales tenía muchos el comité rojo.*»

En altres moments, especialment durant la batalla de l'Ebre, foren objecte de bombardeigs ponts ferroviaris com els ubicats a localitats com García (Ribera d'Ebre), Flix (Ribera d'Ebre), Móra la Nova (Ribera d'Ebre) o Ginestar (Ribera d'Ebre) amb la fi d'impossibilitar l'arribada d'efectius per part de les tropes republicanes. En tots tres casos, i sempre com a referència la pròpia documentació de l'exèrcit franquista, els ponts foren colpits per les bombes.

Tot i aquests bombardeigs continus sobre ponts ferroviaris, la gran majoria d'ells, foren destruïts per les tropes republicanes durant la seva retirada de Catalunya. Amb la l'objecte d'impossibilitar l'avanç rebel, les unitats de sapadors republicans<sup>337</sup> anaren volant de manera més o menys encertada tots aquells ponts ferroviaris que impossibilitessin l'avanç rebel. Moltes d'elles anaven més encaminades a facilitar el replegament que causar danys a les infraestructures. D'aquesta manera, un cop va finalitzar la guerra, es va realitzar un recompte per cadascuna de les companyies ferroviàries instal·lades a Catalunya per esbrinar el número de ponts que calia reparar i el valor dels danys soferts. A partir d'aquestes informacions s'ha pogut determinar que el nombre total de ponts ferroviaris destruïts fou de 74, 33 dins de la línia MZA i 41 dins la Nord, mentre que de túnels que patiren desperfectes foren 7, tots ells ubicats dins les línies de la companyia MZA:

**Taula 19: Relació de ponts ferroviaris destruïts a Catalunya durant la Guerra Civil.**

Línia	Tipus d'obra	Indret	Km	Localitat o comarca	Companyia	Destrucció
-------	--------------	--------	----	---------------------	-----------	------------

<sup>336</sup> Archivo Histórico Nacional (AHN). F.C. Causa General. C.1672, Exp. 4, Peça 8 de Barcelona. Delitos contra la propiedad e informes de las Cámaras Oficiales de Comercio y Navegación.

<sup>337</sup> Els sapadors ferroviaris tenien per missió reparar i donar servei als ferrocarrils ubicats a la zona d'operacions i inclús perllongar-los, fer-se càrrec dels que pogués abandonar l'enemic per aprofitar-los. Els ponts del ferrocarril tenen les seves característiques especials de resistència i rigidesa, i els seus mètodes de treball són també especials, en consonància amb les càrregues que han de circular i el servei que han de prestar. El personal utilitzat és, en general, especialitzat en aquests treballs.

Pel que fa a les destruccions, ells eren els encarregats de posar les càrregues, de fer el forns en les obres existents, així com obrir foc. La voladura d'un pont havia de comprendre el tall de les seves bigues per diverses seccions, la destrucció de les piles i contraforts amb càrregues situades el més a prop possible dels ciments, així com la inutilització dels accessos.

Pel que feia a les vies, la destrucció la realitzaren en situ amb la finalitat d'obligar a l'enemic a dedicar un temps a desmuntar el que havia quedat de via, abans de passar a col·locar la nova.

Madrid Barcelona	Pont	Riu Matarranya	492,57		MZA	Abril i agost de 1938
Madrid Barcelona	Pont	Barranc de Vallmorta	496,68	Ribera d'Ebre	MZA	
Madrid Barcelona	Pont	Barranc de Bocadevall	519,54		MZA	
Madrid Barcelona	Pont	Riu Ebre	528,253	Garcia	MZA	Abril de 1938 i Gener de 1939
Madrid Barcelona	Viaducte dels Masos		562,394	Baix Camp	MZA	
Madrid Barcelona	Pont	Riera la Bisbal	619,81	La Bisbal	MZA	
Madrid Barcelona	Pontó	Riera de Vallbona	654,273	Garraf	MZA	
Madrid Barcelona	Pont	Riu Llobregat	671,181	Prat	MZA	
Picamoixons a Roda	Viaducte del Pou		4,84		MZA	
Tarragona a Barcelona	Pont	Riera la Bisbal	27,941	Vendrell	MZA	
Tarragona a Barcelona	Pont	Rambla	38,182	Arboç	MZA	
Tarragona a Barcelona	Pas inferior	Carretera València a Barcelona	48,058		MZA	
Tarragona a Barcelona	Pont	Riera de Montanys	40,086		MZA	
Tarragona a Barcelona	Pont	Torrent de la Bruixa	41,162		MZA	
Tarragona a Barcelona	Pont	Riu Llobregat	73,9	Martorell	MZA	
Barcelona a França per Mataró	Pont	Riu Tordera	59,183		MZA	
Barcelona a França per Granollers	Pas inferior	Carretera antiga de França	158,196		MZA	
Barcelona a França per Granollers	Pont	Riera de Partagàs	158,395	Tordera	MZA	
Barcelona a França per Granollers	Pont	Sèquia	179,635	Sils	MZA	
Barcelona a França per Granollers	Pas inferior	Estació	189,39	Caldes de Malavella	MZA	
Barcelona a França per Granollers	Pont	Riu Onyar	195,38		MZA	
Barcelona a França per Granollers	Pont	Sèquia	195,514	Riudellots	MZA	
Barcelona a França per Granollers	Pont	Torrent de la Búsqueda	212,049		MZA	
Barcelona a França per Granollers	Pas inferior	Ferrocarril Girona a Palamós	214,086	Palamós	MZA	
Barcelona a França per Granollers	Pont	Riera Pelegret	217,018	Girona	MZA	
Barcelona a França per Granollers	Pont	Riu Ter	223,11		MZA	
Barcelona a França per Granollers	Pas inferior	Camí Camarella	231,785		MZA	
Barcelona a França per Granollers	Pont	Riu Fluvià	236,017		MZA	
Barcelona a França per Granollers	Pont	Riu Manol	244,02	Figueres	MZA	
Barcelona a França per Granollers	Pont	Riera Carmasó	259,636		MZA	

Barcelona a França per Granollers	Pont	Riera de Llançà	263,384	Llançà	MZA	
Barcelona a França per Granollers	Pont	Riera de Llançà	264,401	Llançà	MZA	
Barcelona a França per Granollers	Pont	Riera de Colera	270,423	Colera	MZA	
Saragossa a Barcelona	Pont	Riu Segre	184,024	Lleida	Nord	3 abril de 1938
Saragossa a Barcelona	Pont	Canal	184,363	Seròs	Nord	5 gener de 1939
Saragossa a Barcelona	Claveguera		201,22		Nord	
Saragossa a Barcelona	Pontó	Canal Urgell	205,435		Nord	
Saragossa a Barcelona	Pontó	Canal Urgell	220,675		Nord	
Saragossa a Barcelona	Claveguera		242,3		Nord	
Saragossa a Barcelona	Claveguera		243,15		Nord	
Saragossa a Barcelona	Claveguera		246,78		Nord	
Saragossa a Barcelona	Claveguera		247,55		Nord	
Saragossa a Barcelona	Claveguera		247,92		Nord	
Saragossa a Barcelona	Pont	Barranc Sant Martí	262,477		Nord	
Saragossa a Barcelona	Pontó	Estació	276,6	Seguer	Nord	
Saragossa a Barcelona	Claveguera		290,5		Nord	
Saragossa a Barcelona	Pont	Riera de Rajadell	295,3	Bages	Nord	
Saragossa a Barcelona	Pas inferior		300,615		Nord	
Saragossa a Barcelona	Pont	Riera de Rajadell	303,2	Bages	Nord	
Barcelona a Sant Joan de les Abadesses	Pas inferior		41,6		Nord	
Barcelona a Sant Joan de les Abadesses	Pont	Riu Ter	77,08	Manlleu	Nord	2 febrer de 1939
Barcelona a Sant Joan de les Abadesses	Pontó		77,192		Nord	
Barcelona a Sant Joan de les Abadesses	Pont	Riu Ges	84,271		Nord	3 de febrer de 1939
Barcelona a Sant Joan de les Abadesses	Pas inferior	Carretera de Torelló	48,38	Torelló	Nord	
Barcelona a Sant Joan de les Abadesses	Pont	Riu Ter	91,85		Nord	5 de febrer de 1939
Barcelona a Sant Joan de les Abadesses	Pont de Rocafiguera		97,33		Nord	6 de febrer de 1939
Barcelona a Sant Joan de les Abadesses	Pont	Riera de Vallfogona	98,352	Ripollès	Nord	
Lleida a Reus i Tarragona	Pas inferior		27,195		Nord	
Lleida a Reus i Tarragona	Pont	Riu Francolí	59,071		Nord	
Lleida a Reus i Tarragona	Pont de la Farga	Riu Francolí	61,933		Nord	
Lleida a Reus i Tarragona	Pontó		64,621		Nord	
Lleida a Reus i Tarragona	Pont de Rochelas	Riu Francolí	66,312		Nord	
València a Tarragona	Pas inferior		52,5		Nord	
València a Tarragona	Pont	Riu Ebre	191,983	Tortosa	Nord	març de 1938
València a Tarragona	Pont	Barranc dels Frares	204,187	Baix Ebre	Nord	
València a Tarragona	Pont	Barranc de la Granadella		Les Garrigues	Nord	
València a Tarragona	Pont	Barranc de Camarles	211,001		Nord	

València a Tarragona	Pontó		236,791		Nord	
València a Tarragona	Pontó		240,373		Nord	
València a Tarragona	Pont	Riu Francolí	274,113	Tarragona	Nord	
València a Tarragona	Pas inferior		274,641	Tarragona	Nord	
Ripoll a Puigcerdà	Pont	Riu Ter	0,5		Nord	
Ripoll a Puigcerdà	Pont	Riu Freser	0,604		Nord	
Ripoll a Puigcerdà	Pas inferior		0,7	Ripoll	Nord	

Font: elaboració pròpia a partir de la següent documentació: Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Servicio de Vía y Obras. Relación de obras averiadas o destruidas por los rojos en las distintas líneas. Madrid, junio de 1939. AHF. C.1313-003. «Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Reparación y construcción de puentes durante el Glorioso Movimiento Nacional». *Revista de Obras Públicas. Número especial 1936-1939*. Madrid, 1940?, pàg. 66-82.

## Taula 20: Relació de túnels ferroviaris destruïts a Catalunya durant la Guerra Civil.

Línia	Tipus d'obra	Km	Localitat	Companyia
Madrid Barcelona	Túnel	512,9	Ascó	MZA
Madrid Barcelona	Túnel	524,485		MZA
Madrid Barcelona	Túnel	535,734	Darmós	MZA
Madrid Barcelona	Túnel	590,094		MZA
			Bas de les	
Madrid Barcelona	Túnel	646,513	Escales	MZA
Barcelona a França per Mataró	Túnel	12,207	Montgat	MZA
Barcelona a França per Mataró	Túnel de la Torreta	46,99	Calella	MZA

Font elaboració pròpia a partir de la següent documentació: Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Servicio de Vía y Obras. Relación de obras averiadas o destruidas por los rojos en las distintas líneas. Madrid, junio de 1939. AHF. C.1313-003. «Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Reparación y construcción de puentes durante el Glorioso Movimiento Nacional». *Revista de Obras Públicas. Número especial 1936-1939*. Madrid, 1940?, pàg. 66-82.

La majoria d'aquestes destruccions es van produir durant els darrers moments de la guerra a Catalunya, quan l'exèrcit republicà va emprendre la retirada cap a França. Fruit d'aquesta tàctica defensiva el número de destruccions relacionades amb el sistema ferroviari català foren molt destacats.

Després de consultar diferents arxius ens ha estat impossible localitzar el número total de danys que patí el sistema ferroviari català. El que si ha estat possible trobar han estat el nombre de danys que registraren les diferents companyies de ferrocarrils, xifres aquestes que ens han permès aproximar-nos a la xifra total de destruccions que es donaren al Principat.

Gràcies al procés de nacionalització de l'any 1941 de les companyies ferroviàries privades, procés on els costos bèl·lics ocuparen un lloc central, es pot comptar amb una àmplia informació sobre aquests danys.

A la companyia Nord les destruccions es concentraren especialment al territori català, en especial a les línies Almansa – València – Tarragona, amb un 12.4% del total de destruccions patides a la línia; Saragossa – Barcelona, amb un 11.1%; i Barcelona – Sant Joan de les Abadesses, amb un 4.8%. La major part de les destruccions es concentraren, tal com s'ha vist, a les estacions, per després localitzar-se als ponts, viaductes, pontons i túnels. Entre les estacions i aquestes darreres infraestructures es concentraren el 84.7% del total de les destruccions. La resta de desperfectes afectaren a diferents aparells de les vies com foren rails, travessies, canvis d'agulles o senyals<sup>338</sup>.

Malauradament no es disposen de dades tan precises pel cas de la companyia MZA. En aquest darrers cas només es disposa d'un informe elaborat pels responsable de la pròpia companyia titulat<sup>339</sup>: «*Relación de los gastos efectuados a consecuencia de daños causados por motivos de guerra, en la vía, obras de fábrica y tramos metálicos, y edificios según los datos conocidos hasta el 31 de mayo de 1939*». Segons les dades publicades en aquest informe, i només centrant-nos en aquelles línies que tenien tot o part del seu recorregut a Catalunya, el major nombre de destruccions es donaren en obres de fàbrica, especialment en ponts, i en diversos trams metàl·lics. Foren dues les línies amb un major xifra de destruccions: la Madrid – Barcelona, que tingué 16 incidències incloent-hi voladures de ponts, túnels i viaductes; i la de Barcelona a França, per Granollers, que es va veure afectada per 18 voladures. Pel que fa a la resta de línies el número i quantia de danys foren els següents:

**Taula 21: danys a les vies de la companyia MZA.**

Localització dels danys	Línia	Indret	Quantitat
Via	Madrid a Barcelona	Destrosses de guerra en diversos trams de via, sense especificar indret.	21.300,96
Via	Madrid a Barcelona	Reparació de destrosses causades a la via entre Barcelona i Girona per l'interior.	5.597,36
Via	Tarragona a Barcelona i França per Granollers	Reparació vies.	7.199,78
Via	Barcelona enllaç Mataró	Reparació vies.	3.761,38

<sup>338</sup> Gayón García, Francisco; Muñoz Rubio, Miguel. «Los transportes y las comunicaciones durante la Guerra Civil.» dins del *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*. Setembre de 2006, pàg.36.

<sup>339</sup> ARCHIVO HISTÓRICO DEL FERROCARRIL (AHF).. Relación de gastos y obras averiadas y destruidas por los republicanos de Servicio de Vías y Obras de la compañía MZA en las distintas líneas. Fons Wais, W/0104/008

Total Via	Catalunya		37.859,49
Total Via	MZA		237.132,54

Font: elaboració pròpia a partir de AHF. Relación de gastos y obras averiadas y destruidas por los republicanos de Servicio de Vías y Obras de la compañía MZA en las distintas líneas. Fons Wais, W/0104/008

El 16% de les destrosses en vies sobre el total de línies de la companyia MZA es concentraren a Catalunya.

**Taula 22: danya localitzats a les obres de fàbrica de la companyia MZA.**

Localització dels danys	Línia	Indret	Quantitat
Obres de fàbrica i trams metàl·lics	Madrid a Barcelona	Ponts, pontons, viaductes, etc. dins del territori català	456.436,86
Obres de fàbrica i trams metàl·lics	Barcelona enllaç Mataró	Ponts, pontons, viaductes, etc. dins del territori català	102.973,42
Obres de fàbrica i trams metàl·lics	Tarragona a Barcelona per França	Ponts, pontons, viaductes, etc. dins del territori català	519.342,64
Total	Catalunya		1.078.752,93
Total	MZA		1.610.313,66

Font: elaboració pròpia a partir de AHF. Relación de gastos y obras averiadas y destruidas por los republicanos de Servicio de Vías y Obras de la compañía MZA en las distintas líneas. Fons Wais, W/0104/008

El 67% de les destrosses en obres de fàbrica i trams metàl·lics sobre el total de línies de la companyia MZA es concentraren a Catalunya. Dada que demostra que aquesta infraestructura ferroviària va ser la més afectada per les destruccions de guerra.

**Taula 23: Danys registrats als edificis de la companyia MZA.**

Localització dels danys	Línia	Indret	Quantitat
Edificis i altres	Madrid a Barcelona	Estació de Móra la Nova	15.443,80
Edificis i altres	Madrid a Barcelona	Estació de França de Barcelona	3.441,23
Edificis i altres	Madrid a Barcelona	Estació Morrot de Barcelona	3.535,96
Edificis i altres	Madrid a Barcelona	Estació Vilanova	45.293,66
Edificis i altres	Tarragona a Barcelona i França	Estació Tarragona	4.135,15
Total	Catalunya		71.849,80
Total	MZA		848.282,60

Font: elaboració pròpia a partir de AHF. Relación de gastos y obras averiadas y destruidas por los republicanos de Servicio de Vías y Obras de la compañía MZA en las distintas líneas. Fons Wais, W/0104/008

El 8,5% de les destrosses en vies sobre el total d'estacions de la companyia MZA es concentraren a Catalunya.

Totes aquestes dades posen de manifest que el número de destruccions que es produïren dins del sistema ferroviari català foren molt elevades. Els bombardeigs que cercaven destruir tant

estacions com ponts aconseguiren danyar en poques ocasions aquestes infraestructures. El major nombre de danys es concentrà en els ponts que foren destruïts per les tropes republicanes durant la seva retirada amb l'objectiu d'impedir l'avenç rebel. Unes destrosses que motivaren que les comunicacions ferroviàries dins del Principat fossin complicades un cop va finalitzar la guerra. Tot i aquests fets, el principal efecte que tingué la Guerra Civil sobre el sistema ferroviari català no van ser les destruccions que va patir, sinó que el conflicte provocat per les tropes rebels va aconseguir paralitzar el procés de modernització que s'havia iniciat anys abans i que va portar a la paralització de l'economia catalana.



## **LA GUERRA DELS ENGINYERS MILITARS. LES DESTRUCCIONS I RECONSTRUCCIONS DE PONTS DURANT LA GUERRA CIVIL A CATALUNYA.**

En aquesta part del treball es dedicarà a l'estudi i anàlisi dels ponts que foren destruïts durant la guerra. Després d'haver explicat la destrucció des del mar i l'aire de les infraestructures classificades com a objectius militars, en els següents capítols s'estudiarà qui, com, on, quan i perquè es destruïren un gran nombre de ponts amb l'arribada de la guerra a Catalunya. Si aquestes destruccions tingueren algun sentit tàctic dins el context de guerra, o simplement, es realitzaren amb la idea de portar el caos i la devastació al territori.

Un cop plantejades i resoltes aquestes qüestions es passarà a l'explicació de qui, com, on, quan i perquè es reconstruïren tots aquests ponts que foren danyats durant la guerra. Totes aquestes preguntes seran contestades en els punts que es desenvoluparan a continuació.

### **Els ponts i els rius dins l'estratègia militar. El cos d'enginyers.**

El ponts són obres de fàbrica, estructura metàl·lica, fusta, etc. capaços de suportar càrregues dinàmiques. Es tracta d'una infraestructura clau pel transport i les comunicacions terrestres, ja que amb el seu pas s'aconsegueixen superar diferents dificultats naturals com depressions, rius, rierols, rieres o barrancs. Al llarg de la història dels conflictes armats, els ponts han estat un element clau dins dels moviments tàctics ofensius i defensius dels exèrcits. La seva defensa o la seva destrucció han estat fonamentals per la resolució final d'una batalla o fins i tot d'una guerra. Un cop finalitzen els conflictes bèl·lics, la seva reconstrucció també és bàsica per reprendre les comunicacions entre diferents territoris, i assolir, d'aquesta forma, la normalitat d'un país.

En la majoria de casos, els ponts es troben associats als rius, ja que aquests tenen com a funció principal el de creuar-los i comunicar les dues ribes que queden separades. Per aquesta raó, en el transcurs de molts conflictes bèl·lics, la defensa i/o destrucció d'un pont es trobava lligada a la defensa del pas d'un riu. D'aquesta manera, els rius al llarg dels temps s'han convertit en obstacles que proporciona la natura als exèrcits per impedir els avanços dels enemics, els quals es queden aturats al no poder seguir el seu camí. El sistema de tallar els ponts per dificultar la persecució d'un exèrcit en retirada, el van posar en pràctica, per primera vegada, els rusos, durant la campanya de l'any 1812 contra Napoleó.

Els avanços tecnològics que es donaren durant la Guerra Civil, amb l'aparició de noves armes de major destrucció, i al mateix temps, de major pes, provocaren que en molts casos les

progressions de les tropes es veieren seriosament condicionats per les destruccions de tot tipus de ponts. Sense aquesta infraestructura en bones condicions, aquelles noves màquines de guerra no podien travessar els rius, rieres o barrancs, i per tant, no podien seguir avançant. La destrucció dels ponts impedia que els exèrcits que avançaren no poguessin rebre avituallament de manera continuada, fet que també afectava el ritme d'ocupació d'un territori.

Tot i aquesta importància, els rius, com obstacles, també han estat menystinguts per grans estadistes militars com Napoleó, qui va arribar a afirmar que: «*Mai un curs d'aigua s'ha considerat com un obstacle capaç d'aturar la marxa d'un Exèrcit més d'una jornada*<sup>340</sup>.»

Segons aquestes teories qualsevol exèrcit que pretengués resistir una ofensiva hauria de fugir dels rius. Però malgrat aquestes hipòtesis, el cert és que la història ens ha ensenyat que per plantejar batalles defensives sempre s'han utilitzat com a recurs els rius. Bona part dels exèrcits que han entrat en conflicte, i s'han vist obligats a mantenir-se a la defensiva, per fer-ho han buscat els rius per recolzar el seu desplegament i iniciar un contraatac o per contra retirar-se. En aquest darrer cas se cerquen els rius per dificultar l'avanç de l'enemic. Unes dificultats que no només se centren en haver de travessar el riu sinó que van més enllà, ja que venen acompanyades per la destrucció sistemàtica dels passos que puguin tenir. Així apareixen els exemples del Marne i Somme durant la I Guerra Mundial; el Jarama i l'Ebre durant la Guerra Civil; els intents de defensa que organitzaren les tropes franceses a la primavera de 1940 sobre el Somme i l'Aisne; o foren els rius els que jalonen l'avanç victoriós dels Exèrcits alemanys durant la II Guerra Mundial a Polònia i Rússia: el Vístula, el Don, el Dnieper, el Volga a Stalingrat, presenciaren a les seves valls les més grans batalles d'aniquilament. Foren més tard l'Oder i el Rin els bastions en què aquests mateixos exèrcits intentaren la darrera i desesperada defensa per impedir la invasió d'Alemanya. Més recentment també cal destacar la defensa i voladura de ponts a Fitz Roy, durant la guerra de les Malvines, o el pont de la ciutat bosniana de Mostar durant la guerra dels Balcans.

Per tots aquests exemples, i de molts d'altres que s'han donat al llarg dels segles, es posa de manifest que en el moment que un exèrcit es veu obligat a mantenir-se a la defensiva, busca un riu per recolzar el seu desplegament o simplement per protegir la seva retirada cap a la rereguarda i així poder reorganitzar-se. En aquest darrer aspecte, també és cert que en el moment que un exèrcit es troba en retirada davant l'ofensiva de l'enemic, el pas del riu, o un altre classe d'accident natural, tot i la destrucció del pont, no és prou impediment perquè les tropes atacants el puguin travessar a posteriori.

---

<sup>340</sup> López Muñiz, E. M. «Los cursos de agua en la ofensiva y la defensiva.» *Ejército. Revista ilustrada de las armas y servicios*. Núm. 125, juny de 1950. Madrid: Ministerio del Ejército, pàg. 17

En les retirades, sempre es procura multiplicar els obstacles actius i passius: la utilització de fil ferro espinós, camps de mines, fossars, etc. Tot és bo i tot s'utilitza per imposar a la progressió dels exèrcits un ritme més lent. En aquestes tàctiques defensives és lògic que quan la naturalesa brinda els exèrcits accidents naturals que puguin impedir o alentir l'avanç de l'enemic aquests els aprofitin.

Els encarregats de portar a terme totes aquestes accions defensives o ofensives a l'entorn dels ponts i dels rius són els Enginyers militars. Els Enginyers militars són l'arma del treball especial, perquè per portar a terme les seves missions utilitzen un conjunt d'enginyers pel combat i de materials especials que exigeixen als seus oficials coneixements semblants a l'enginyeria civil. Els seus integrants estan instruïts, organitzats i proveïts d'útils apropiats per resoldre tots els problemes d'ordre tècnic que es puguin presentar en campanya. Els Enginyers han d'intervenir amb la seva feina quan es tracti d'aconseguir duració, solidesa o rapidesa d'execució, característiques que requereixen determinades aptituds professionals. Al mateix temps, són els encarregats de dirigir i executar els treballs d'interès general i tots aquells d'interès particular que imposi la situació tàctica.

Les principals tasques que executa l'Arma d'Enginyers durant el transcurs d'un conflicte bèl·lic són, de manera esquemàtica, les següents:

1. Crear, conservar i restablir les comunicacions ordinàries, navegables i telefèriques.
2. Les fortificacions. En la preparació del terreny pel combat, tots els treballs que exigeixen la direcció tècnica.
3. Preparar i portar a terme la guerra de mines.
4. Preparar i executar les destruccions.
5. Il·luminació general de l'exploració i vigilància.
6. La construcció, explotació i reparació de tots els ferrocarrils.
7. La construcció i establiment dels passos sobre rius, barrancs o altres obstacles.
8. El servei de transmissions.
9. El servei d'automòbils.
10. La captació, conducció i elevació d'aigües i construccions aiguades.

Per poder atendre totes aquestes tasques, l'Arma d'Enginyers s'estructura en diferents elements orgànics dins de les grans unitats i en tropes que s'organitzen en els períodes de mobilització. Els elements orgànics en què es divideix l'Arma, i les seves tasques, són els següents:

1. Unitats de Sapadors Minadors.
2. Unitats d'Aerostació.
3. Unitats d'Automobilisme.
4. Unitats de Pontoners.
5. Unitats d'Enllumenat.
6. Unitats de Ferrocarrils.
7. Parcs d'Enginyers.

**Taula 24: Organització i missions dels enginyers militars.**

Unitat	Missió	Material
Pontoners	Pas discontinu per sorpresa o amb foc Pas ràpid infanteria Pont de 24 tm sobre pontons Pas ordinari Pas de càrregues pesades Pas de càrregues extraordinàries Reserva general de sapadors, per construcció ponts d'avantguarda	Llanxes ràpides Passera flotant Passera flotant reforçada Pont de 24 tm sobre pontons Pont de 24 tm sobre pontons, reforçat Comporta amb pontons, bigues. Ponts i passeres amb cavallets
Sapadors divisionaris	Pas discontinu Pas ràpid infanteria Pont de 24 tm sobre pontons Pas ordinari de les càrregues anteriors i infanteria Pas ordinari de tots els elements, inclús camions i tancs Pas de càrregues pesades	Barques neumàtiques Passera flotant Passera flotant reforçada Passera sobre cavallets Ponts d'avantguarda de 20 a 24 tm Igual anterior i cavallets intermitjos
Sapadors de la divisió cavalleria	Pas discontinu Pas ràpid Pas normal cavalleria Pas normal divisió	Barques neumàtiques Passera especial sobre barques Passera sobre cavallets Pont d'avantguarda
Sapadors cos de l'exèrcit	Construir ponts de rereguarda, reemplaçar material d'avantguarda, aixecar-lo i tornar-lo a les tropes que el fan servir	
Sapadors ferroviaris	Reconstruir ponts de ferrocarril	
Sapadors d'exèrcit	Reconstruir els ponts de manera definitiva.	
Sapadors minadors	Les destruccions de totes les classes a la retirada, així com les reparacions a l'avanç. La construcció i reparació de carreteres i pistes. La construcció de passeres i ponts lleugers i la substitució dels ponts reglamentaris per fixos.	

En el cas que ens ocupa, s'ha de centrar la nostra atenció en tres unitats concretes que participaren de forma destacada en la construcció, defensa, destrucció i reconstrucció de ponts. Aquestes unitats foren els Sapadors Minadors, les quals tenien entre les seves atribucions les destruccions de totes les obres en cas de retirada, així com les reparacions en cas d'avanç. També tingué entre les seves comeses la construcció de passeres i ponts lleugers. Els Pontoners, que es dedicaren a la construcció de passos per rius, utilitzant habitualment pontons i barques. I, finalment, els sapadors ferroviaris, creats per organitzar, conservar, explotar, construir i destruir vies de ferrocarril.

Totes aquestes tasques foren executades durant la Guerra Civil tant per l'exèrcit republicà com pel franquista, i tingueren una especial importància i protagonisme durant el període que la guerra traslladà el seu camp de batalla a Catalunya.

L'Arma d'Enginyers fou constituïda dins de la majoria d'exèrcits fa relativament pocs anys, raó per la qual ha estat sempre considerada una de les armes més joves. Malgrat aquest aspecte, a l'hora de la veritat, es fa difícil d'establir el moment exacte del seu naixement. Es pot considerar que el primer home que va organitzar una defensa o fortificació fou el primer enginyer militar de la història.

Els especialistes estan d'acord en afirmar, que durant l'antiguitat no existiren els Enginyers militars i, efectivament, cap tractat militar en parlà fins el segle XIV. Malgrat aquest fet, durant aquells anys si que existia la necessitat de defensar-se –fortificar– o d'atacar les defenses d'altres exèrcits, així com facilitar els moviments de les tropes, missions totes elles específiques dels enginyers. Per aquesta raó, es pot dir que a nivell pràctic l'Arma d'enginyers sempre ha estat present dins del món militar al llarg de la història.

Durant el període medieval els treballs militars de fortificació o de comunicació els realitzaven els homes que portaven a terme aquestes feines a la vida civil. A Espanya, durant el segle XVI, s'organitzaven en temps de guerra, per després dissoldre's amb l'arribada de la pau<sup>341</sup>.

En el cas espanyol, no fou fins l'any 1710 que no s'organitzaria de manera formal l'Arma d'Enginyers, amb el nomenament com Enginyer General dels Exèrcits, Places i Fortificacions del Regne l'oficial d'origen flamenc Jorge Próspero de Verboom. Aquest aconseguiria que el monarca Felip V decretés el 17 d'abril de 1711 la creació de l'Arma d'Enginyers a Espanya.

---

<sup>341</sup> Aquesta petita ressenya històrica sobre l'Arma d'Enginyers a Espanya ha estat estreta de: Ruíz Martín, Ángel. «Bosquejo histórico del Arma de Ingenieros». *Ejército. Revista ilustrada de las armas y servicios*. Núm.125, juny de 1950. Madrid: Ministerio del Ejército; *Memorial de Ingenieros n°86 Extraordinario III Centenario*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2011.

La primera acció en la qual participà aquesta nova arma fou durant el setge de Cardona que portaren a terme les tropes castellanques i franceses aquell mateix any 1711.

Fou doncs Próspero de Verboon el veritable creador de l'Arma d'Enginyers, la qual el 1774 es dividiria en tres branques: l'Acadèmia Militar, la de Fortificacions del Regne i la de Camins, Ponts, Edificis d'Arquitectura Civil i Canals de Rec i Navegació. Aquestes branques es tornarien a fusionar en una de sola l'any 1791, sota el comandament de Francisco Sabatini. José Urrutia fou l'encarregat de crear a principis del segle XIX les tres institucions bàsiques de la jove Arma: l'Ordenança, l'Acadèmia i el Regiment. L'Ordenança fou un reglament que sistematitzà l'organització, categories i atribucions, sent la base o punt de partida de tota la legislació posterior. L'Acadèmia, per la seva banda, adquirí forma i estabilitat per la formació d'oficials<sup>342</sup>.

El Regiment fou la primera unitat de l'Arma d'enginyers, i d'ell derivaren la resta d'unitats de sapadors i minadors. El 1815, el Regiment va passar anomenar-se de Sapadors-Minadors i Pontoners, i estigué integrat per tres batallons.

Aquests tres batallons s'ampliaren a quatre el 1873, apareixen dues noves especialitats: els telègrafs i els ferrocarrils.

Amb l'aparició de l'automòbil nasqué el Servei d'Automobilisme, el qual posteriorment es dividí en dos, els lleugers, dependents de l'Arma d'Enginyers, i els pesats, dependents de l'Arma d'Artilleria.

Durant les primeres dècades del segle XX es produí una lenta, però fructuosa, evolució de l'Arma. Els esdeveniments bèl·lics en què intervingué, especialment al Marroc, posaren a prova la seva preparació, tant en l'apart d'especialitats clàssiques, com les noves formes d'actuació que amb l'evolució dels temps anaren apareixent<sup>343</sup>.

D'aquesta manera fou evolucionant l'Arma d'Enginyers fins la Guerra Civil, període on tindria una actuació més que destacada en l'evolució militar del conflicte. Durant els quasi tres anys que durà, els Enginyers militars, tant de l'exèrcit republicà com del rebel, tingueren temps de posar sobre el terreny totes les tècniques i tàctiques que tenien al seu abast amb l'objectiu de donar la màxima avantatge a les seves tropes.

---

<sup>342</sup> La primera d'aquestes noves acadèmies fou creada a Alcalà d'Henares l'any 1803, i el seu funcionament es perllongà fins l'any 1825. En aquest any fou substituïda per la de Segòvia, la qual només tindria un any de vida. De Segòvia l'Acadèmia es va traslladar a Madrid, fins l'any 1833 que es tornaria a traslladar a una nova seu, Guadalajara, on hi romandria quasi un segle.

<sup>343</sup> Quesada Gómez, Agustín. «Historia del Arma de Ingenieros. Abriendo camino. Presentación del II tomo». *Memorial del Arma de Ingenieros*, núm.72, desembre de 2004, pàg. 155.

Amb l'inici de la Guerra Civil, la majoria d'unitats de l'Arma d'Enginyers quedaren en territori de la República<sup>344</sup>. No hi ha cap mena de dubte, però, que la ubicació de cada militar, caps o tropa, en el moment d'iniciar-se l'alçament, fou causa important del seu recolzament, al menys inicial, en cadascun dels exèrcits. A les zones on l'intent de cop d'Estat no havia aconseguit imposar-se, l'ordre de dissolució de l'Exèrcit, mitjançant els Decrets del 18 de juliol de 1936, afectaren de manera negativa al govern, doncs es va trobar sense un exèrcit professional per combatre els revoltats. En el Primer Decret es dissolia les Unitats que s'havien alçat, i en el segon, es llicenciava a les tropes de les Unitats en què els seus comandaments s'havien sumat a l'aixecament. La manca d'un exèrcit motivà que el 21 de juliol s'ordenés la formació de columnes amb voluntaris per lluitar contra els rebels. Pel que fa als Enginyers, s'organitzà una Agrupació on es reuniren totes les unitats de l'Arma desapareguda.

A la zona on el cop d'estat si que havia aconseguit triomfar, les unitats d'Enginyers continuaren ubicades en les seves casernes, a excepció dels Batallons de Sapadors-Minadors núm. 6, 7 i 8, els quals després de desaparèixer, foren reorganitzats a Sant Sebastià, Valladolid i la Corunya, constituint "unitats mare" de desenes de futures companyies, que nodriren les files rebels d'aquest tipus d'unitats, les quals realitzaren un magnífic paper durant la guerra<sup>345</sup>.

En un primer moment, les Unitats d'Enginyers de tots els dos exèrcits enfrontats foren utilitzades com a Infanteria. Amb l'evolució del conflicte, i tot produint-se els primers combats, els enginyers recuperaren el seu autèntic paper dins la guerra, sent utilitzats en les missions específiques que els caracteritzaven: mobilitat, contra mobilitat i protecció, prenent el màxim protagonisme la fortificació, les comunicacions, el pas dels rius i els obstacles, les destruccions i les transmissions.

A causa de la necessitat d'obtenir mà d'obra no especialitzada per tirar endavant aquestes tasques, tant l'exèrcit republicà com el rebel, crearen batallons especials de recolzament, que la zona republicana s'anomenaren d'obres i fortificació, mentre que a la revoltada es digueren de treballadors. En tots dos casos, com es veurà més endavant en el cas dels batallons de treballadors franquistes, actuaren durant la guerra, a la rereguarda, tot i que en algunes ocasions també ho feren a l'avantguarda.

---

<sup>344</sup> D'una plantilla d'Enginyers de 943 Caps i Oficials, 917 Suboficials i 13.085 de Tropa, quedaren en zona republicana 630 Caps i Oficials, 614 Suboficials i 7.575 de Tropa. Quesada Gómez, Agustín. Op. Cit. pàg. 150.

<sup>345</sup> Quesada Gómez, Agustín. Op. Cit. pàg. 151.

L'actuació de l'Arma d'Enginyers en tots dos exèrcits, en línies generals, estigué molt vinculada a l'actitud tàctica i estratègica dels mateixos. L'exèrcit republicà, tingué una actuació on va predominar les accions defensives, tot cercant impedir la mobilitat dels rebels, a excepció de les batalles de Brunete, Belchite, Terol i Ebre, on va adoptar una actitud ofensiva per recuperar terreny. En molts moments l'eslògan més utilitzat per les tropes d'enginyers republicans fou el de "A la victòria per la fortificació". Accions com les de Madrid, Biscaia, Santander, Oviedo, València o Catalunya, foren bona mostra de l'esforç dels Enginyers de l'Exèrcit de la República, i de milers de ciutadans que hi col·laboraren en la construcció d'aquestes defenses. Al llarg de la guerra, i molt especialment a Catalunya, es disposaren i s'executaren plans de destruccions, perfectament estudiats i executats en alguns moments, que destruïren vies de comunicació i ponts, retardant els avanços franquistes.

Pel que fa a l'exèrcit rebel, l'actuació dels Enginyers militars tingué un caire ofensiu. La necessitat d'ocupar el territori i de facilitar la mobilitat de les tropes marcà les accions de l'Arma. Entre les seves actuacions destacaren la de donar pas a tota velocitat a les unitats d'infanteria, intendència i artilleria perquè aquestes poguessin prosseguir amb l'avançament. Ni les carreteres, ni els camins destruïts, ni els ponts volats, foren excusa per frenar el seu avanç. En el cas de Catalunya, els Enginyers realitzaren un gran esforç per continuar, sense demora, la seva progressió, enfront els obstacles i destruccions que realitzaren els Enginyers republicans.

Molt vinculada a aquesta classificació tàctica d'actuació dels dos exèrcits durant la Guerra Civil estigué les accions militars sobre el pas dels ponts i la seva destrucció. Les accions defensives i ofensives de tots dos exèrcits a Catalunya estigueren lligades als moviments que es realitzaren en els principals rius del país, així com en els seus ponts. La defensa i la superació d'aquestes dificultats marcà la guerra que es visqué al Principat entre l'abril de 1938 i el febrer de 1939. Per aquesta raó, tingueren tanta importància i protagonisme en el esdevenir final del conflicte l'Arma d'Enginyeria, en tots dos exèrcits, i les seves respectives unitats de sapadors i pontoners.

### **El pas dels rius i la destrucció dels ponts a Catalunya durant la Guerra Civil.**

El valor del riu com obstacle pels exèrcits en conflicte es concreta en dos aspectes: el tàctic i el tècnic. El primer es troba relacionat amb la situació tàctica en què es troben els exèrcits bel·ligerants. En aquest cas, doncs, no serà el mateix creuar un riu amb l'enemic lluny, en



retirada, que quan es trobi a prop defensant-lo. Dins d'aquest darrer cas, caldrà tenir en compte si l'enemic es troba organitzat o no.

El segon d'aquests aspectes fa referència als mitjans que disposi un exèrcit per efectuar el pas del riu o la defensa del mateix, així com la naturalesa del propi riu.

Els aspectes tàctics relacionats amb el pas dels rius i la defensa dels mateixos, així com amb la protecció o destrucció dels seus ponts, es poden classificar d'una manera molt esquemàtica<sup>346</sup> en els següents:

1. El pas d'un riu durant una ofensiva per assolir un cap de pont.
2. La retirada d'un riu en el cas de fracassar l'ofensiva<sup>347</sup>.
3. La defensa dels passos d'un o més rius durant la retirada de les tropes.

El primer dels punts fa referència a l'inici d'una ofensiva per part d'un exèrcit amb l'objectiu de creuar un riu, aconseguir arribar a l'altra riba ocupada per l'exèrcit enemic i assolir un cap de pont<sup>348</sup> que permeti avançar cap a altres objectius. Per poder travessar un riu, l'exèrcit que inicia l'ofensiva ha d'utilitzar una sèrie de passos i ponts que li permetin passar a l'altra riba. La utilització d'aquests materials va associat amb el fet que les tropes que protagonitzen l'atac es troben que els ponts que creuaven el riu han estat volats. Per la seva banda, l'exèrcit que defensa les seves posicions ha d'utilitzar tots els seus recursos i la seva força per impedir que aquest pas s'acabi concretant, ja que sinó ho aconsegueix permetrà a les forces enemigues

---

<sup>346</sup> Aquest esquema s'ha realitzat a partir del tipus d'estratègia utilitzada per creuar els rius que es donà fins a la Guerra Civil espanyola. A partir de la II Guerra Mundial, aquesta estratègia es veuria modificada a conseqüència de la utilització d'unitats de paracaigudistes, les quals eren llançades a la rereguarda enemiga amb la missió, entre altres, d'aconseguir evitar la destrucció de ponts. Aquest aspecte tàctic fou fonamental per evitar la destrucció dels ponts durant la campanya alemanya a Holanda, Bèlgica i França; i també, durant la preparació del desembarcament aliat a Normandia.

<sup>347</sup> Per elaborar aquesta classificació s'ha utilitzat diferents manuals d'Enginyeria Militar publicats durant la Guerra tant a la zona republicana com a la zona feixista. En el cas de les forces republicanes s'han fet servir els següents llibres: Escuela Popular de Instrucciones de Guerra. *Puentes Militares. Especialidad de Ingenieros*. Madrid: Ministerio de la Guerra, 1937; *Reglamento táctico de las tropas de Ingenieros*. Madrid: Ministerio de la Guerra, 1937; Escuela Popular de Guerra de Cataluña. *Caminos Militares. Especialidad de Ingenieros*. Barcelona: 1937; així com diferents articles publicats a la Revista *Estado Mayor. Boletín Decenal*, núm. 38 i 39 d'agost de 1938 dedicats al pas dels rius. Pel que a l'exèrcit franquista s'ha seguit el manual d'Enginyers del Tinent Coronel Ladislao Ureña. *Datos prácticos de los trabajos de los zapadores*. Saragossa: Ed. Heraldo de Aragón, 1937. Biblioteca Nacional Sig. 90138. En aquest darrer cas, els comandaments franquistes recomanaren la seva utilització al BOE núm. 257, de 4 de juliol de 1937.

A part de totes aquestes publicacions de l'època, també s'ha consultat i s'ha realitzat un buidatge exhaustiu dels diferents articles que han publicat la revista *Ejército. Revista ilustrada de las armas y servicios*, publicada pel Ministeri de l'Exèrcit, i posteriorment de Defensa, entre 1941 i 2010, consultable en línia al web: [www.portaldecultura.mde.es/publicaciones/revistas/ejercito\\_tierra/index.html](http://www.portaldecultura.mde.es/publicaciones/revistas/ejercito_tierra/index.html). I els publicats a la revista *Memorial del Arma de Ingenieros*, publicada pel Ministeri de Defensa entre 1999 i 2010, consultable en línia al web: [www.portaldecultura.mde.es/publicaciones/revistas/memorial\\_arma\\_ingenieros/index.html](http://www.portaldecultura.mde.es/publicaciones/revistas/memorial_arma_ingenieros/index.html).

<sup>348</sup> Entenem com a cap de pont, aquella posició militar que aconsegueix establir un exèrcit en territori enemic, la qual serveix per com a punt de partida per iniciar l'avanç del gruix de les tropes sobre la resta del territori.

assolir un cap de pont que li facilitarà continuar amb la seva ofensiva cap a altres objectius. L'èxit del pas també significarà la retirada cap a altres punts de les tropes que es trobaven defensant el riu i els respectius ponts.

Quan l'ofensiva, pels motius que sigui, acaba fracassant, l'exèrcit que havia protagonitzat l'atac es retirarà cap a les seves posicions inicials, tot destruint els ponts que hagués estès perquè no puguin ser aprofitats pels seus contrincants.

Aquests aspectes tàctics relacionats amb el pas, defensa i retirada de dos exèrcits enfrontats es donaren en dos moments puntuals de la Guerra Civil a Catalunya. Concretament aquests dos episodis foren els diferents enfrontaments que es registraren a llarg del front del Segre (abril – desembre de 1938) i durant la batalla de l'Ebre (juliol – novembre de 1938). En el primer dels casos l'ofensiva la protagonitzà l'exèrcit franquista, tot cercant assolir diferents caps de ponts als rius Segre i Noguera Pallaresa. En el segon, l'ofensiva la portar a terme l'exèrcit republicà al riu Ebre amb la mateixa finalitat que l'anterior, l'assoliment de caps de pont.

Un cop finalitzada l'ofensiva sobre el pas del riu, si l'exèrcit que ha portat a terme els atacs ha aconseguit establir un o més caps de pont, pot decidir iniciar una nova ofensiva sobre l'exèrcit que no ha aconseguit defensar les seves posicions a la riba del riu. En aquest darrer cas, l'exèrcit vencedor, aprofitant la debilitat de l'enemic, porta a terme una persecució sobre l'exèrcit derrotat amb l'objectiu d'apressar-lo, d'ocupar la resta del territori que no es troba sota el seu control i aconseguí així la victòria definitiva.

Per la seva banda, l'exèrcit perseguit inicia una replegament cap a altres posicions a la rereguarda amb la fi de reorganitzar-se. Per tal de no ser apressat per les tropes enemigues, l'exèrcit en retirada realitza una sèrie de destruccions de ponts i altres obres de fàbrica per aconseguir que l'avanç de les forces contràries sigui més lent i així impedir la seva captura. Es tracta de guanyar temps per poder organitzar-se.

Aquest darrer cas es va produir durant la campanya final d'ocupació de Catalunya per part de l'exèrcit franquista. Entre el 23 de desembre de 1938 i el 13 de febrer de 1939 l'exèrcit rebel inicià una persecució sobre les tropes republicanes amb un triple objectiu: en primer lloc, cercava la destrucció del GERO, el Grup d'Exèrcits de la Regió Oriental destacat a Catalunya; en segon lloc, la neutralització d'aquest exèrcit havia de portar a l'ocupació del territori. I per concloure, al costat de l'ocupació se cercava la pacificació de Catalunya, entesa com la liquidació de qualsevol tipus d'oposició als ocupants<sup>349</sup>.

---

<sup>349</sup> López Rovira, Carles. *La conquesta de Catalunya: diari d'operacions de l'Exèrcit del Nord (desembre de 1938 – febrer de 1939)*. Tesis inèdita, Universitat Autònoma de Barcelona, 2010. pàg. 10.

En el següents apartats, s'exposarà de manera acurada el pas dels rius Segre i Noguera Pallaresa per part de l'exèrcit franquista, amb l'establiment de diversos caps de ponts al llarg del front, i l'ofensiva que va protagonitzar l'exèrcit republicà a l'Ebre. Tots ells van ser clars exemples de pas i retirada dels rius com a conseqüència d'una ofensiva protagonitzada per un dels exèrcits. En el primer cas, l'exèrcit rebel sí que va assolir finalitzar amb èxit la seva ofensiva, ja que assolí establir diversos caps de ponts. En el segon dels casos, tot i realitzar un pas del riu impecable, l'exèrcit republicà no aconseguí establir de manera permanent, només durant uns mesos, ningun cap de pont a l'altra riba de l'Ebre que li permetés seguir aprofundint en els seus objectius. En tots dos casos, els exèrcits que protagonitzaren l'ofensiva utilitzaren diferents mitjans de pas per poder creuar el riu, mentre que l'exèrcit que defensava les seves posicions utilitzà tots els seus mitjans per destruir-los. Molts d'aquests passos que foren destruïts foren ponts permanents que servien per comunicar les dues ribes del riu de les localitats per on passava.

### **El pas del riu Segre i Noguera Pallaresa i la destrucció dels seus ponts.**

L'exèrcit rebel va trepitjar per primera vegada Catalunya el 27 de març de 1938. Després de 20 mesos de guerra les tropes que s'havien alçat en contra del govern legítim de la República aconseguien fer realitat un dels seus màxims objectius, arribar al Principat i iniciar la seva ocupació. Era ben clar que si queia Catalunya la República també sucumbiria i la guerra arribaria a la seva fi.

Els exèrcits franquistes entraren a Massalcoreig el 27 de març, a la comarca del Segrià, i s'apropaven de manera vertiginosa cap a Lleida. Aquest mateix dia, el general Yagüe ocupava Fraga, a la Franja, i s'encaminava amb les seves tropes cap a la capital del Segrià, que veia com pel sud les tropes rebels també s'apropaven, en ser ocupades les poblacions de Seròs i Aitona, a la riba dreta del riu Segre.

La jornada del dia 29, la 5 Divisió de Navarra<sup>350</sup> ocupava en primer lloc la localitat de Seròs, on s'establí el primer dels caps de pont que aconseguí consolidar l'exèrcit franquista a les terres banyades pel Segre i la Noguera Pallaresa. Aquest cap de pont tingué unes dimensions força reduïdes, uns 600 metres de radi amb forma de semicercle, i s'ubicà a la riba oposada

---

<sup>350</sup> Concretament les tropes que ocuparen Seròs foren la XII Bandera de la Legió que pertanyia a la Primera Agrupació de la Cinquena Brigada de Navarra, i que estava recolzada en els seus flancs dret i esquerre, respectivament, pels batallons 4rt i 7è de Zamora, inclosos en la Segona Agrupació d'aquesta unitat, juntament amb la Bandera de FET i el terç de Requetés de Sant Miquel. Minguella i Piñol, Josep M. *Notes sobre el Cap de Pont de Seròs*. Lleida: Institut d'Estudis Ilerdencs de la Diputació de Lleida, 1992 pàg.11

del riu, a la Costa de la Barca, com a resultat de què les tropes republicanes, concretament de la 144a Brigada Mixta, pertanyent a la 44a Divisió del XIIè Cos d'Exèrcit, en la seva fugida no aconseguiren destruir el pont<sup>351</sup> de la carretera comarcal 242 que unia les dues ribes, malgrat que havien posat les càrregues de dinamita per volar-lo<sup>352</sup>. Aquest acció, a la llarga, tingué una gran importància estratègica per l'exèrcit franquista ja que li permetrà iniciar l'ofensiva final sobre Catalunya des d'una posicions d'avantatge. Durant el temps que aquest cap de pont fou defensat per les tropes franquistes hagué de patir diversos intents de recuperar-lo per part de l'exèrcit popular. La tasca primordial de l'exèrcit rebel no fou una altra que la de fortificar per mitja de trinxeres, pous de tirador, camins coberts i unes quinze posicions aïllades, construïdes amb formigó armat. A fi de protegir el pont es construí un sistema de defensiu que consistia en uns parapets alts que es col·locaren damunt de les baranes del pont, unides a la rereguarda per mitjà de sacs d'arena.

Un primer intent de les forces republicanes per recuperar el cap de pont va tenir lloc la nit del 25 de maig, el qual acabaria finalment fracassant<sup>353</sup>.

La zona fou novament atacada per les unitats republicanes la nit del 6 al 7 de novembre com una operació de distracció dins del marc de l'ofensiva a l'Ebre. Després d'un èxit inicial, on les unitats republicanes aconseguiren travessar el riu per Torres de Segre, el dia 20, els franquistes aconseguiren desfer-se de l'ofensiva i fer tornar les tropes republicanes a les seves posicions inicials.

Tot aprofitant aquest petit cap de pont, algunes forces de la 5 Divisió de Navarra prosseguiren el seu avanç per arribar a la Granja d'Escarp. Després d'un primer èxit inicial, les tropes franquistes abandonaren la població per retirar-se a la situació inicial.

Davant la imminent arribada de les tropes rebels a la ciutat de Lleida, el general Pozas, cap en aquells moments de l'Exèrcit de l'Est, transmetia al cap del XII Cos d'Exèrcit republicà l'ordre de què la 46 Divisió, comandada pel tinent coronel Valentín González, més conegut com "el Campesino", es desplaçés cap a la capital del Segrià per defensar-la.

---

<sup>351</sup> El pont sobre el Segre de Seròs fou construït l'any 1913 per l'empresa hidroelèctrica La Canadencia.

<sup>352</sup> Mezquida Gené, Luis M. *La batalla del Segre. Repercusiones del Ebro en el Oeste de Cataluña. Marcha por Aragón. Asedio y defensa de Lleida. Ataques a las cabezas de puente de Balaguer y Serós. Acción diversiva de Vilanueva de la Barca y ofensiva del Bajo Segre (1938-1939)*. Tarragona: Diputació de Tarragona, 1972 (reeditada 2004) pàg. 28.

<sup>353</sup> El cap de pont a partir de l'abril fou defensat per la 150 Divisió franquista, la qual fou l'encarregada d'aturar les ofensives que protagonitzà l'exèrcit republicà el maig de 1938. Posteriorment, aquesta divisió fou substituïda per la 1era de Navarra del Cos d'Exèrcit Marroquí, qui neutralitzà els atacs del novembre de 1938. Minguella i Piñol, Josep M. Op. Cit. pàg. 13-16.

Davant la proximitat de l'atac sobre el nucli urbà de Lleida, "el Campesino" ordenà la construcció de parapets als camins i carrers que donaven accés a l'interior de la ciutat. La seva consigna era resistir fins al final, per bé que ni ell mateix l'acabaria complint<sup>354</sup>.

A les acaballes de març de 1938 les tropes franquistes portaren a terme l'ofensiva final sobre Lleida, després que aquesta fos bombardejada contínuament. Les tropes republicanes intentaren la defensa de la ciutat, es lluità casa per casa i resistiren quatre jornades les investides dels franquistes. Finalment, el dia 3 d'abril, cap a les dues de la tarda, el quarter general republicà donà l'ordre de retirada cap a l'altra riba del riu Segre. Mentre soldats i els pocs civils que encara es trobaven a Lleida anaren desfilant cap l'altra riba, els sapadors republicans acabaven de col·locar les darreres càrregues de dinamita al pont Vell i al pont del Ferrocarril amb la finalitat de destruir-los quan fos donada l'ordre.

Cap a dos quarts de sis se sentí per tota la ciutat una explosió terrible, i una altra de la mateixa intensitat al cap de poca estona. El pont Vell havia estat dinamitat, però encara quedava l'arcada central. Les restes serien destruïdes posteriorment perquè els rebels no poguessin utilitzar-les com a post d'avançat i crear un nou cap de pont a la zona<sup>355</sup>. Per la seva banda, el pont del ferrocarril només va ser volat parcialment, en concret el darrer tram de la riba propera al canal, i així hi romandria fins l'any 1939. En aquest sector es produïren els darrers combats. Els franquistes aprofitant el fet que només havia estat parcialment destruït, realitzaren algunes accions de tempteig, les quals foren rebutjades per, aquesta vegada sí, l'eficaç reacció de les forces republicanes de l'altre costat del riu.

Lleida, d'aquesta manera, havia caigut, encara que no del tot, en mans dels rebels. Les tropes republicanes s'havien quedat a Cappont i la situació es mantindria estable fins el gener de 1939<sup>356</sup>.

A continuació de la capital del Segrià, anaren caient totes les localitats de les ribes dretes dels rius Noguera Pallaresa, Segre i també de l'Ebre. El dia 4, un cop finalitzada la batalla de Lleida, les tropes franquistes avançaren cap al Segre en direcció nord. La 51 Divisió entrà a Alfarràs, on aconseguiren establir un segon cap de pont. Per la seva banda, la 54 Divisió ocupava Almenar i la Portella. D'aquesta manera, aquesta darrera divisió aconseguia desplaçar-se al llarg del marge esquerra de la Noguera Pallaresa des d'Almenar fins a Portella,

---

<sup>354</sup> A l'obra conjunta de Galitó, Pol; Gimeno, Manuel; Pita, Rodrigo; Tarragona, Josep. *Les batalles del Segre i la Noguera Pallaresa. L'atac final contra Catalunya (abril-desembre de 1938)*. Lleida: Pagès editors, 2006; es demostra com l'actuació d'aquest oficial republicà deixà molt que desitjar, sent el primer en fugir de Lleida quan les tropes franquistes feren acta de presència.

<sup>355</sup> Mezquida Gené, Luis M. Op. Cit. pàg. 58. Galitó, Pol; Gimeno, Manuel; Pita, Rodrigo; Tarragona, Josep. Ob. Cit. pàg. 103

<sup>356</sup> Galitó, Pol; Gimeno, Manuel; Pita, Rodrigo; Tarragona, Josep. Op. Cit. pàg. 106

on els republicans pogueren fer volar el pont sobre el riu. Davant aquesta situació, els rebels aconseguiren travessar el riu i avançar fins Albesa, on establiren un altre cap de pont. La 53 Divisió, per la seva part, ocupava Torre-Serona i aconseguia formar un nou cap de pont a Corbins<sup>357</sup>.

Pel sud, la 53 Divisió arribava al costat dret del Segre, aconseguint ocupar la localitat de Menàrguens. Per la seva banda, els republicans aconseguien aturar l'ofensiva enemiga a Tèrmens, gràcies en bona part a què el pont de la carretera entre les dues viles fou volat per les unitats especialitzades.

Les tropes franquistes, després de superar alguna resistència republicana, arribaren a la zona dreta del Segre, des de Menàrguens a Balaguer. L'avanç dels rebels només es va poder aturar en trobar els ponts de la carretera i del ferrocarril destruïts per les tropes republicanes.

Amb l'ocupació de totes aquestes localitats per part de les Divisions 53 i 54, ja només calia que la 51 ocupés els sectors al nord de Balaguer i enllacés amb les forces del Cos d'Exèrcit de Navarra.

Durant el transcurs d'aquests moviments, les tropes franquistes van realitzar una exploració pels voltants de la presa de Camarasa. Durant aquestes accions es van trobar amb el pont de ferro i una part del pont romà<sup>358</sup> de pedra destruïts pels sapadors republicans.

D'aquesta manera finalitzava, al sector central del front, el segon cicle de l'ofensiva iniciada a terres aragoneses a darreries de març de 1938. En 13 dies, les tropes republicanes havien perdut 180 Km, tot permetent que els franquistes entressin a terres catalanes i, el que era pitjor, tot deixant-los el control de les preses al llarg del Segre<sup>359</sup>. Entre els diversos caps de pont que l'exèrcit franquista va aconseguir controlar durant l'abril de 1938 al front del Segre i la Noguera Pallaresa, un dels més importants, i també dels menys coneguts, fou el que es va habilitar a la presa i la central elèctrica de Camarasa. Es tractà d'un cap de pont minúscul, però es convertí en bàsic gràcies al fet que amb el seu domini es regulava el cabal del Segre. Això va significar, com es veurà més endavant, que els rebels aconseguirien controlar el que es va conèixer amb l'artilleria hidràulica. La presa va ser ocupada el 8 d'abril. A l'indret hi trobaren una desena de famílies d'empleats de la companyia elèctrica que gestionava la

---

<sup>357</sup> *Ibidem* pàg. 111-115. A partir d'aquest punt, i si no s'indica el contrari, seguirem la narració dels fets al sector del Segre d'aquesta obra col·lectiva.

<sup>358</sup> Aquest pont no fou posteriorment reconstruït i actualment encara es troba tal com va quedar a causa de la guerra, amb tres de les arcades dempeus.

<sup>359</sup> Tal com s'ha explicat en l'apartat dedicat a les destruccions dels objectius militars, aquest fet va tenir una gran repercussió en el desenvolupament de la guerra. D'una banda, el bàndol rebel aconseguí controlar el subministrament de l'energia elèctrica que era necessària per la indústria catalana. Per altra banda, el control dels pantans deixava també en mans dels franquistes la possibilitat d'alterar el cabal del riu, aspecte que aprofitarien en benefici propi en els futurs enfrontaments que es donaren.

central que havien quedat aïllades després que els republicans volessin el pont de l'Escala, a la carretera de Balaguer, i el pont del Pastor, a la pujada del túnel a la presa.

El 6 d'abril queia Balaguer, capital de la Noguera, i el 7 ho feia Tremp, capital del Pallars Jussà. A les dues poblacions les tropes franquistes també aconseguiren establir un cap de pont. En el cas de Balaguer, les tropes republicanes abans de deixar la riba dreta del riu el dia 6, aconseguiren fer volar els dos ponts que creuaven el Segre, el de ferro del ferrocarril, que fou volat en primer lloc a les sis del matí, i el de Sant Miquel, que fou destruït a dos quarts de sis de la tarda per les càrregues que havien col·locat els enginyers republicans a uns grans forats excavats des de feia dies. L'explosió que se sentí per tot Balaguer fou terrible i impactà molt als seus veïns. A part d'aquest fet, els testimonis també quedaren marcats per totes les imatges de tots aquells soldats republicans que no aconseguiren travessar a temps el pont i que moriren en l'intent de travessar el riu nedant: *«Se sentiren fortes explosions que feren tremolar la casa. Un camió ple de milicians que corria cap al pont per la carretera de Portalet, es parà en sec, i s'escoltaren insults i crits.»* *¡Nos han copado!* *»* Feia pocs minuts que havien volat el pont i els soldats no havien pogut fugir. Els republicans saltaren del camió i sense temps de pensar saltaren la barana i el mur del riu Segre i intentaren creuar-lo, mentre eren metrallats pels avions franquistes. Molts resultaren morts sent arrossegats per la corrent<sup>360</sup>.» Aquest segon pont es tractava d'un magnífic pont d'estil gòtic que comunicava el casc urbà amb les afores, al costat del convent de Sant Domènec. Dels seus cinc arcs, només va quedar intacte el primer. El segon arc es va ensorrar estrepitosament, quedant seriosament danyat el tercer i totalment inutilitzats el quart i el cinquè<sup>361</sup>.

Un cop consolidades les posicions acabades d'ocupar, les unitats de sapadors i pontoners que formaven part del Cos d'Exèrcit d'Aragó, iniciaren els preparatius adients per tal de crear un cap de pont davant de Balaguer. El vespre del dia 9 d'abril, els sapadors franquistes començaren a treballar per permetre el pas de les tropes a través del Segre i establir, d'aquesta manera, el tan desitjat cap de pont. Per fer-ho, van construir un pont de fusta, tot aprofitant les restes del pont de Sant Miquel, i aigües amunt d'aquest, a uns 800 metres a la desembocadura del riu Sió, van col·locar també una passarel·la. El dia 10 d'abril al migdia el pont ja estava llest, fet que va permetre a les unitats franquistes iniciar les operacions de pas a l'altra cantó del Segre. Tot i la precarietat del pont, que va motivar el pas lent de les tropes, les forces

<sup>360</sup> Testimoni recollit per José Luis Infiesta Pérez a «La voladura del pont de Sant Miquel de Balaguer. 6 d'abril de 1938.» *Acció*, maig de 1991.

<sup>361</sup> Mezquida Gené, Luis M. Op. Cit. pàg. 87

republicanes no van ser capaces d'aturar l'ofensiva, i per tant, d'impedir l'establiment d'un nou cap de pont al Segre.

Després de travessar el riu, les unitats rebels seguiren avançant sense gaire oposició. Finalment, les forces republicanes aconseguiren desplegar-se davant seu, a la zona coneguda amb el nom del Merengue fins a Vallfogona de Balaguer. D'aquesta manera aconseguiren aturar l'ofensiva i el cap de pont<sup>362</sup>.

Les tropes rebels havien aconseguit establir un cap de pont que cobria uns 18 Km de llargada i una extensió màxima de 9 Km d'amplada, amb una forma d'arc del qual la pròpia població era el centre. Gràcies a aquesta maniobra els franquistes disposaren d'un important cap de pont que els permetria tenir una base de partida per posteriors operacions ofensives en direcció a l'interior de Catalunya.

A la zona del riu Noguera Pallaresa, a inicis d'abril de 1938 les tropes del Cos d'Exèrcit de Navarra empenyeren a les forces republicanes fins aquest riu. El 3 d'abril, la 63 Divisió franquista arribà a Pont de Muntanyana, a la frontera entre l'Aragó i Catalunya, on trobà una forta resistència republicana en el seu intent de creuar la Noguera Ribagorçana. Després de dues jornades de forts combats, les tropes rebels ocuparen l'esmentada localitat i avançaren en direcció Tremp amb la finalitat de prendre les centrals hidroelèctriques i els ponts que creuaven la Noguera Ribagorçana.

Durant la jornada del 6 d'abril aconseguiren ocupar la localitat de Talarn i travessaren la Noguera Ribagorçana per la presa que hi havia ubicada en aquesta mateixa població. Prosseguiren el seu camí cap a la central hidroelèctrica i ocuparen les posicions a l'altura del Roc de Neret, amb l'objectiu de controlar el pont que donava accés a Tremp. Les tropes republicanes no pogueren aturar els forts atacs rebels, i el 7 d'abril era ocupada la ciutat de Tremp, des d'on es desplaçaren altres tropes per ocupar la Pobla de Segur, Terrades i Sort, la qual fou finalment ocupada el dia 12 d'abril. A partir d'aquest punt, l'exèrcit franquista seguí la seva ofensiva fins a la Vall d'Aran. Finalment, el 20 d'abril quedava completada tota l'ocupació amb l'arribada a la població de Pont de Rei, a la frontera francesa. D'aquesta manera culminava l'ocupació franquista dels Pallars i la Vall d'Aran.

En el transcurs de l'avanç franquista, l'exèrcit republicà fou incapaç de defensar o volar els ponts que creuaven la Noguera Pallaresa i d'aquesta forma permeteren que els seus oponents, com havien aconseguit en altres zones del Segre, s'apoderessin de les centrals

---

<sup>362</sup> Galitó, Pol; Gimeno, Manuel; Pita, Rodrigo; Tarragona, Josep. Op. Cit. pàg. 118.



hidroelèctriques, el que significà controlar un element clau per al posterior desenvolupament de la guerra.

D'aquesta manera, en aquesta zona s'establí el darrer cap de pont del front del Segre i la Noguera Pallaresa. Aquest cap de pont es va ubicar a la Baronia de Sant Oïisme i anava resseguint de forma paral·lela el riu Segre, s'endinsava uns quilòmetres en el Montsec, tot controlant el pas de Tarradets, i continuava cap a la Pobla de Segur passant per davant de Tremp a uns quants quilòmetres de la carretera, tot protegint-la. La línia de front passava pel roc de Pessonada, cap a la Serra del Cucut, la de la Campaneta, el petit nucli de Sant Salvador de Toló, Purredo, Carrero, el mont de Conques, el poble de Sant Romà d'Abella fins al pic de Sant Corneli i Vilanoveta.

Aquests foren els principals combats que es donaren al front del Segre i la Noguera Pallaresa fins a les darreries d'abril de 1938. Durant l'ofensiva franquista per creuar aquests rius, l'exèrcit republicà aconseguiria en alguns punts aturar-la gràcies a la destrucció de diversos ponts. En altres indrets, tal com s'ha anat explicant, aquest objectiu no s'aconseguí, o bé perquè no es volaren els ponts, o bé, perquè les unitats d'enginyers franquistes els pogueren reconstruir i utilitzar per passar a l'altra riba. El que provocà aquests dos casos fou l'obtenció per part de l'exèrcit rebel de varis caps de ponts que els permeteren tenir avantatge en la posterior ocupació total de Catalunya. Sorprenentment, quan el més lògic semblava ser que, un cop consolidades aquestes posicions a l'oest de Catalunya, que anaven des de França fins a Tortosa, i tot aprofitant la debilitat de l'enemic, es continués amb l'ocupació de la resta del territori català, les tropes franquistes reberen l'ordre d'aturar-se i fortificar les seves posicions a les ribes dretes dels rius<sup>363</sup>.

Amb la consolidació de la línia del front als rius Segre i Noguera Pallaresa ambdós exèrcits van iniciar una titànica tasca de fortificacions amb l'objectiu de consolidar les seves posicions, per part de les tropes franquistes, i d'impedir noves ofensives per part de l'exèrcit republicà. D'aquesta manera, es va anar construint una extensa línia de trinxeres que anava pràcticament des dels Pirineus fins l'Ebre.

---

<sup>363</sup> Encara a dia d'avui hi ha debats oberts entre els especialistes sobre el perquè d'aquesta decisió. Hi ha diverses tesis i interpretacions dels fets que intenten explicar-ho. Per una banda, es defensa que el general Franco hauria tingut molt en compte la situació internacional i li hauria fet por que França intervingués en el conflicte i l'internacionalitzés, en apropar massa les tropes a la frontera. La segona interpretació defensa que Franco tenia clar que quan més fes durar la guerra més fàcil ho tindria per eliminar els seus enemics, tant els del seu bàndol com els del republicà. Per la banda franquista, el futur dictador eliminava opcions als seus possibles competidors interns. Per la part republicana, una dilatació del conflicte li permetria actuar amb més impunitat i podria eliminar físicament tots aquells que considerés oportú, a part de la gran quantitat de soldats enemics que perdrien la vida en els fronts.

En aquesta petita fase de parèntesis de les ofensives al front del Segre, els sapadors franquistes es dedicaren a la reconstrucció de les vies de comunicació que havien estat destruïdes pels republicans tant al territori aragonès com en el territori català ocupat per les seves tropes. Els sapadors republicans havien portat a terme una important tasca de destruccions durant la seva retirada del front d'Aragó. Durant aquelles jornades s'havien dedicat a destruir ponts i carreteres amb l'objectiu de frenar l'avanç franquista. Per aquesta raó, es van volar els ponts de Lascellas sobre el riu Guatizalema, el de Pertusa sobre el riu Alcanadre, el de Fraga sobre el riu Cinca, per esmentar només uns quants dels més importants. Ja en territori català, i tal com s'ha anat veient, la feina dels sapadors republicans continuà amb la voladura de diversos ponts més com els de Lleida o Balaguer.

De la reconstrucció de tots aquests ponts i altres vies de comunicació se n'encarregà el Regiment de Pontoners de Saragossa, que anava gairebé tan de pressa construint ponts i fabricant passarel·les com els seus oponents destruint-los. A part d'aquest regiment, també intervingueren en aquestes feines de reconstrucció o d'habilitació de carreteres els batallons de treballadors formats per presoners de guerra.

En el transcurs dels nou mesos que es va mantenir estable el front del Segre i la Noguera Pallaresa, i molt concretament en els caps de pont de Seròs, Balaguer i la Baronia de Sant Oïme i Trepç, s'intentaren diversos atacs per part de les unitats republicanes amb l'objectiu de fer retrocedir els rebels i recuperar les centrals hidroelèctriques que havia aconseguit controlar. En tot aquest temps de front estable hi hagueren continus combats, destacant especialment els enfrontaments del mes de maig, en què del 22 al 31 s'intentà una ofensiva paral·lela als tres caps de pont per part de l'exèrcit republicà amb l'objectiu d'intentar arribar al riu Cinca, aïllar les tropes rebels de la Vall d'Aran i establir contacte amb la 43 Divisió republicana, que estava sola resistint a Bielsa. Foren 10 dies de forts combats, on els republicans aconseguiren petits avanços, que malauradament eren perduts al cap de poc temps pels importants contraatacs franquistes, els quals acabaren provocant que el resultat de l'ofensiva acabés sent infructuós, a excepció de l'ocupació de dues cotes importants, la 882 i la 200 al nord del poble de Bastús i de Sant Romà<sup>364</sup>.

---

<sup>364</sup> Per un estudi més detallat d'aquestes ofensives al front del Segre i la Noguera Pallaresa vegeu, principalment: Galitó, Pol; Gimeno, Manuel; Pita, Rodrigo; Tarragona, Josep. *Les batalles del Segre i la Noguera Pallaresa. L'atac final contra Catalunya (abril-desembre de 1938)*. Lleida: Pagès editors, 2006; Gimeno Lladén, M. *Revolució, guerra i repressió al Pallars (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1989; Huguet, M.; Segura, J.L. *Itineraris pel front del Segre. Guia excursionista per conèixer els escenaris de la Guerra Civil a la plana de Lleida*. Lleida: Pagès Editors, 2005; Martínez Bande, José M. *La campaña de Cataluña i la Batalla del Ebro*. Madrid: Ed. San Martín, 1979; Mezquida Gené, Luis M. *La batalla del Segre. Repercusiones del Ebro en el Oeste de Cataluña. Marcha por Aragón. Asedio y defensa de Lleida. Ataques a las cabezas de puente de Balaguer y Serós. Acción diversiva de Vilanueva de la Barca y ofensiva del Bajo Segre*

### **El pas del riu Ebre i la destrucció dels seus ponts.**

Al sud de Catalunya també fou un riu el que marcà la frontera entre els dos exèrcits enfrontats. En aquest cas, des de la confluència a Mequinensa, entre el Segre i l'Ebre, fins la desembocadura d'aquest darrer al mar, el riu va dividir la Catalunya ocupada per l'exèrcit rebel de la Catalunya que encara era autònoma i republicana.

En el cas de l'Ebre, les tropes franquistes no aconseguiren creuar-lo per cap punt i establir un cap de pont a l'altra riba. Un fet fonamental que va fer que no es pogués establir un cap de pont, a part de la naturalesa del propi riu, del seu cabal i la seva amplitud, fou que les tropes republicanes, en aquesta ocasió, si que aconseguiren destruir tots els ponts que el creuaven, impossibilitant la seva formació.

L'avanç de les tropes franquistes pel sud de Catalunya només va poder ser aturat a l'Ebre gràcies a les voladures de diferents ponts. En un primer moment l'11 Divisió republicana de Líster va aconseguir aturar les tropes italianes a la línia entre Codonyera i Valdealforga, però els italians van maniobrar cap al nord per tal d'irrompre sobre el sector de Gandesa, i ocuparen, el dia 31 de març, la població de Calaceit, encara en terres aragoneses.

Les autoritats militars republicanes provaren d'impedir l'entrada de les tropes rebels pel sud de Catalunya a través de diverses línies de fortificació. El dia 30, però, les tropes franquistes ocupaven Maella i travessaven el riu Matarranya per aquest punt, prop de Favara, per arribar, l'endemà, a Nonasp i Faió. Des de Nonasp les unitats rebels avançaren sobre la Pobla de Massaluca i Vilalba dels Arcs. El dia 2 d'abril eren ocupades aquestes localitats i la de la Fatarella; després, avançaren sobre Gandesa i amenaçaren la rereguarda de les unitats que defensaven la línia del riu Algas.

Les tropes franquistes aconseguiren creuar el riu i seguiren cap a Batea per confluïr sobre Gandesa l'endemà. El dia 3 d'abril les tropes italianes també entraren al Pinell de Brai.

Des d'aquest punt les forces rebels avançaren sobre Corbera d'Ebre, Ascó, Flix i Riba-roja, les quals foren ocupades el dia 4, després de vèncer la resistència republicana, que va evacuar la zona pel pont del ferrocarril de Garcia i la passera existent sobre la presa de Flix; i sobre Móra d'Ebre i Benissanet, on les forces governamentals resistiren fins el 5 d'abril. Durant el transcurs d'aquest replegament els ponts que s'ubicaven a Móra d'Ebre, Flix i Garcia foren destruïts per les unitats republicanes els dies tres i quatre d'abril. Mentrestant, les unitats

---

(1938-1939). Tarragona: Diputació de Tarragona, 1972 (reeditada 2004); Minguella i Piñol, Josep M. *Notes sobre el Cap de Pont de Seròs*. Lleida: Institut d'Estudis Ilerdencs de la Diputació de Lleida, 1992. Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroja, Joan (dir.) *Breu història de la Guerra Civil a Catalunya*. Barcelona: Edicions 62, 2005.

italianes avançaren sobre la serra de Pàndols en direcció a Bot i Prat de Comte, per continuar cap a Tortosa.

Més al sud, el dia 14 d'abril les unitats rebels del Cos d'Exèrcit de Galícia havien arribat al mar i començaren a pressionar a les unitats republicanes que sota el comandament de Modesto Guilloto, restaven a la riba dreta de l'Ebre. Aquestes forces reberen el nom d'Agrupació Autònoma de l'Ebre<sup>365</sup>. Aquesta agrupació estigué formada per les restes del Vè i del XVè Cossos d'Exèrcit republicans, els quals serien el futur embrió de l'Exèrcit de l'Ebre. El mateix 14 d'abril foren ocupades Alcanar i Ulldecona. L'objectiu d'aquest avanç era arribar a Santa Bàrbara per ocupar la cruïlla de la carretera de València i la d'Amposta i Tortosa. Tres dies després les forces franquistes continuaren amb el seu avanç cap al nord. Aquest mateix dia ocupaven Freginals i amenaçaven Amposta, que fou ocupada el dia 18 tot i la forta resistència de les tropes republicanes.

Les dues Brigades de la 1era Divisió de Navarra, les forces de les Divisions 61 i 105, constituïren el gruix de les forces franquistes que tenien com a principal objectiu arribar a les ribes de l'Ebre entre les localitats d'Amposta i Tortosa. El comandament de l'Exèrcit franquista centrava els seus interessos en apoderar-se dels ponts sobre el riu, amb la missió d'establir caps de pont per futurs avenços, tal com havien fet a Seròs, Balaguer i a la Baronia<sup>366</sup>. Malgrat aquests esforços les tropes rebels no pogueren impedir la voladura dels ponts d'aquesta zona de l'Ebre. El pont d'Amposta fou volat a darrera hora del dia 17, per impedir el pas de l'enemic a la riba esquerra<sup>367</sup>.

Les tropes franquistes de García Valiño abans d'entrar a Amposta el dia 18 trobaren una forta resistència al Cementiri Nou a les afores de la localitat. Durant la mateixa acció, l'artilleria rebel dirigí els seus atacs contra el pont militar sobre l'Ebre, els quals gràcies als impactes que aconseguí realitzar el deixà inutilitzat, obligant els seus defensors a retirar-se cap a la població amb la fi de travessar el riu. Inutilitzat el pont, alguns combatents republicans es llançaren al riu per nedar fins l'altra riba. A les acaballes del dia 18, la major part de terreny de la riba

---

<sup>365</sup> Per ordre de l'Estat Major de l'Exèrcit de Terra, amb data del dia 15 d'abril, es va constituir l'Agrupació Autònoma de l'Ebre, sota el comandament del cap del V Cos d'Exèrcit, el tinent coronel Juan Modesto Guilloto. La mateixa Ordre General informava dels principals objectius que havia assolit l'Agrupació: impedir el pas de l'enemic a la riba esquerra de l'Ebre, defensar la zona de la Galera i Ulldecona, assegurar la defensa de la riba esquerra del riu i mantenint tres caps de pont a Xerta, Roquetes i Amposta. Com es pot comprovar el principal objectiu d'aquesta ordre no era un altre que enrederir l'avanç franquista per facilitar l'evacuació de les forces republicanes a la riba esquerra a través dels tres caps de pont citats.

<sup>366</sup> Mezquida i Gené, Luis M. *La batalla del Ebro. Asedio de Tortosa y combates de Amposta. Del río Guadalupe al Gayá, con las ocupaciones de Falset, Montblanc, Valls, Reus i Tarragona (1938-39)*. Tarragona: Diputación Provincial de Tarragona, 1970. Pàg. 36.

<sup>367</sup> A causa de la voladura, moltes tropes republicanes quedaren aïllades a la riba dreta. Aprofitant la foscor de la nit, es va col·locar un pont de barques perquè poguessin passar la resta de tropes. *Ibidem*. Pàg. 40

drete havia passat a les mans dels insurrectes

El dia 19 d'abril les tropes rebels es concentraren sobre Tortosa, on els republicans conservaven un cap de pont sobre Roquetes i el barri de les Ferreries. A les sis de la tarda d'aquesta mateixa jornada, i després de què passessin totes les tropes, més de 25.000 homes, i gran quantitat de material durant les hores anteriors, el tinent coronel de la 11 Divisió Enrique Líster<sup>368</sup> ordenà la voladura dels tres ponts sobre el riu Ebre a Tortosa. El batalló núm. 1 de destruccions fou l'encarregat d'executar les voladures de forma satisfactòria<sup>369</sup>. En primer lloc va ser destruït el pont de l'Estat i a continuació el de la Cinta, volant-se en darrer terme el de la línia del ferrocarril<sup>370</sup>.

El pont de la Cinta, de pas per a vianants i situat a les proximitats del Palau Episcopal, al costat del carrer de la Presó, va restar amb el pilar central intacte<sup>371</sup>, quedant-se mig enfonsat la meitat de tram immediat a la zona urbana de Tortosa, passant el mateix a la zona oposada.

El que va patir més destrosses fou el pont de l'Estat que donava pas a la carretera general. Així mateix també va ser volat el far de la Buda a la zona de la desembocadura.

Finalment, el pont del ferrocarril, va romandre pràcticament intacte el tram de ferro comprès entre la riba esquerra i la primera base de recolzament. El segon tram quedà semienfonsat.

Un cop finalitzat aquest replegament el propi general franquista García Valiño, protagonista d'aquests combats, reconeixia a les seves memòries<sup>372</sup> que l'enemic havia consumat la difícil operació de replegament a l'altra costat del riu Ebre amb cert èxit.

A les proximitats del delta de l'Ebre les tropes franquistes entraven a Sant Carles de la Ràpita i al port dels Alfacs. D'aquesta manera concloïa l'ocupació de les terres situades al sud del riu Ebre.

Així doncs, l'abril de 1938 la línia de front al sud del país fou el riu Ebre, i d'aquesta manera es va mantenir fins el mes de juliol de 1938, moment en el que l'exèrcit republicà llançà una

---

<sup>368</sup> Enrique Líster havia estat nomenat pel general Vicente Rojo com a cap del Vè Cos d'Exèrcit, que integrava totes les forces republicanes que hi havia a la drete del riu Ebre, el dia 15 d'abril de 1938. Entre altres missions a Líster se li va assignar la de fer passar a les tropes republicanes a la riba esquerra del riu i, després, volar els ponts.

<sup>369</sup> Aquell 18 d'abril, segons el comunicat de guerra oficial en el sector de Tortosa les tropes republicanes, per raons tàctiques, s'establiren en posicions a la riba esquerra. Els ponts de Tortosa foren volats pels dinamiters de les tropes republicanes, per bé que també hi intervingué, entre d'altres, l'empleat municipal Isidre Andreu Rodríguez, que resultà greument ferit per les explosions i morí al cap de poc. Subirats Piñana, Josep. *Tortosa, front de guerra. la reraguarda durant la Guerra Civil*. Barcelona: Columna Edicions, 1996. pàg. 210

<sup>370</sup> *Ibidem* pàg. 44. Just abans de la seva voladura aconseguí passar per ell el Tren Blindat núm.7, dirigint-se a l'estació d'Amposta – L'Aldea, des d'on recolzà a les unitats que combateren posteriorment a l'Ebre amb municions i aliments. Afán Alcaraz, Juan. «Trenes blindados en la Guerra Civil española» dins de *Carril*, desembre de 1985, pàg. 27.

<sup>371</sup> Sobre el pilar es va aixecar el monument de la batalla de l'Ebre l'any 1965 per part de l'escultor Josep M. Saumells, que seria remodelat, pel que fa a la seva simbologia, l'any 1980.

<sup>372</sup> García Valiño, Rafael. *Guerra de Liberación Española*. Madrid: 1949. Pàg. 92

gran ofensiva.

### **El pas del riu Ebre durant l'ofensiva republicana (juliol – novembre de 1938).**

A acaballes de juliol de 1938 el govern de la República va portar a terme l'acció militar més espectacular i ambiciosa de tota la guerra: una ofensiva al front de l'Ebre que tenia com objectius més destacats descongestionar el front de Llevant i alleugerar la forta pressió que estava exercint l'enemic sobre Sagunt i València<sup>373</sup>, aconseguir guanyar temps per portar a terme una reorganització total de l'exèrcit republicà, amb l'esperança de rebre recursos de l'exterior, i el de tornar establir comunicacions entre Catalunya i la resta de territori republicà. Per preparar aquesta ofensiva els caps militars republicans dissenyaren una acció que tenia com objectiu travessar el riu Ebre, aconseguir realitzar i consolidar diversos caps de pont a partir dels quals iniciar una ofensiva que ocupés diversos nusos de comunicació que permetessin fer retrocedir l'exèrcit franquista.

Per executar aquest pla d'actuació els estrategs militars republicans, encapçalats pel cap d'Estat Major el general Vicente Rojo, dissenyaren de manera meticulosa com s'havia de portar a terme el pas del riu Ebre. Per fer-ho es recolzaren en els treballs clàssics que parlaven de com s'havien de realitzar, tan tàctica com tècnicament, aquestes accions militars, els quals explicaven de diverses etapes d'execució:

1. Els preparatius del pas.
2. Pas del riu i establiment d'un cap de pont.
3. Consolidació del cap de pont.

Tots tres passos s'aplicaren al peu de la lletra, fet que explicaria el perquè el pas de l'Ebre per part de les tropes republicanes acabaria sent un referent de com un exèrcit havia de creuar un riu durant una ofensiva.

#### **1. Els preparatius de l'ofensiva a l'Ebre.**

---

<sup>373</sup> Els exèrcits franquistes havien iniciat l'ofensiva sobre el País Valencià el 23 d'abril de 1938, una setmana després d'haver arribat a Vinaròs, aconseguint, amb costosos atacs, ocupar Castelló el 14 de juny. Després d'infructuosos atacs, quedaren aturats a les fortificacions de Viver, a la serra d'Espadán, el 24 de juliol. El pas republicà de l'Ebre els impedí de seguir l'ofensiva, ja que van haver d'enviar una part significativa dels seus efectius a aturar l'ofensiva republicana.

La primera acció que portaren a terme els estratègics militars de l'exèrcit republicà abans de l'ofensiva sobre l'Ebre fou la preparació de la mateixa. Dins d'aquest apartat es tingueren en compte dos aspectes fonamentals sense els quals l'intent de pas del riu hauria acabat fracassant de manera clamorosa. Durant els mesos previs a l'inici de la batalla, es treballà en el reconeixement de la zona i en la preparació dels soldats que havien d'executar el pas. Els reconeixements que es realitzaren a la zona estigueren orientats a determinar les zones de pas més convenients que s'havien d'utilitzar. S'havia de tenir en compte en aquest cas tant les característiques del riu, com les comunicacions de l'entorn que havien de permetre l'arribada de les tropes i del material, així com la situació en què es trobava l'enemic a l'altra riba. Tot això, naturalment, s'havia de realitzar amb la màxima discreció possible, ja que qualsevol indici de moviment de tropes que pogués detectar l'enemic evitaria el factor sorpresa que se cercava amb l'acció, i que era fonamental perquè el pas acabés sent un èxit.

Les unitats que foren les encarregades de fer els preparatius del pas de l'Ebre, i que a posteriori l'executaren, foren les que el 25 de maig de 1938 constituïren l'Exèrcit de l'Ebre, a les ordres del tinent coronel Juan Modesto<sup>374</sup>. Aquest Exèrcit estigué integrat per dos Cossos d'Exèrcit: el XV i el V, que serien posteriorment reforçats pel XII i el XVIII amb l'inici de la batalla.

El XV Cos d'Exèrcit estigué manat pel coronel Manuel Tagüeña i estigué compost per les divisions 3a, 35è Internacional i 42. El V Cos d'Exèrcit, per la seva banda, estigué comandat pel coronel Líster i estigué format per les divisions 11a, la 45a Internacional i la 46a. Amb l'inici de l'ofensiva, arribaren el XII Cos d'Exèrcit encapçalat pel tinent coronel Etelvino Vega i integrat per les divisions 16a i 44a; i pel XVIII Cos d'Exèrcit, a les ordres del tinent coronel José del Barrio, qui actuà com a reserva dels dos primers, amb les divisions 27a, 43a i 60a.

Una de les unitats que preparà d'una forma més minuciosa, i que ens serveix d'exemple per veure de quina manera es va planificar aquesta operació per part de l'exèrcit republicà, fou el XV Cos d'Exèrcit del coronel Manuel Tagüeña<sup>375</sup>. Les seves memòries ens han servit com a

---

<sup>374</sup> L'abril de 1938 es produí una reestructuració dels exèrcits republicans que culminà amb la creació, el 28 de maig de 1938 del Grup d'Exèrcits de la Regió Oriental (GERO). Aquest grup d'exèrcits estigué format per la fusió de l'Exèrcit de l'Est i l'anterior Associació Autònoma de l'Ebre, ara convertida en l'Exèrcit de l'Ebre, i el XXIV Cos d'Exèrcit. Entre les característiques que definiren els seus comandaments hi hagué una que es trobà en tots ells, que fou la filiació política dels seus caps i oficials, la qual, majoritàriament, pertanyia al Partit Comunista.

<sup>375</sup> Manuel Tagüeña Lacorte (Madrid, 1913 – Mèxic, 1971) fou dirigent de la FUE (Federació Universitària Escolar) de Madrid, i el 1932 s'afilià a les Joventuts Comunistes. Llicenciat en Ciències Físico-Matemàtiques, durant la Guerra Civil desenvolupà un destacat paper com a cap de companyia, batalló, brigada, divisió i, finalment, responsable del XV Cos d'Exèrcit de la República. Amb la fi de la guerra, en un primer moment es va exiliar a França, per més endavant fer-ho a la URSS, on també tingué un paper destacat com a militar durant la II

testimoni imprescindible per saber i seguir perfectament com es va preparar el pas de les seves unitats<sup>376</sup>. Els primers indicis de què s'estava preparant una ofensiva a través del riu, es tingueren amb la visita a la zona de l'Ebre el juny de 1938 del tinent coronel Ruiz Fornell, cap de la secció d'operacions de l'Estat Major Central. El 16 de juny les unitats que havien de participar en el pas del riu, rebren les primeres directives sobre l'operació i ofensiva de l'Ebre. En ella es fixava la data, l'hora, missions i efectius<sup>377</sup>. D'aquesta manera, i amb l'objectiu de cridar el mínim l'atenció sobre l'enemic, començaren a disminuir els atacs sobre les posicions franquistes. D'aquesta manera es va començar a preparar les tropes que havien de complir la missió de passar el riu. Tots els cossos d'exèrcit implicats s'embarcaren en una sèrie d'exercicis d'instrucció durs i repetitius, tots ells orientats a assajar la maniobra inicial del pas del riu. Per fer-ho, utilitzaren barrancs secs, taulons per simular barques, etc. Tingueren una especial atenció en la preparació de les missions de cada home, i d'aquesta manera molts d'ells aprengueren a remar i a nedar. Aquests exercicis i maniobres tenien sempre un objectiu primordial, tal com senyalà Henríquez Caubín, cap de l'Estat Major de la 35 Divisió, la maniobra de pas del riu<sup>378</sup>.

A part de la instrucció, es realitzaren complets reconeixements de la conca de l'Ebre, estudiant els perfils de fundaria, els possibles punts de pas de les barques, indrets on es podien desplegar els ponts, els accessos a les ribes, zones de concentració i espera, zones d'actuació dels serveis de subministrament i evacuació.

Els enginyers, per la seva banda, realitzaren una intensa labor de reparació de camins i pistes i de construcció d'altres accessos que milloressin les comunicacions amb les ribes, així com la fabricació de passeres per la infanteria a partir d'utilitzar barques i botes de vi.

Per preparar l'ofensiva, a part dels exercicis i la preparació de les zones i estructures de pas, tampoc es va descuidar l'espionatge. El servei estava a càrrec del cap d'informació de l'Estat Major de l'Exèrcit de l'Ebre, Antonio Blanco, que comptava amb personal especialment preparat per actuar en la rereguarda enemiga. Els homes que integraven aquestes unitats eren bons nedadors, capaços de fer llargues travessies. Habitualment passaven en viatges solitaris o com molt en parelles, amb l'objectiu de localitzar els sectors fortificats, el tipus d'armament

---

Guerra Mundial. El 1946 es va establir a Iugoslàvia, i el 1951 a Txecoslovàquia. El 1955, després de la seva ruptura amb el Partit Comunista, es va instal·lar a Mèxic de manera definitiva fins a la seva mort.

<sup>376</sup> Tagüeña Lacorte, Manuel. *Testimonio de dos guerras*. Barcelona: Ed. Planeta, 2005.

<sup>377</sup> Aquesta ordre general es mantingué en secret fins el dia 23 de juliol. En ella s'ordenava al XV Cos d'Exèrcit ocupar les localitats de Flix, Ascó, Riba-roja, la Fatarella, la Pobla de Massaluca, Vilalba dels Arcs i Gandesa; i la V Cos d'Exèrcit, conquerir Miravet, Pinell de Brai, Benissanet, Móra d'Ebre i les serralades de Pàndols i Cavalls. Aquests dos exèrcits s'havien d'unir al Puig de l'Àliga, davant de Gandesa, per tancar la línia de front, amb l'objectiu que des d'aquest cap de pont es poguessin realitzar operacions cap a la zona del Maestrat.

<sup>378</sup> Henríquez Caubín, J. *La batalla del Ebro (Maniobra de una División)*. Mèxic, 1944 pàgs. 22-23.



que disposaven les tropes franquistes, els serveis nocturns de vigilància, el recorregut de les patrulles, els emplaçaments de l'artilleria, les seves reserves, els llocs de comandament, etc. Els serveis d'informació del XV Cos d'Exèrcit, foren un dels que funcionà millor, tal com testimonia el coronel Tagüeña<sup>379</sup>: «*Si de algo podía estar orgulloso nuestro ejército era del funcionamiento del servicio de información en todos los escalones. En esta ocasión elaboramos un plan muy detallado para recoger todos los datos posibles sobre el enemigo (orden de combate, sistema de fuego, reservas y emplazamientos de la artillería y su territorio, caminos, pistas en la profundidad, características del terreno, posibles líneas defensivas, líneas de flanqueo, posibilidades de avances de nuestras tropas y posibles emplazamientos de nuestra artillería después del paso a la orilla derecha del río). [...] Tuvimos al detalle todas las unidades enemigas de la otra orilla del río. [...] Los numerosos desertores que llegaban a nuestras líneas [...] eran una fuente importante de datos, además de los que recibíamos de los observatorios, de las unidades vecinas del Ejército del Ebro y de los siempre completos boletines del Estado Mayor Central, cuyo jefe de información era el coronel Estrada.* »

Tot i la bona feina que s'estava realitzant de preparació dels passos de l'Ebre, una part destacada de l'Estat Major republicà tenia seriosos dubtes de l'èxit de l'operació. De fet, el dia 21 de juliol, quatre dies abans de l'ofensiva, el principal assessor militar soviètic, el general Maximov, la desaconsellà. També ho va fer l'Inspector General d'Enginyers perquè assegurava que calien més mitjans de pas, que hi hauria molts problemes per travessar el material pesant, per establir les comunicacions telefòniques i per abastir les forces. I, per tant, hi hauria moltes possibilitats de què les tropes quedessin aïllades als caps de ponts que es formessin, aspecte, aquest darrer que s'acabaria produint un cop s'assolí el pas del riu i es consolidaren els caps de pont<sup>380</sup>.

Tot i aquestes opinions contràries a l'ofensiva, els responsables de tirar-la endavant seguiren treballant per portar-la a terme. El 19 de juliol els diversos cossos d'exèrcit que havien d'intervenir reberen l'ordre de què l'ofensiva començaria a les 24 hores del dia 23 de juliol. Per aquesta raó fou precís desplaçar les unitats i els mitjans als llocs indicats de partida. Els desplaçaments es portaren a terme amb totes les precaucions possibles, sense llums, amb controls de circulació al llarg de les vies de comunicació i en dues etapes: la primera la nit del 21 al 22, i la segona, durant la nit del 22 al 23 de juliol.

<sup>379</sup> Tagüeña Lacorte, Manuel. Op. Cit. pàg. 202.

<sup>380</sup> Sánchez Cervelló, Josep; Clua Micola, Pere. *La Batalla de l'Ebre: Un riu de sang*. Gandesa: Espais de la Batalla de l'Ebre, 2005 pàg. 25.

Pel que fa als mitjans de pas, fonamentals per realitzar amb garanties el creuament de l'Ebre, l'ordre esmentada els repartia de la següent manera: pel XV Cos d'Exèrcit, 100 barques (arribaren només 80), cinc ponts flotants per la infanteria (arribaren tres), dos ponts d'avantguarda, un pont pesat de fusta per a grans càrregues, un pont de ferro i dues comportes (es va incorporar només una algunes hores després de començar el pas del riu<sup>381</sup>). Per al V CE es repartiren tres ponts flotants, dos d'avantguarda, un de fusta per a grans càrregues, un altre de ferro i una comporta<sup>382</sup>.

Gràcies al testimoni ja esmentat de Tagüeña, se sap que les passeres d'infanteria que reberen, eren tècnicament immillorables, així com era la resta de ponts que havien de fer servir<sup>383</sup>: *«Tenían flotantes hexagonales de corcho cada 2,5 metros. Su piso ligero de tablas de 1,20 metros de ancho venían sin fiador, pero se les añadió sobre la marcha [...] Se debían tender en poco más de dos horas y permitían el paso de los soldados en fila de uno a razón de 3.000 por hora. Nuestras pasarelas de toneles eran más ligeras pero eran mucho más vulnerables. [...]*

*Los puentes de vanguardia para cargas de hasta 4,5 toneladas eran puentes reglamentarios del antiguo ejército, no previstos para ríos como el Ebro. Se fijaban con caballetes en el fondo del cauce a profundidades no mayores de 2 metros. Lo estrecho del paso obligaba a un excepcional cuidado de los conductores de los vehículos, para no chocar con las cabezas de los pies derechos. Se tardaba 12 horas en tenderlos y permitía pasar no más de 60 autos y camiones por hora.*

*El puente pesado de madera y el puente pesado de hierro, también apoyados sobre el cauce del río, requerían para tenderse 48 y 72 horas, respectivamente. El primero, teóricamente, admitía tanques y camiones pesados y el segundo, cargas incluso superiores a 25 toneladas.*

*Las pasarelas podían tenderse en cualquier lugar, siempre que fuera posible llevar el material hasta la orilla. En cambio, los puentes deberían tenderse en puntos obligados dependientes tanto de los accesos como de la profundidad de las aguas, ya que éstas no podían pasar de cierto límite.»*

El XV Cos d'Exèrcit va col·locar els seus ponts d'avantguarda davant a Ascó, quedant la resta del material en reserva. El pont pesat de fusta s'anava a construir a la zona sud d'Ascó i el de

<sup>381</sup> Tagüeña Lacorte, Manuel. Op. Cit. pàg. 206.

<sup>382</sup> Martínez Bande, José Manuel. *La batalla del Ebro*. Madrid: Editorial San Martín, 1978 pàg. 93. A part d'aquestes xifres també es parla que a tots aquests mitjans havia que sumar-hi els propis dels Cossos de l'exèrcit, i així Modesto parla de fins 282 barques, de les quals bona part foren destinades al V CE. Hernández Caubín, per la seva banda, parla de 250 unitats, amb una capacitat mitjana de deu homes i vuit minuts per tot el recorregut, el que suposava una capacitat de transport de vuit mil homes a l'hora.

<sup>383</sup> Tagüeña Lacorte, Manuel. Op. Cit. pàg. 207.

ferro a Flix, aprofitant el camí que arribava a l'antic pont de ferro que s'havia estat volat durant la retirada d'abril de 1938.

Tot aquest material de passeres i ponts va ser fabricat en els tallers de la Inspecció General d'Enginyers i per la indústria catalana, mentre que les barques van ser requisades, en una bona part, dels pobles de la costa.

L'Arma d'Enginyers republicana tingué durant aquests dies de preparació de l'ofensiva total prioritat a l'hora de realitzar les tasques que tenia encomanada, tal com reflectia l'ordre que es va fer arribar a l'Exèrcit de l'Ebre: *«Por la cualidad específica de la operación, es preciso conceder a esta Arma toda la importancia.»* Els caps dels Cossos d'Exèrcit, d'acord amb els caps d'enginyers, regularen: *«hasta el más pequeño detalle»*, en aspectes referents a aparcaments, llançament de barques, construccions de ponts, circulació, possibles rutes i reparacions d'avaries, etc. Els caps de l'Arma, al mateix temps, es responsabilitzaren del més estricte compliment de les disposicions<sup>384</sup>.

Les forces d'Enginyers de l'exèrcit de l'Ebre, a més de les pròpies de l'Exèrcit, Cos d'Exèrcit i les seves grans unitats, estigueren integrades per tres Batallons de Pontoners, un Batalló de Transmissions, un Companyia d'enllumenat, sis Batallons d'Obres i Fortificació i quatre companyies de camins.

La nit del 23 al 24 de juliol, l'Exèrcit de l'Ebre rebé l'ordre particular que fixava les 0 hores 15 minuts del dia 25 de juliol com a inici de l'ofensiva. Tot ja es trobava disposat i preparat per iniciar el pas del riu Ebre, una acció que sorprenué, no només a les tropes franquistes<sup>385</sup>, sinó al món sencer per la seves proporcions, la seva perfecta execució i perquè no tenia precedents dins la història militar.

## 2. El pas de l'Ebre i l'establiment i consolidació de caps de pont.

Perquè l'exèrcit republicà assolís l'establiment de varis caps de pont a la riba controlada per les tropes franquistes calia, en primer lloc, que els seus soldats aconseguissin passar el riu Ebre. Per fer-ho calia realitzar l'operació per la nit i per sorpresa, i evitar d'aquesta manera

---

<sup>384</sup> Martínez Bande, José Manuel. Op. Cit. pàg. 94-95.

<sup>385</sup> Indubtablement, les tropes franquistes tenien informació referent a què en un moment o altre l'exèrcit republicà estava a punt de portar a terme una ofensiva a l'Ebre. El propi general Yagüe, cap del CE Marroquí, havia cursat diferents instruccions per organitzar la defensa de l'Ebre, millorant i ampliant tot el que fos possible, l'establiment d'una línia de vigilància al riu, amb especial atenció dels guals. Malgrat aquest fet, les tropes franquistes si que foren finalment sorpreses a nivell tàctic, sobretot en el fet de la ubicació dels punts de pas i direccions d'atac que realitzaren els republicans.

fer-ho sota el foc enemic. L'operació que dissenyaren els caps militars republicans va comprendre quatre punts:

1. L'elecció dels punts de pas, els quals, durant la preparació de l'operació ja s'havien escollit.
2. El pas de les tropes d'avantguarda per sorpresa. Per fer-ho, les tropes d'enginyers, i molt especialment els pontoners, havien de facilitar el pas de les forces d'infanteria per mitja de passeres i altres mitjans discontinus, com barques, bales, pontons, etc. Tota aquesta operació calia que es fes de nit, amb el màxim silenci possible per no crida l'atenció de les forces enemigues, i amb la màxima velocitat i eficàcia d'execució.
3. Un cop les primeres unitats haguessin arribat a l'altra riba de l'Ebre, s'havia d'iniciar l'etapa de la construcció de ponts i passarel·les, que havien de permetre el pas de la infanteria. Aquesta arma era l'encarregada d'assolir i consolidar el cap de pont.
4. La infanteria, un cop a l'altra riba, i superada les primeres dificultats, havia de continuar progressant amb l'objectiu d'establir un cap de pont el suficientment gran i profund per donar la cobertura necessària pels futurs punts de pas. D'aquesta manera, s'havia d'iniciar per part dels Enginyers la construcció de ponts que fossin capaços de permetre el pas de la resta de forces, especialment els mitjans pesats com l'artilleria i camions d'intendència.

Un cop el cap de pont estigués consolidat, les principals tasques dels enginyers republicans passaven per ampliar els mitjans de pas discontinus de totes classes, la construcció de més passeres i ponts, l'organització de les comunicacions a la riba enemiga ja ocupada i coordinar i permetre el transport del material pels llocs de pas oberts. Paral·lelament a aquestes feines, els enginyers també s'havien de dedicar a emmascarar els ponts estesos per evitar la seva destrucció pels bombardeigs franquistes. D'aquesta manera, els enginyers republicans iniciaren una tasca ingrata i penosa, la de treballar sota el constant foc enemic, el qual, en qualsevol moment podia destruir els passos que havien costat habilitar hores i hores de feina. Totes aquests punts, com es veurà a continuació, s'executaren a la perfecció, fet que va permetre que el pas per diferents zones, i gràcies a la construcció de diversos ponts, de l'Ebre fos un èxit total.

Al finalitzar la jornada del dia 24 de juliol de 1938, tots els treballs preliminars per passar el riu havien estat realitzats per part de les unitats republicanes. Les tropes d'infanteria i els

enginyers es trobaven ja instal·lats a prop dels punts que s'havien escollit pel pas. Propers a ells, i de manera oculta, es trobaven les passereres que s'havien d'utilitzar per creuar el riu. Més a la rereguarda, i també amagats de les observacions aèries que realitzaven els avions franquistes, es trobaven les comportes, ponts d'avantguarda i altres ponts pesats de fusta i ferro, preparats per ser utilitzats en el moment indicat.

L'inici de l'operació que havia de permetre el pas de l'Ebre i l'obtenció de caps de pont es produí durant les primeres hores de la matinada del 25 de juliol. De manera silenciosa totes les unitats que havien de creuar el riu pels llocs assenyalats començaren a desplegar els primers mitjans de pas. Les barques que es disposaven per passar donaren força rendiment, ja que gràcies això, abans de l'alba, varis de milers de soldats havien arribat a la riba rebel i havien aconseguit ocupar les posicions defensives de la zona d'operacions. La primera part del pla havia estat executada amb èxit<sup>386</sup>.

Durant aquella matinada les tropes republicanes creuaren l'Ebre per diversos indrets: per Miravet i Benifallet foren les tropes del V Cos d'Exèrcit, dirigit per Enrique Líster; per Benissanet tropes de la 46<sup>a</sup> Divisió, comandades pel Campesino (pseudònim de Valentín González); per Flix, Riba-roja d'Ebre i Ascó tropes del XV Cos d'Exèrcit, dirigit per Manuel Tagüeña.

Paral·lelament a l'ofensiva, es realitzaren dues maniobres de distracció: al nord de la Terra Alta per Mequinensa i al sud per Amposta. D'aquesta manera s'iniciava la gran batalla de la Guerra Civil: la batalla de l'Ebre.

Com ja s'ha posat de manifest, l'ofensiva republicana sobre l'Ebre es produí sobre tres punts. A la zona d'Ascó, les dificultats per llançar les barques a l'aigua van retardar una mica l'operació, però després, un cop superades aquests problemes, les tropes van aconseguir creuar l'Ebre, consolidar les primeres posicions a l'altra riba, per després començar a avançar per la carretera de Gandesa. A la zona de Ginestar, les unitats republicanes creuaren el riu més fàcilment i entraren a Miravet. En aquests dos casos l'operació de travessar el riu va ser un èxit. El propi Coronel Modesto ho ratificava en la següent nota enviada al General Rojo<sup>387</sup>: *«Han pasado todos los que tenían que pasar; los que fueron detenidos lo han hecho por la zona inmediata; se ha ocupado Miravet, combatiendo en el castillo; los puentes de*

<sup>386</sup> En aquest primer moment també fou important la utilització de la passera de tir ràpid construïda per la Inspecció General d'Enginyers Republicans; la lleugeresa de la seva estructura va permetre que abans de la sortida del sol hi haguessin esteses dues d'elles, les quals foren aprofitades pel pas de les tropes, col·locant poc després unes quantes més, amb el que es va poder fer el pas de la resta de forces que havien d'efectuar-lo. Urarte Eznarriaga, Emilio de. «Los pontoneros rojos en el paso del Ebro.» *Ejército. Revista ilustrada de las armas y servicios*. Ministerio del Ejército: Madrid, núm. 18, juliol de 1941.

<sup>387</sup> Mezquida y Gené, Luis M. *La batalla del Ebro. Asedio y defensa de Villalba de los Arcos*. Tarragona: Diputación de Tarragona, 1967 pàg. 17.

*vanguardia tendidos dos y tendiéndose otros dos; las vanguardias están en sus primeros objetivos; las pasarelas todas tendidas. Ha comenzado el paso grueso. Se ha retirado la orden de que no se detengan ante la resistencias [...]»*

Molt diferents van ser els desembarcaments secundaris. Molt positiu fou el que es va realitzar al nord, on la 42 divisió va creuar per la zona de Mequinensa i va aconseguir sorprendre les tropes franquistes. En canvi va fracassar la maniobra del sud, prop d'Amposta, on la 14 Brigada Internacional fou aturada per les defenses rebels, fet que li va impedir creuar el riu<sup>388</sup>. En aquesta zona dies abans de l'inici de l'ofensiva les forces republicanes amagaren un pont format per 18 bidons i taules i un mica més avall unes 200 barques. El 21 de juliol les forces d'enginyers construïren una passera d'infanteria d'uns dos metres de separació amb una longitud aproximada de 60 metres. Es va descarregar un pont de circumstàncies, recolzament i cavallet, procedents del parc del V Cos de l'Exèrcit.

Tots aquest moviments i materials foren descoberts pels serveis d'informació franquistes que ràpidament reforçaren la seva presència a la zona amb diferents batallons. Aquest fet explicaria un dels motius del perquè fracassà l'intent de pas de l'Ebre per part de les tropes republicanes<sup>389</sup>.

Les primeres tropes que passaren el riu ho van fer a través de barques amb una capacitat mitjana de vuit soldats. Un cop les forces republicanes arribaren a l'altra riba de l'Ebre, i aconseguiren assegurar les seves posicions, es va procedir a la instal·lació de les passeres de tir ràpid per quatre punts, construïdes per la Inspecció General d'Enginyers, col·locant dues d'elles abans de la sortida del sol. Aquestes passeres, reforçades amb flotadors de suro, s'utilitzaren en aquells indrets on l'amplada de l'Ebre era inferior als 150 metres. El temps que utilitzaren la trentena de soldats pontoners que s'encarregaven de la seva col·locació fou d'una hora per cada passera. L'establiment de vàries d'elles fou fonamental pel pas de les tropes d'infanteria. En altres indrets, es construïren passarel·les falses per confondre a l'aviació franquista.

No ha estat possible localitzar una relació detallada de les passarel·les que s'habilitaren i de la seva posterior sort, però sí que s'ha obtingut dades aïllades. Així, entre Mequinensa i Faió es va intentar desplegar durant les primeres hores de la nit una passarel·la, impedit-ho finalment

---

<sup>388</sup> L'objectiu principal d'aquest atac era avançar sobre Santa Bàrbara amb la missió d'ocupar el ferrocarril i la carretera de Vinaròs i no permetre la seva utilització per part de les tropes franquistes per l'enviament de forces cap al nord.

<sup>389</sup> La presència d'aquest material fou descoberta pels serveis d'informació del C.E. Marroquí. Per aquesta raó foren destinades a la zona unitats de la 13 i 105 Divisions franquistes. Mezquida i Gené, Luis M. *La batalla del Ebro. Asedio de Tortosa y combates de Amposta. Del río Guadalupe al Gayá, con las ocupaciones de Falset, Montblanc, Valls, Reus i Tarragona (1938-39)*. Tarragona: Diputació Provincial de Tarragona, 1970. Pàg. 85.

les dificultats del terreny. Per Riba-roja es muntà una altra que no va poder ser acabada fins a les vuit de la nit de l'endemà. A l'oest de Flix va quedar construïda una tercera passarel·la a les sis de la matinada, la qual posteriorment va ser destruïda. Prop d'Ascó es va col·locar un nou pas a les deu del matí. Per Ginestar s'habilitaren dues més a primera hora del matí. Es probable que també s'establís a Benifallet alguna passarel·la o a les seves proximitats. El que sembla segur, segons el testimoni de Tagüeña, és que les passarel·les que es trobaven prop de Flix i Ascó es mantingueren intactes durant la nit del dia 25 de juliol<sup>390</sup>.

Establert ja el cap de pont aquest mateix dia 25, els Enginyers iniciaren la construcció dels ponts d'avantguarda i de fusta, que finalitzaren aquesta mateixa jornada. Els ponts de ferro també es començaren a estendre el mateix dia 25, sent reparat el del ferrocarril. A partir del dia 30 el pont de Flix va poder ser utilitzat, tot i que l'endemà ja seria colpit per les bombes franquistes.

Per al pas del material rodat, la Comandància General d'Enginyers disposava de ponts d'avantguarda, ponts pesats de fusta i ponts de ferro. En el primer dels casos, podia suportar càrregues de fins 4,5 tones, estant formades per 36 trams que necessitaven uns 10 minuts per la construcció de cada tram. En total, doncs, els especialistes necessitaven unes sis hores per col·locar un pont d'aquestes característiques. Segons el testimoni de Líster, el primer dia va quedar establert a Ginestar un pont d'avantguarda i un altre a Benifallet. Tagüeña, per la seva banda, precisa que es va utilitzar el pont de ferro de Flix i un altre d'avantguarda a Ascó<sup>391</sup>. El capità Urarte agrega que durant la nit del dia 25 de juliol els republicans aconseguiren col·locar aquests ponts d'avantguarda, els quals donaren pas a camions de poca capacitat. El mateix dia 25 s'inicià la col·locació del primer pont de fusta, que es finalitzaria, amb grans dificultats per l'actuació de l'aviació franquista, l'endemà permetent el pas de camions, cotxes blindats, artilleria i tancs. Posteriorment, a les dues de la tarda, va ser destruït per l'aviació i la crescuda que va patir el riu per l'obertura de comportes<sup>392</sup>.

En el cas dels ponts de fusta la càrrega que podien suportar era d'unes 12 tones de pes i estaven formats per 40 trams.

Finalment els ponts de ferro tenien una capacitat de resistència de 20 tones i estaven organitzats per 50 trams que requerien un treball d'una hora per cada tram<sup>393</sup>.

El pas de l'Ebre i, especialment, de la manera que es realitzà sorprenueren per complert a l'exèrcit franquista. Per justificar el fet que les tropes rebels havien estat sorpreses, els

<sup>390</sup> Martínez Bande, José Manuel. Op. Cit. pàg.128 i 129.

<sup>391</sup> *Ibidem*. pàg. 129

<sup>392</sup> *Ibidem*. pàg. 129

<sup>393</sup> *Ibidem*. pàg. 34.

estudiosos militars franquistes justificaren que l'èxit republicà en cap cas havia estat fruit de la bona execució de les seves tropes, sinó que es devia<sup>394</sup>: «[...] unas barcas enemigas [...] sorprendían a nuestras guardias excesivamente confiadas, y, probablemente en connivencia con elementos afines que pagaban con traición la benevolencia de nuestra justicia, penetraban tierra adentro sin necesidad de emplear con intensidad las armas.»

En acabar el primer dia de batalla, l'exèrcit republicà ja havia ocupat els pobles de Riba-roja, Flix, Ascó, Corbera d'Ebre, Benissanet, Miravet, la Fatarella, Pinell i les serres de Pàndols i Cavalls. Per la seva banda, les tropes franquistes es retiraren a la Pobla de Massaluça, Vilalba dels Arcs i Gandesa amb l'objectiu d'impedir la seva ocupació ja que era el principal nus de comunicacions de la zona.

Al final del dia 26, l'exèrcit de l'Ebre havia aconseguit ocupar una extensa zona, en la que disposaren de dos caps de pont, un de petit, en el sector de Mequinensa, i l'altra a Faió. Les tropes republicanes arribaren a Gandesa i Vilalba dels Arcs, on foren aturades per les tropes rebels. El front havia estat trencat en una longitud de 50 Km. El pas de l'Ebre per part de l'exèrcit republicà es convertí en un èxit rotund, ja que en 36 hores de combat havia aconseguit travessar l'Ebre, assolir i consolidar diversos caps de pont. La reacció franquista davant aquest èxit no es va fer esperar i el mateix dia 25 s'ordenà el trasllat des de diversos fronts de varies divisions. Aquests reforços foren els que permeteren a les tropes franquistes aturar l'ofensiva i establir el front.

Superades les dificultats de les primeres hores, les tropes d'enginyers republicanes organitzaren i consolidaren els passos que havien d'utilitzar la resta d'unitats per travessar l'Ebre. Aquests passos quedaren establerts de la següent manera:

- **Zona central de pas.** Estigué formada pel doble pont de ferro de Móra d'Ebre, algunes comportes i llanxes. A partir del 9 de setembre, també s'habilità el pont de Garcia sobre el ferrocarril, que es va fer servir pel pas de camions.
- **Zones laterals.** Per facilitar l'avituallament de materials i aliments es van col·locar diversos ponts pesats, passeres i comportes, a part del pas superior sobre la presa de Flix<sup>395</sup>.

El nombre de passeres i ponts fluctuaren en el transcurs de les operacions, doncs als passos veritables calia afegir-hi els falsos per enganyar a l'enemic. Segons Luis M. Mezquida se sap amb certesa que foren un total de sis passeres i sis ponts pesats, a més a més del pont especial

<sup>394</sup> Torre Enciso, Cipriano; Muro Zegri, D. *La marcha sobre Barcelona*. Madrid: Editorial Nacional, 1939.

<sup>395</sup> Mezquida i Gené, Luis M. Op. Cit. Pàg. 40



que s'ubicà a Garcia, els que utilitzà l'exèrcit republicà durant l'ofensiva de l'Ebre. La ubicació d'aquestes modalitats de pas va ser la següent:

- 2 passeres davant les mines de Fradera, entre Faió i Mequinensa.
- 1 passera a la Partida de la Fossa, entre Riba-roja i Faió.
- 1 passera a la Partida de la Vall del Sant, davant la Masia del Janot, a la localitat de Riba-roja.
- 1 pas sobre la presa de la central elèctrica de l'Electroquímica de Flix.
- 1 un pont de ferro a Flix. Fou destruït parcialment en dues ocasions metre es construïa. A partir del dia 30 de juliol quedava en perfectes condicions de servei.
- 1 pont d'avantguarda a Ginestar.
- 1 passera entre Vinebre i Ascó.
- 1 un pont d'avantguarda a Ascó que fou destruït el dia 28 de juliol.
- 1 pont especial a Garcia.
- 2 ponts de ferro a Móra d'Ebre.
- 1 pont de ferro a l'Illa, on es bifurca l'Ebre.
- 1 pont de fusta entre Benissanet i Móra d'Ebre.
- 1 pont de ferro a Benissanet.
- 1 passera entre Benissanet i Miravet.

Un cop substituïts els ponts lleugers pels pesats, ja es podia dir que l'operació de pas del riu havia finalitzat. A partir d'aquest moment s'entraria en la fase de consolidació del cap de pont. En aquesta fase els enginyers republicans es dedicaren a conservar els ponts de qualsevol desperfecte que pogués provocar l'enemic o originat pel desgast del pas continuat de les tropes.

En tot just una setmana, l'exèrcit republicà havia aconseguit travessar un riu cabalós, fet insòlit sobretot a causa de les limitacions republicanes. La República havia assolit uns 800 km<sup>2</sup> de terreny i havia fet retrocedir l'exèrcit franquista. Però al llarg dels primers quatre dies amb prou feines van disposar de suport d'artilleria davant els defensors de Vilalba dels Arcs, Gandesa i Bot. Dissortadament per les seves aspiracions, un cop va arribar l'artilleria, aquesta es va mostrar insuficient, mentre els rebels havien guanyat temps per rebre reforços i atrinxerar-se.

D'aquesta manera començava la batalla pròpiament dita. A partir d'aquest instant, foren cent quinze dies de lluita contínua, de patiment constant, de guanyar terreny per després perdre'l a

costa de desenes de milers de vides de soldats. La batalla, a grans trets, es dividí en tres fases: la primera del 26 de juliol al 3 d'agost, en la que els atacants cessaren en la seva ofensiva, i passaren a la defensiva; la segona del 3 d'agost al 15 d'octubre, fase de desgast d'ambdós exèrcits; i la tercera del 30 d'octubre al 16 de novembre, la darrera ofensiva franquista, que finalitzaria amb el replegament i creuament del riu de les unitats republicanes<sup>396</sup>.

### **La destrucció dels ponts republicans per part de les tropes franquistes.**

Per tal d'evitar el pas de soldats, material, provisions, armament, etc. pels ponts habilitats per les tropes republicanes, les forces rebels portaren a terme principalment dos tipus d'accions: els atacs de l'aviació i la provocació d'inundacions a partir d'obrir les comportes dels diversos pantans que controlaven als Pirineus i que vessaven a l'Ebre a través del Segre.

La primera riuada artificial provocada per l'exèrcit franquista no es va fer esperar molt. El vespre del dia 25 de juliol es buidà el pantà de Barasona, que danyà algunes passarel·les, i el de la vall de Sant, que arrencà diversos trams del pont de Flix. A la matinada del dia 26, s'ordenà l'obertura de les comportes dels pantans de Tremp i Camarasa, fet que provocà una enorme riuada amb danys molt important a nivell material i humà. En quatre hores el nivell de l'aigua arribà a pujar dos metres i mig, i causà l'aïllament durant gairebé tot el dia 26 de les forces d'avantguarda i les de la riba dreta<sup>397</sup>. Amb tot, el dia 27 els ponts i passarel·les van tornar a connectar les principals vies de subministrament amb el cap de pont, fet que facilità el pas de camions amb certa precarietat.

El dia 28, ja havia passat la riuada, les aigües estaven al nivell normal i els republicans van començar a creuar l'Ebre, malgrat els atacs aeris. A la tarda, es va produir una nova riuada en

---

<sup>396</sup> No és raó d'aquest estudi explicar i analitzar en profunditat les accions militars que es donaren a l'Ebre. Per més informació sobre la batalla de l'Ebre vegeu: Alonso Baquer, M. *El Ebro, la batalla decisiva de los cien días*. Madrid: La esfera de los libros, 2003; Blanco, Carlos. *La incompetencia militar de Franco*. Madrid: Alianza, 2000; Cabrera, Francisco. *Del Ebro a Gandesa. La batalla del Ebro, julio noviembre 1938*. Madrid: Almena, 2002; Cardona, Gabriel i Losada, Juan Carlos. *Aunque me tires del puente*. Madrid: Aguilar, 2004; Cepeda, J.C. *La batalla del Ebro*. Madrid: La razón española, 1997; DD.AA. *La batalla de l'Ebre. Història, paisatge i patrimoni*. Barcelona: Pòrtic, 1999; Galí, Raimon. *L'Ebre i la caiguda de Catalunya*. Barcelona: Barcelonesa edicions, 1996; Martínez Bande, J.M. *La batalla del Ebro*. Madrid: San Martín, 1978; Mezquida, Luís M. *La batalla del Ebro. Asedio de Tortosa y combates de Amposta...* Tarragona: Diputació de Tarragona, 2001; Mezquida, Luis M. *La batalla del Ebro. Asedio y defensa de Gandesa...* Tarragona: Diputació de Tarragona, 1977; Mezquida, Luís M. *La batalla del Ebro. Asedio y defensa de Villalba de los Arcos...* Tarragona: Diputació de Tarragona: 1974; Reverte, J. *La batalla del Ebro*. Barcelona: Ed. Crítica, 2003; Sánchez Cervelló, Josep i Clua, Pere. *La batalla de l'Ebre: un riu de sang*. Gandesa: Espais de la batalla de l'Ebre, 2005; Torres, Estanislau. *La batalla de l'Ebre i la caiguda de Barcelona*. Lleida: Pagès Editors, 1999.

<sup>397</sup> Aquesta circumstància va permetre provocar una riuada d'uns 354 milions de metres cúbics d'aigua, doncs el pantà de Sant Antoni de Talarn, a Tremp, tenia una capacitat d'embassament de 225 milions de metres cúbics, d'ells 197 milions eren utilitzables i Camarasa la seva capacitat total era de 157 milions de metres cúbics. Els efectes de la riuada es mantingueren durant dos dies.

ser obertes les comportes de Camarasa, Barasona, Ardisa, Santa Maria de Belsué i La Peña. Particularment intensa fou la riuada que va provocar l'exèrcit franquista els dies 19 i 21 d'agost, la qual aconseguí destruir els ponts de ferro i fusta, arrossegant-los entre 10 i 15 metres del seu lloc d'emplaçament. Per evitar el col·lapse del sistema de comunicacions amb l'altra riba del riu, es van haver d'utilitzar barques motores i comportes, formades amb les fustes capturades a les tropes rebels a Corbera durant el primer dia de l'ofensiva. Tot i aquesta actuació, durant les jornades següents augmentaren les dificultats, especialment en el subministrament de menjar i municions, ja que les barques que s'utilitzaren eren insuficients pel transport del material que era necessari a l'altra riba<sup>398</sup>.

A darrera hora del 14 de setembre una nova obertura dels pantans va tornar a elevar el nivell del riu dos metres per sobre de l'habitual.

Les inundacions provocades per l'aixecament de les comportes va venir també acompanyades del llançament al riu de grans quantitats de troncs d'arbres i flotadors de suro amb càrregues explosives. Els troncs dels arbres destruïen tot el que se'ls hi posava pel seu pas. Els que portaven càrregues explosives adossades explotaven quan topaven contra els recolzament de les passarel·les. En aquests instants els ponts queien i amb ells els homes i les caixes de municions, l'artilleria, els camions, etc. que estigués travessant el riu.<sup>399</sup>

Pel que fa a les accions aèries franquistes per acabar amb els ponts republicans, a les primeres hores de la tarda del dia 25 i al llarg de les jornades següents l'aviació rebel aplicà tota la seva capacitat devastadora per eliminar els diferents punts de comunicació de l'exèrcit republicà. S'iniciava així una dura lluita entre l'aviació de bombardeig franquista i els enginyers republicans, enfrontament que es pot dir que guanyaren aquests darrers amb un sacrifici i un preu molt elevat en el número de baixes que patiren<sup>400</sup>. De fet, es pot considerar la seva

---

<sup>398</sup> Mezquida y Gené, Luis M. *La batalla del Ebro. Asedio y defensa de Villalba de los Arcos*. Tarragona: Diputació de Tarragona, 1967 pàg. 81.

<sup>399</sup> Reverte, Jorge M. *La batalla del Ebro*. Barcelona: Crítica, 2003 pàg. 67 i 68.

<sup>400</sup> La bona tasca que portaren a terme els pontoners republicans fou aprofitada pel govern republicà per mostrar davant l'opinió pública les victòries de l'exèrcit a l'Ebre. De seguida la maquinària propagandística republicana es posà en funcionament per mostrar els pontoners com els herois que havien fet possible l'avanç de les tropes governamentals a l'Ebre. Així *La Vanguardia*, l'11 d'agost de 1938 treia a tota primera plana un reportatge fotogràfic en homenatge als treballs dels pontoners republicans sota el títol: «Héroes del Ebro». En el text que apareixia a mà esquerra es parlava que: «*Las brigadas de pontoneros del Ejército republicano se han destacado desde el principio de la guerra por su gran eficacia, su actividad incesante y su enorme capacidad de trabajo y sacrificio. Pero las operaciones del Ebro, que tan alto han puesto el pabellón de nuestro Ejército, ha demostrado de manera insospechada el valor de estas brigadas admirables. Con orden perfecto, disciplina inigualable y rapidez sorprendente, los pontoneros republicanos no han descansado noche y día permitiendo, con su eficaz trabajo, el paso de nuestras tropas a través del río. Bástenos decir acerca de esta constante abnegación que el papel de la aviación extranjera en esta guerra hace ese trabajo más difícil y peligroso que lo ha sido jamás en ninguna otra guerra.*»

Per la seva banda, la premsa internacional afi amb la República també s'encarregà d'explicar la magnífica tasca dels pontoners, la poca eficàcia dels bombardeigs i l'èxit que suposà l'operació de pas de l'Ebre. El corresponal

victòria com a molt petita, ja que els ponts es feien i refeien durant la nit i quan l'aviació no intervenia, però el flux de material sempre fou escàs i el pas lent, amb un càstig que destruï gairebé tots els accessos i reduí els recursos de l'Exèrcit de l'Ebre durant la batalla.

Les accions de l'aviació franquista, dirigida pel general Kindelán, seguiren una distribució en tres sectors, en funció de les seves necessitats, i tot buscant la màxima eficàcia. Al nord de la zona de pas entre Mequinensa i Faió intervingué l'aviació hispana; a la zona central s'hi abocà la legió Còndor, tant a les zones de travessada del riu, com a primera línia de moltes localitats ocupades per les forces republicanes, fins i tot a la rereguarda, on es bombardejaven concentracions de tropes republicanes preparades per creuar el riu; i finalment, l'aviació italiana intervingué al sector sud<sup>401</sup>.

El dia 25 de juliol es portaren a terme alguns reconeixements aeris per part de l'aviació rebel. La informació que es va extreure dels reconeixements va servir per realitzar els primers atacs sobre les zones de travessera republicanes. La resposta republicana no es va fer esperar i immediatament començà a utilitzar tota la seva força antiaèria per impedir els bombardejos. Malgrat les defenses, la brigada hispana aconseguí portar a terme tres accions sobre el pont de Flix i dues sobre Ascó, aconseguint colpir els seus objectius. El potencial de la legió Còndor tampoc es va quedar enrere tot colpejant les zones de pas, les concentracions de tropes i el trànsit a Flix, Móra la Nova, les Camposines, Ginestar i Riba-roja. També l'aviació italiana fou una de les primeres a intervenir el dia 25 atacant un pont de barques entre Flix i Vinebre. Més endavant els seus atacs se centraren en el pont de Ginestar i d'Ascó.

Els bombardeigs del dia 25 van causar danys parcials sobre els mitjans de pas, que foren reparats en poques hores, com en el cas d'un pont a Riba-roja que, malgrat els atacs, va ser finalitzat al vespre, o una de les passarel·les ubicades prop de Flix, mentre s'instal·laven a Ascó i Ginestar tres més<sup>402</sup>. Així doncs, tot i que les destruccions van alentir l'operació, els atacs del dia 25 foren poc precisos.

Malgrat aquest fet, les autoritats militars franquistes celebraren amb entusiasme l'acció de la

---

de l'Agència Havas de França deixà testimoni de tot plegat en el seus articles: «*Las tropas republicanas que avanzan por este sector tienen una moral verdaderamente admirable. En mi viaje hasta Corbera he podido percatarme de ello. Los puentes sobre el Ebro, que la aviación fascista logra estropear, son rápida y entusiastamente, a pesar de los constantes bombardeos aéreos, que no son eficaces, debido al certero fuego de las defensas antiaéreas republicanas; las tropas del Ejército español siguen atravesando el río sin menor inconveniente. Los hombres lo hacen en pequeñas lanchas o sobre puentes ligeros, mientras que el material pesado y los camiones lo hacen por puentes de barcasas sólidamente amarradas.*

*Los pontoneros trabajan con admirable heroísmo. Muchos de ellos han trabajado sin querer ser relevados durante tres días con tres noches. La moral de las tropas españolas, que cada vez toman mejores y más importantes posiciones en la otra orilla del Ebro, es excelente [...]».* Crònica recollida a *ABC edición Madrid*, 31 de juliol de 1938, pàg. 3.

<sup>401</sup> Iñiguez, David; Gesalí, David. *Guerra aèria a la batalla de l'Ebre*. Barcelona: Ed. Dux, 2010, pàg. 25-26

<sup>402</sup> *Ibidem*. Pàg. 27

seva aviació. Un dels seus oficials, el coronel José Gomá, assenyalà al respecte<sup>403</sup>: «*El tiempo era bueno y la aviación, que tenía sus bases desplegadas para actuar en todos los frentes de Levante, pudo emplearse con la intensidad que reclamaban las circunstancias, como única fuerza aérea y disponible para salvar el gravísimo peligro que amenazaba. Durante cuatro días, las fuerzas aéreas contuvieron al enemigo con terribles acciones sobre sus concentraciones y puentes, bombardeando y ametrallando del amanecer a la noche, con gran quebranto de material.*»

Tot i el domini aeri franquista, i l'entusiasme dels seus màxims representants, l'acció de les seves bombes no va ser del tot efectiva, ja que les passarel·les i els ponts suposaven un blanc difícil, agreujat per una bona barrera de foc antiaeri que formaren les metralladores i canons republicans, els quals serviren per dificultar els bombardeigs de precisió a baixa altura.

A partir del dia 26, les forces republicanes asseguraren la riba dreta de l'Ebre. Tanmateix, els guanys aconseguits evidenciaven el gran problema de l'ofensiva: la impossibilitat de poder seguir avançant a causa de la limitació de recursos. El material necessari seguia a l'altra banda, especialment d'artilleria, tancs, enginys mecànics, el material pesat i els proveïments, etc. i sense ells els objectius que es volien aconseguir no es completaven.

Durant aquestes primeres hores decisives els soldats republicans s'anaren endinsant en el territori de forma lenta, mentre que les reserves franquistes s'anaren dirigint cap a l'escenari de la batalla. L'aviació republicana que havia de recolzar l'avanç era molt limitada, mentre que la franquista ràpidament va fer acta de presència. Per si fos poc, les autoritats militars rebels van provocar una riuada artificial des del pantà de Barasona que va provocar l'enfonsament dels ponts i les passadores dels republicans.

Des d'aquest moment, l'Ebre es convertí en l'escenari de dos esforços enfrontats. Els republicans quedaren condemnats a col·locar ponts i passadores durant la nit, mentre que els rebels es dedicaren a intentar destruir-los amb l'aviació o les riuades artificials durant el dia.

Les forces franquistes es desplaçaren per defensar Gandesa. Entretant, una compta dels republicans passava materials d'una riba a l'altra i s'enllestien els primers ponts. Al final de la jornada, l'aviació va malmetre un del tipus d'avantguarda, i un altre que era més pesat.

El dia 26 de juliol i amb poc èxit, els bombarders franquistes van intentar ensorrar els ponts de Flix i Ascó, mentre d'altres ho feien contra els de Móra i Riba-roja, aconseguint tocar aquest darrer.

---

<sup>403</sup> Sánchez Cervelló, Josep; Clua Micola, Pere. Op. Cit. pàg. 39

Després d'aquests primers bombardejos, l'aviació franquista, tot i l'èxit molt limitat dels seus atacs, continuà bombardejant els ponts estesos per les tropes republicanes. Els bombardeigs dificultaven el pas de tropes i de materials, així com la retirada de tropes i l'evacuació de ferits als hospitals de campanya instal·lats a la rereguarda republicana. Així ho testimonià Josep Figueras Roiva, un Vilafranquí que durant la guerra li tocà ser camiller. Entre altres va estar com a sanitari al Front de l'Ebre, del que recorda com recollien els ferits i els traslladaven als hospitals de campanya<sup>404</sup>: «A l'ambulància, per aquelles dolentes carreteres, els ferits anaven d'una banda a l'altra del vehicle. Abans d'arribar als hospitals de campanya molts ja eren morts. Per portar-los al lloc de les primeres cures traspasàvem el poble de Móra la Nova a través del pont del ferrocarril que tot sovint bombardejaven, però una de les vegades, els aviadors feixistes van decidir tenir punteria i el van ensorrar just després de passar nosaltres. Després de passar per Mora la Nova amb els ferits a l'ambulància anàvem cap a Ginestar. Abans d'arribar-hi hi ha un lloc que en diuen la Masó, i allí deixàvem els ferits i els morts. Molts van ser enterrats allà mateix.»

Des de l'inici de l'ofensiva republicana, la matinada del 25 de juliol, fins a la fi de la batalla, el 16 de novembre, es comptabilitzaren, segons les dades recollides per l'exèrcit rebel<sup>405</sup>, un total de 104 bombardeigs sobre els diferents tipus de ponts que travessaven l'Ebre. Tots els atacs tenien com a principal missió la de destruir aquells passos per impedir l'arribada de material i reforços a les unitats que s'havien establert en els diversos caps de ponts.

**Taula 24: Bombardejos franquistes sobre els ponts republicans durant la batalla de l'Ebre (juliol-novembre de 1938)<sup>406</sup>.**

Núm. Atacs	Dia	Tipus de pont	Zona	Danys
1	25 de juliol	Pont de barques	Flix	Destruït
2	25	Pont de barques	Ascó	Destruït
3	25	Pont de barques	Ascó	
4	25	Pont de barques	Ginestar, Riba-roja	1er destruït
5	25	Pont de barques	Móra d'Ebre	Destruït
6	25	Pont de barques	Garcia i Riba-roja	
7	25	Pont de barques	Ginestar	

<sup>404</sup> Solé i Batjau, Queralt. *Els morts clandestins. Les fosses comunes de la Guerra Civil a Catalunya (1936-1939)*. Catarroja: Ed. Afers, 2008, pàg. 233.

<sup>405</sup> Totes les dades relacionades amb els bombardeigs aeris franquistes sobre els ponts republicans durant la batalla de l'Ebre s'han estret de l'Arxiu General Militar d'Àvila (AGMA). Estat Major de l'Aire. Secció Tercera: operacions. Comunicats de Campanya. Capsa 2607.

<sup>406</sup> Aquesta taula ha estat elaborada a partir de la informació estreta dels comunicats de guerra de l'exèrcit franquista. l'Arxiu General Militar d'Àvila (AGMA). Estat Major de l'Aire. Secció Tercera: operacions. Comunicats de Campanya. Capsa 2607.

8	25	Pont de barques	Flix i Vinebre	
9	26	Pont de barques	Ascó i Flix	
10	26	Pont de barques	Móra la Nova	Tocat
11	26	Pont de barques	Benifallet i Móra la Nova	
12	26	Pont de barques	Ginestar i Miravet	1er tocat
13	26	Pont de barques	Benifallet i Riba-roja	
14	26	Pont de barques	Benifallet i Móra d'Ebre	
15	27	Pont de barques	Móra la Nova i Riba-roja	
16	27	Pont de barques	Flix	Tocat
17	27	Pontons	Vinebre	Tocat
18	28	Pont i passarel·les	Flix	
19	28	Pont i passarel·les	Ascó	Tocat
20	28	Pont i passarel·les	Flix	
21	28	Pont i passarel·les	Riba-roja	Tocat
22	28	Pont i passarel·les	Flix	
23	28	Pont i passarel·les	Ascó i Miravet	Tocats
24	28	Pont i passarel·les	Vinebre i Ginestar	Tocats
25	29	Pont i passarel·les	Flix	
26	29	Pont i passarel·les	Ascó	
27	29	Pont i passarel·les	Vinebre i Mequinensa	
28	29	Pont i passarel·les	Flix i Vinebre	Tocats
29	29	Pont i passarel·les	Benissanet	
30	30	Pont	Mequinensa	
31	30	Pont	Flix	
32	30	Pont	Mequinensa	
33	30	Pont	Ascó	
34	1 d'agost	Pont	Flix i Ascó	Tocat
35	1	Pont	Ginestar i Ascó	Tocat
36	1	Pont	Móra d'Ebre i Miravet	Tocat
37	1	Pont	Ginestar	
38	2	Pont	Benissanet	
39	2	Pont	Flix i Ascó	
40	2	Pont	Ginestar	
41	2	Pont	Flix	
42	2	Passarel·la	Ascó	Tocada
43	2	Pont	Ginestar	Tocat
44	3	Pont	Flix	Tocat
45	3	Pont	Ginestar	Tocat
46	3	Pont	Benifallet	Tocat
47	4	Pont	Ginestar	
48	5	Pont	Ginestar, Flix	Destruïts
49	5	Pont	Móra la Nova	
50	6	Pont	Ginestar	
51	6	Pont	Flix	Tocat
52	7	Pont	Ginestar	
53	7	Passarel·la	Ginestar	Danys
54	7	Ponts	Flix	
55	8	Pont	Ginestar	
56	8	Passarel·la	Benifallet	
57	9	Pont	Ginestar i Móra la Nova	Tocat
58	9	Ponts	Flix, Móra d' Ebre	Destrucció Flix
59	11	Passarel·la	Móra Nova i Ginestar	Tocant-la
60	11	Pont	Ginestar	
61	12	Pont	Flix	Tocat

62	12	Pont	Móra i Ginestar	Tocat
63	13	Pont i Passarel·la	Móra Nova i Ginestar	Destrucció del primer
64	15	Pont	Móra la Nova i Ginestar	
65	15	Pont	Flix	
66	16	Pont	Flix	
67	16	Pont	Móra d'Ebre	
68	16	Pont	Móra la Nova	Destrucció
69	17	Pont	Móra la Nova, Ginestar	
70	17	Pont	Flix	
71	18	Pont	Flix, Móra la Nova	
72	19	Pont	Móra la Nova, Ginestar	
73	26	Pont	Ginestar	Destruït
74	26	Passarel·la	Benifallet	
75	26	Pont	Móra	
76	27	Pont	Ginestar i Móra	
77	29	Ponts	Móra i Ginestar	
78	30	Ponts	Móra i Ginestar	
79	1 de setembre	Pont	Flix	
80	3	Ponts	Móra i Ginestar	
81	4	Ponts	Móra i Ginestar	
82	6	Ponts	Móra i Ginestar	
83	17	Pont	Flix	
84	1 d'octubre	Pont	Flix	
85	4	Pont	Móra d'Ebre	
86	9	Pont	Flix	
87	14	Pont	Móra	
88	16	Pont	Flix	
89	16	Ponts	Flix	Tocat
90	30	Pont	Móra la Nova	
91	30	Pont	Ginestar	
92	31	Pont	Móra d'Ebre	Tocat
93	1 novembre	Pont FC	Móra d'Ebre	
94	2	Pont	Garcia	
95	3	Pont	Garcia	Tocat
96	4	Pont	Garcia	
97	5	Pont	Garcia i Ascó	
98	4	Pont	Garcia	
99	4	Pont	Garcia	
100	7	Passarel·la	Flix	
101	13	Pont	Flix oest	Tocat
102	14	Passarel·la	Riba-roja, oest	
103	14	Pont i Passarel·la	Flix i Ascó	
104	15	Passarel·la	Flix	Tocada

Font: elaboració pròpia.

Com es pot observar, els bombardeigs rebels se centraren en aquelles localitats on els enginyers republicans havien col·locat els diversos passos per travessar el riu. Els indrets que s'establiren com a caps de pont: Flix, Ascó, Ginestar, Riba-roja, Móra d'Ebre, Garcia, Vinebre, Móra la Nova, Benifallet, Miravet, Mequinensa i Benissanet, foren els més castigats pels atacs, tot i que, com ja s'ha posat de manifest, en poques ocasions encertaren en el seu objectiu de destruir-los. En els casos que s'aconseguia, els pontoners i sapadors republicans



immediatament s'organitzaven per reparar els desperfectes i permetre de nou el pas de les tropes republicanes.

Pel que fa a la cronologia dels atacs sobre els ponts republicans a l'Ebre, aquests es poden dividir en tres fases: una primera, que concentrà la major part dels atacs, el 75%, aniria del 25 de juliol al 31 d'agost. Durant les jornades del 25 al 31 de juliol es registraren 33 atacs sobre ponts provisionals que s'havien estès, el que significà el 31,7% del total, i una mitjana de 4,7 atacs diaris. Durant el mes d'agost es comptaren un total de 45 atacs, el que suposà un 43,2% del total i una mitjana d'1,4 atacs diaris.

En aquest període, que coincidí amb el pas del riu i la consolidació de les posicions guanyades per les tropes republicanes al territori rebel, els bombardejos franquistes cercaren destruir tant els ponts provisionals que s'habilitaren, ponts de barques, passarel·les, etc. així com la resta de ponts més estables. Es volia impedir el pas de les tropes, del material i el subministrament de forces i recursos un cop l'exèrcit governamental consolidà les posicions. Bona part dels esforços per destruir des de l'aire tots aquells passos es concentraren, tal com es pot observar, en aquells primers dies de batalla. Les bombes llançades des del cel van aconseguir remoure les aigües i malmetre els fonaments d'alguns mitjans de pas, tot i que no s'assolí la precisió suficient que se cercava. Els resultats foren, per tant, molt discrets.

La segona fase bombardeigs abrasà els mesos de setembre i octubre, on es comptabilitzaren 5 bombardejos durant el setembre, el 4,8% del total i una mitjana de 0,16 diaris; i 9, a l'octubre, el 8,6%, del total i un promig de 0,29 diaris. Tal com mostren les xifres, foren els mesos on l'activitat de l'aviació franquista sobre els ponts fou menor. Les causes que explicarien aquest fet foren principalment un canvi d'estratègia per part dels comandaments franquistes que, sense deixar de bombardejar els passos sobre l'Ebre, concentraren la major part dels seus esforços en recolzar les ofensives terrestres que cercaven recuperar el terreny perdut<sup>407</sup>. En el fons es va voler utilitzar la superioritat aèria per fer-la servir com artilleria aèria.

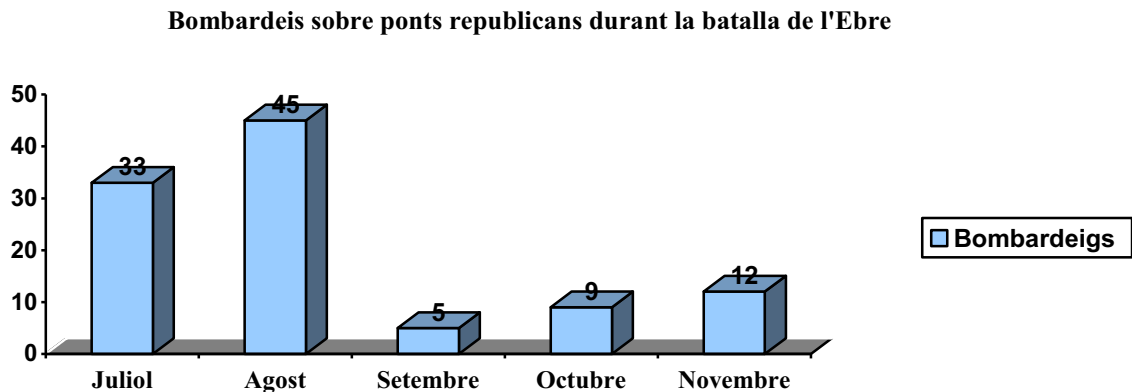
A part d'aquest fet hi va haver altres factors que motivaren el descens d'atacs. La major presència d'aviació republicana a la zona va evitar que els atacs rebels es produïssin amb tanta facilitat. La bona tasca de l'artilleria republicana també va ajudar a què els atacs disminuïssin i fossin encara menys precisos, ja que obligaren els avions facciosos a bombardejar des de més altura, aspecte que motivava que l'encert fos encara menor.

---

<sup>407</sup> El principal nombre d'atacs que es donaren foren sobre concentracions republicanes o vies de comunicacions, els quals també provocaren danys en infraestructures de la zona. Carreteres com la de la Fatarella a Camposines o la de Pinell de Brai i Miravet foren constantment bombardejades. Per estudi més detallat d'aquestes accions en particular i de l'actuació de l'aviació durant la batalla de l'Ebre vegeu, Iníiguez, David; Gesalí, David. *Guerra aèria a la batalla de l'Ebre*. Barcelona: Ed. Dux, 2010.

En darrer lloc es donà la tercera fase de l'ofensiva, la qual es va produir entre l'1 i el 16 de novembre, data que posaria punt i final a la batalla. En el transcurs d'aquests setze dies, tornà a produir-se un augment significatiu dels bombardeigs. En total, es registraren 12 atacs, el que suposà el 11,5% del total, amb una mitjana diària de 0,75 atacs diaris. Amb la retirada republicana, les forces rebels volgueren fer una demostració de força per eliminar qualsevol intenció d'evacuació o resistència republicana. Com havia succeït durant el principi de l'ofensiva, l'aviació franquista es dedicà a destruir tots els passos que havia establert l'exèrcit republicà, tot cercant que no es produís el replegament de les seves tropes ni el pas del material que havien utilitzat.

Gràfic 14.<sup>408</sup>



Dels 104 bombardeigs que s'ha comptabilitzat, tot seguint les dades publicades en els informes de l'aviació franquista<sup>409</sup>, només en 37 ocasions es complí l'objectiu de tocar, danyar o destruir un pont, passarel·la o pontó establert per l'exèrcit republicà per travessar el riu<sup>410</sup>. Aquest fet significà que en total, tan sols en un 35,5% dels atacs es va complir amb

<sup>408</sup> Aquest gràfic ha estat elaborat a partir de la informació estreta dels comunicats de guerra de l'exèrcit franquista. l'Arxiu General Militar d'Àvila (AGMA). Estat Major de l'Aire. Secció Tercera: operacions. Comunicats de Campanya. Capsa 2607.

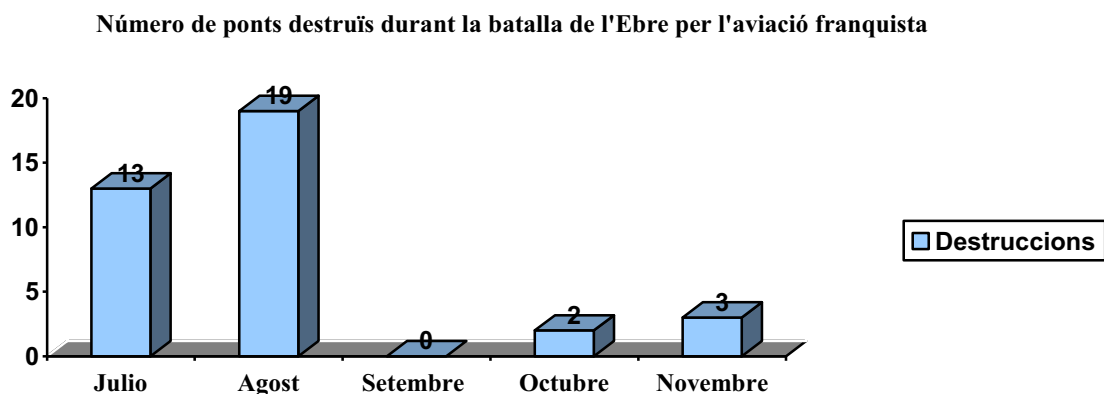
<sup>409</sup> Aquest gràfic ha estat elaborat a partir de la informació estreta dels comunicats de guerra de l'exèrcit franquista. l'Arxiu General Militar d'Àvila (AGMA). Estat Major de l'Aire. Secció Tercera: operacions. Comunicats de Campanya. Capsa 2607.

<sup>410</sup> Segons altres treballs realitzats per estudiosos de l'exèrcit franquista, el nombre total de ponts que foren colpits per l'aviació rebel foren una cinquantena. Tot i que amb aquestes xifres s'intentava donar més rellevància a l'actuació de l'aviació, les pròpies fonts franquistes eren conscients que l'objectiu d'impedir el pas de les tropes republicanes a través dels ponts havia fracassat, essent les grans riuades el veritable enemic dels ponts: «[...] teniendo en cuenta que el número de blancos obtenidos sobre puentes, pasaderas y puentes falsos que a modo de pararrayos colocaron los rojos para aligerar los puentes verdaderos, excedió de 50 [...] las averías producidas por los impactos próximos, aunque no interrumpieron el paso, produjeron efectos de consideración. [...] Los daños producidos en las pasaderas ligeras de flotantes de corcho y en los puentes de hierro por los bombardeos aéreos fueron relativamente pequeños y fácilmente reparables. Los bombardeos sobre puentes de vanguardia y puentes de madera pesados produjeron, en caso de impacto directo, averías muy graves,

l'objectiu d'encertar i danyar el pont, aspecte que ens permet argumentar amb xifres que els bombardeigs sobre ponts durant l'ofensiva de l'Ebre no foren, en una gran part, gens efectius. Els atacs aeris aconseguiren posar en dificultats les tropes republicanes que travessaven l'Ebre i habilitaven els ponts, però en cap cas, permeteren aturar primer l'ofensiva, i després, impedir el pas continuat de soldats i materials cap al territori que havia estat conquerit per les forces governamentals.

Per aquesta raó, juntament amb altres ja apuntades, a partir del més de setembre, l'aviació franquista decidí prioritzar altres accions, a partir de centralitzar els seus esforços en recolzar les accions militars que s'estaven produint a l'Ebre i bombardejar les posicions que havien establert els republicans a la riba esquerra. En aquest cas, els bombardejos si que foren més efectius i danyaren profundament les posicions enemigues.

### Gràfic 15.



### 3. La retirada i destrucció dels passos de l'Ebre.

A partir del mes d'octubre, amb les diverses contraofensives que protagonitzà l'exèrcit franquista, es posà en evidència que la sort de la batalla estava decidida. La situació militar de l'Exèrcit de l'Ebre era en aquells moments desesperada després de totes les jornades d'enfrontaments. Sense més recursos humans que poguessin rellevar les tropes –agregats amb la retirada de les Brigades Internacionals– sense l'ajut de nou material, amb la frontera

---

*destruyendo grandes cantidades de puentes con un enorme gasto material.* » Malgrat això, més a baix segueix la seva explicació amb aquest argument que desacredita als anteriors: «*Las grandes avenidas fueron el verdadero enemigo de los puentes pesados que hasta entonces habían utilizado los rojos [...]*» de Urarte Eznarriaga, Emilio. «*Los pontoneros rojos en el paso del Ebro.*» *Ejército. Revista ilustrada de las armas y servicios.* Ministerio del Ejército: Madrid, núm. 18, juliol de 1941.

francesa tancada i els ports danyats pels bombardeigs, la situació es convertí en insostenible per l'exèrcit governamental. Les diferents quintes que es mobilitzaren des de Catalunya s'havien dessagnat en aquest riu, amb pèrdues superiors al 50% en algunes de les unitats que hi participaren. Sense artilleria ni aviació suficient per mantenir les posicions guanyades de manera magistral durant el juliol de 1938 només quedava l'opció de planificar la retirada a les posicions inicials per reorganitzar les forces.

En contrapunt aquesta situació, l'exèrcit encapçalat pel general Franco, malgrat haver passat per una situació difícil, tenien motius per l'optimisme. La situació internacional els era favorable després del Pacte de Munic entre les principals potències europees, en què l'esperança republicana d'una possible intervenció de les democràcies del vell continent a Espanya pogués donar la volta a la guerra s'havia esvaït. A més, seguien rebent material de guerra amb abundància, i el que era més important, se sabien pràcticament vencedors davant un exèrcit esgotat que estava al límit de les seves forces.

L'exèrcit franquista considerà que davant aquesta situació calia donar el cop definitiu a l'Exèrcit de l'Ebre, ocupant la Serra de Cavalls i empenyent a les forces republicanes fins al riu. El dia 30 d'octubre s'iniciaren les operacions, les quals finalitzarien el 3 de novembre amb l'ocupació per part de les unitats rebels d'aquell punt estratègic. A partir d'aquesta jornada, les forces rebels començaren a empenyer a les divisions republicanes cap al riu. El dia 4 l'exèrcit franquista arribà a l'Ebre, obligant a l'exèrcit governamental a travessar el riu per Benifallet. Per dificultar la retirada cap a la riba esquerra, el dia 5, les forces franquistes provocaren la darrera riuada de la batalla. Obriren, novament, les comportes de Camarasa, però l'aigua embassada no era molta i no va impedir, excessivament, les comunicacions<sup>411</sup>.

Durant tota la nit del 7 i la matinada del 8 una interminable caravana de vehicles republicans va passar cap a la rereguarda pels ponts que quedaven practicables. L'estratègia franquista cercava avançar cap al nord, seguint el riu cap a Ascó i Flix. Davant l'avanç enemic, i quan aquest ja es trobava a menys de 5 Km d'Ascó, tropes republicanes comandades per Tagüeña decidiren volar el pont de Garcia.

Durant la retirada de les tropes republicanes aquestes podien passar a l'altra vora del riu pel pont de ferro de Flix i diverses comportes. També comptaren amb una passadora prop de Riba-roja, una altra a Flix i una tercera a Ascó. Les tres estaven amagades i els pontoners pogueren col·locar-les aprofitant la nit.

L'ordre d'evacuació republicana fou afavorida per l'espessa boira que cobria les vores del riu

---

<sup>411</sup> Sánchez Cervelló, Josep; Clua, Pere. Op. Cit. Pàg. 64.

des del dia 15, la qual cosa dificultava les accions de l'aviació. A les 23 hores d'aquella jornada la 13 BM es replegà cap a l'altra banda del riu. Només es quedà un grup de soldats i el cap d'enginyers de la divisió, el qual fou l'encarregat de realitzar les darreres destruccions. A la una de la matinada del dia 16, l'11 BM i forces de la 15 BM passaren per la passera de Riba-roja, ordenant la seva retirada un cop s'efectuà el pas de tots els soldats. A les 4.30 hores travessaren el riu pel pont de ferro de Flix. Aproximadament deu minuts després, es procedí a la voladura del pont<sup>412</sup>. Es tractà doncs del darrer acte de la gran batalla de l'Ebre, la qual concloïa a l'inrevés de com havia començat, destruint els ponts que s'havien utilitzat per travessar el riu.

Si el pas del riu Ebre per les tropes republicanes, el juliol de 1938, es va considerar com a modèlic, aquest qualificatiu també es pot aplicar a la retirada de les seves unitats. Es tractà d'una acció exemplar a causa de què durant la mateixa les forces republicanes aconseguiren executar-la sense perdre ni l'ordre, ni la disciplina, i el que fou més important, sense grans pèrdues humanes i materials.

Aquest aspecte quedà perfectament reflectit en la carta que dirigí el cap de l'Exèrcit de l'Ebre, Juan Modesto Guilloto, al cap del Govern republicà, Juan Negrín, amb data del 17 de novembre de 1938<sup>413</sup>. Segons aquest document, el motiu de la retirada fou: *«el desgaste general que experimentaban nuestras fuerzas y en particular de las Divisiones 11, 42, 43, 44, 45, 46 que habían combativo intensamente durante el desarrollo de la séptima contraofensiva enemiga en la batalla del Ebro.»* Per aquesta raó, es va decidir replegar les tropes a la zona fortificada del cap de pont de Riba-roja, Flix i Ascó. El document continuava explicant que: *«A las dos treinta horas y cuando todas las fuerzas de la Cabeza de Puente se encontraban en la orilla izquierda, atravesaron los Mandos de las dos Divisiones 3 y 35.*

*Acto seguido se procedió a preparar la voladura del puente, dándole fuego a las tres horas del día 16 de noviembre, habiéndose producido en el centro del mismo una brecha de 60 metros [...] Como medios de paso para la ejecución de este repliegue se contó además del*

---

<sup>412</sup> Per la seva banda, Manuel Tagüeña, completa en les seves memòries la descripció de la retirada republicana de l'Ebre de la següent manera: *«La XI Brigada y parte de la XV, pasaron por la pasarela de Ribarroja y el resto de la XV por el puente de hierro de Flix. Los últimos seis tanques por la compuerta al Norte de Ascó. No hubo que utilizar las barcas, y las pasarelas fueron recogidas tranquilamente después de concluido el paso de las fuerzas, que en todas partes, siguiendo mis órdenes, se hizo con toda calma y sin precipitación. No quedó en la orilla derecha nada que pudiera ser utilizable por el enemigo. Al anochecer, cruzaba yo el río por Flix, junto con el comisario Fusimaña y el consejero ruso Soroka [...] a las once de la noche la XIII Brigada recibió el orden de replegarse sobre Flix y a las 4,30 de la madrugada del día 16 de noviembre, terminaba de atravesar el puente, junto con el jefe y el Estado Mayor de la 35 División. Quince minutos después el armazón de hierro que nos unía aún a la orilla derecha, volaba por los aires. Después de 113 días de intenso combate había terminado la batalla del Ebro.»* Op. Cit. pàg. 264-265

<sup>413</sup> Aquest document es conserva a l'Arxiu Negrin. També consulteu Villarroya, Joan. «Una retirada modèlica.» dins de *Sapiens*, núm. 97, novembre de 2010, pàg. 44.

*puente de hierro, con dos pasaderas, tres compuertas y una flotilla de unas cuarenta barcas, de las que algunas quedaron atracadas a la orilla izquierda como medida de precaución para el caso de que existieran algunos elementos rezagados.»*

L'informe acabava amb aquesta conclusió: «*Las pérdidas de material, tanto de armamento, transporte, transmisiones, etc. han sido prácticamente inexistentes. Siendo así mismo muy reducidas las pérdidas de personal en toda la operación de repliegue, sin que puedan todavía darse cifras exactas de éstas.»*

De nou l'exèrcit republicà havia donat un nou exemple de com s'havia d'actuar de manera coordinada. Un aspecte aquest darrer que serviria per realitzar la retirada cap a la frontera francesa durant l'ofensiva final franquista per ocupar la resta de territori català. L'experiència de l'Ebre fou clau per organitzar i executar de manera coordinada la retirada.

La bona actuació a l'Ebre de l'exèrcit governamental, considerada, tal com s'ha vist, com a modèlica pels principals analistes militars tant en el pas com en la retirada, no va servir de consol pels governants i caps militars republicans. L'esforç que s'havia realitzat en aquelles terres havia estat titànic, deixant pel camí desenes de milers de vides. Les tropes republicanes havien quedat esgotades per mantenir unes posicions que havien guanyat brillantment però que havien hagut d'abandonar per tornar a la situació inicial. L'esgotament republicà contrarestava amb la moral franquista. Les seves tropes també havien quedat força malmeses de l'enfrontament, però el gran número de reserves i material que disposava, i sobretot la dinàmica guanyadora que tenien, els hi proporcionaren les forces suficients per preparar l'assalt final sobre Catalunya. L'endemà mateix del final de la batalla, els caps militars franquistes començaren a preparar l'ofensiva sobre Catalunya, la qual cercava ocupar la resta del territori, així com perseguir i acabar amb l'exèrcit republicà que s'hi trobava destinat. S'iniciava d'aquesta manera el darrer episodi de la Guerra Civil a Catalunya, el qual portaria a la major destrucció de ponts i altres infraestructures de totes les hostilitats.

### **L'ofensiva final franquista sobre Catalunya i la destrucció dels ponts per part de l'exèrcit republicà.**

Amb la fi de la batalla de l'Ebre, el quarter general de l'exèrcit franquista decidí no donar descans al malmès exèrcit republicà, i iniciar la preparació d'una ofensiva general sobre Catalunya, amb la finalitat d'ocupar totalment tota la resta del territori català, perseguir les tropes republicanes i arribar a la frontera francesa.

Ens trobem en aquest moment en la preparació del que seria la darrera ofensiva franquista durant la Guerra Civil a Catalunya. Una ofensiva que tingué entre els seus principals objectius executar una persecució sense descans sobre les tropes republicanes per impedir que aquestes tinguessin temps de reorganitzar-se. D'aquesta manera es va iniciar el que es podria considerar una carrera de fons entre dos exèrcits on un d'ells, el franquista, volia atrapar al republicà, i aquest darrer no volia ser copat, ja que això hauria significat la seva derrota definitiva.

Durant el transcurs de l'ofensiva franquista, i tal com ja havia passat al Segre i Ebre, els enginyers militars rebels i republicans, i molt especialment els sapadors minadors, tingueren una intervenció fonamental en el resultat final dels enfrontaments. Cal recordar que entre les principals atribucions que tenien els sapadors estaven la d'obrir pas, el més ràpid possible i deixant de banda la millor solució tècnica, i amb els mitjans que fossin, a la resta d'armes a través dels obstacles que poguessin aparèixer durant la marxa, ja fossin naturals, ja fossin creats per les tropes en retirada. La tasca de superació dels obstacles va ser la que portaren a terme els sapadors franquistes, sent la majoria d'elles relacionades amb la superació de rius o altres accidents naturals a partir de l'estesa de ponts provisionals que s'habilitaven després de què fossin destruïts per les forces republicanes.

L'Arma d'Enginyers de l'exèrcit franquista que participà en les operacions de Catalunya es trobava integrada dins de l'Exèrcit del Nord, manada pel coronel La Llave, qui tenia per segon cap el tinent coronel Cipriano Arbex Gusi. La Comandància d'Enginyers de l'Exèrcit del Nord estigué integrada per tres companyies de l'Agrupació de sapadors núm. 6, dos companyies del batalló de Sapadors núm. 8, una companyia d'especialistes de l'Agrupació de Sapadors núm. 5 i el Grup de Sapadors de Falange Espanyola, el qual havia estat organitzat pel capità Càmpera. Pel que fa específicament a les unitats especialitzades en ponts i camins, aquestes estaven integrades per tres companyies de l'Agrupació de Sapadors núm. 6, dues companyies del Batalló de Sapadors núm. 8, pels batallons de treballadors núm. 125, 108, 122, 147, 10, 22 i 50, i dues companyies del batalló de treballadors 156, i un grup de sapadors de FET<sup>414</sup>.

---

<sup>414</sup> López Rovira, Carles. Op. Cit. pàg. 202. A part d'aquestes unitats també hem pogut localitzar les següents per cadascuna de les divisions franquistes que participaren durant l'ocupació franquista de Catalunya: 1 Div. Navarra 1 Grup de Sapadors; 4 Div. Navarra: la 5 i 7 Cia del Batalló de Sapadors Minadors núm. 6; 5 Div. Navarra: un Grup de Sapadors; 12 Div. Una Companyia de Sapadors; 13 Div. Una Companyia del Batalló de Sapadors del Marroc i el 13 Batalló de Sapadors núm. 7; 51 Div. Un Batalló de Sapadors; 53 Div. Un Grup amb la 7, 9 i 20 Companyies del Batalló de Sapadors núm. 5; 54 Div. Dos Grups del Batalló de Sapadors núm. 5; 61 Div. La 12 i 13 Companyies de Sapadors; 62 Div. El Batalló de Sapadors núm. 6; 63 Div. Tres Companyies de Sapadors; 82 Div. Grup de Sapadors format per les Companyies 1, 2 i 6 del Batalló de Sapadors núm. 8; 84 Div.

En contraposició aquesta missió estava la que executaren els sapadors republicans. A partir de l'inici de l'ofensiva ells foren els encarregats de destorbar els moviments de l'enemic a través de la col·locació d'obstacles, ja fossin fortificacions, fil espinós, mines i, molt especialment, la destrucció de material i armament, perquè no fos aprofitat per l'enemic, i d'infraestructures: ponts, carreteres, vies de ferrocarril i estacions, etc. Totes les voladures que es produïren no es realitzaren a l'atzar sinó que es recolzaren en un sistema de destruccions basat en estudis previs. Les destruccions calia fer-les sense vacil·lacions, en el moment oportú, un cop donada l'ordre del comandament, de manera esglaonada per permetre la retirada i amb la càrrega d'explosius adequada perquè les voladures provoquessin els danys necessaris per evitar el pas de les forces perseguidores. En alguns casos, fins i tot es demanava que a l'hora d'executar les voladures s'esperés fins al darrer moment per tal d'aconseguir infringir algunes baixes entre les unitats d'avantguarda franquistes que s'encarregaven de creuar en primer lloc el pont.

L'Arma d'Enginyers de l'exèrcit republicà, que fou reestructurada com la resta de l'exèrcit l'1 d'octubre de 1938<sup>415</sup>, es dividí entre els dos grups d'exèrcits (l'oriental i el central) de la manera següent:

- dos batallons de Ponts
- vuit batallons d'Obres i Fortificacions
- sis companyies de Carreteres
- quatre unitats de Treballadors
- un batalló de Vies i Obres de Ferrocarrils
- nou companyies d'Explotació de Ferrocarrils

Dels sis Exèrcits que s'organitzaren, entre ells el de l'Est i el de l'Ebre, que foren els que defensaren Catalunya, cadascun d'ells estigué integrat per un batalló de Sapadors amb dues companyies. Els Cossos d'Exèrcit en què es dividien disposaren cadascun d'ells d'un batalló de Sapadors i un batalló d'Obres i Fortificacions. Les Brigades Mixtes per la seva banda

---

Un Grup amb l'11 i 12 Companyies de Sapadors; 105 Div. Dues Companyies de Sapadors; 150 Div. Un grup de Sapadors.

Informació estreta de l'obra Engel, Carlos. *Historia de las Divisiones del Ejército Nacional 1936-1939*. Madrid: Almena Ediciones, 2000.

<sup>415</sup> L'1 d'octubre de 1938 el president Negrín aprovava una reorganització de l'Exèrcit, en què es reorganitzava l'exèrcit de la següent manera: dos grups d'exèrcits de composició variable; sis exèrcits de composició variable; 23 Cossos d'Exèrcit, de dos o tres divisions cadascun, més un Cos d'Exèrcit Especial; 70 divisions, de dos o tres brigades; 200 Brigades de línia; dues Agrupacions de Defensa de Costes; dues Divisions de Tancs i Blindats; quatre Brigades i dos Regiments de Cavalleria, i unitats especialistes diverses. Martínez Bande, José Manuel. *La Campaña de Cataluña*. Madrid: Editorial San Martín - Servicio Histórico Militar, 1979 pàg. 29.



tingueren entre les seves files una companyia de sapadors<sup>416</sup>. A causa de l'ordre de reestructuració, foren suprimits els batallons de destruccions, els quals fins aquells moments havien portat a terme la majoria de voladures al front. Les tropes d'aquesta especialitat foren fusionades amb els batallons de sapadors dels Cossos d'Exèrcit.

Al contrari del que cercaven els rebels, l'exèrcit republicà buscava l'alentiment del seu avanç, amb l'esperança, en un primer moment, de poder replegar-se i reorganitzar la seves tropes, per més endavant, permetre la fugida de soldats i civils a la frontera francesa. Amb aquesta darrera estratègia se cercava aturar la persecució i impedir la captura de les seves unitats.

Per acomplir els objectius marcats en l'ofensiva sobre Catalunya, els alts comandaments franquistes disposaven de l'Exèrcit del Nord al complet, amb el general Dávila al capdavant, i amb els Cossos d'Exèrcit i Divisions distribuïdes pel territori català de la següent manera: Urgell (Div. 61, 62, 63 i 150) al sector de la serra del Montsec; Maestrat (Div. 1, 82 i 84) al sector de la serra de Sant Mamet; Aragó (Div. 51, 53 i 54) al sector de Balaguer; Corpo Truppe Volontaire (CTV) format en bona part per voluntaris italians (Div. Littorio, Fletxes Negres, Fletxes Blaves i Fletxes Verdes) al sector de Seròs; Navarra (Div. 4, 5 i 12), també al sector de Seròs; i Marroquí (Div.13, 50 i 105) situats entre la Ribera d'Ebre fins al Montsià<sup>417</sup>. Tots aquests cossos d'exèrcit estigueren manats respectivament pels generals Muñoz Grandes, García Valiño, Moscardó, Gambará, Solchaga i Yagüe.

Per la seva banda, els comandaments republicans eren plenament conscients que en un període relativament curt de temps, haurien de fer front a l'ofensiva final franquista sobre Catalunya. Per aquesta raó, de manera immediata, començaren a planificar la defensa de la resta del territori català, i, per si era necessària, la retirada coordinada dels diferents exèrcits. Aquesta defensa s'havia de recolzar en dos pilars. Per una banda, en les unitats que quedaven concentrades al Principat, les quals eren inferior en número a les franquistes, amb un armament molt menor, i amb una moral molt baixa després d'acabar esgotades i molt malmeses de l'ofensiva de l'Ebre. En segon lloc, la defensa de Catalunya també s'havia de recolzar en l'estructura defensiva que s'havia projectat sobre el territori en els mesos anteriors<sup>418</sup>.

---

<sup>416</sup> Arévalo Molina, Jacinto M. «Zapadores en campaña», dins el *Memorial del Arma de Ingenieros*, núm.75, de desembre de 2005.

<sup>417</sup> Totes aquestes divisions comptaren amb una xifra mínima de 260.000 soldats. El seu armament, segons l'historiador Martínez Bande, consistia en 3.793 fusells metralladors, 2.527 metralladores, 580 morters pesants, 1.285 morters lleugers i 1.086 peces d'artilleria.

<sup>418</sup> Els comandaments republicans eren conscients de la superioritat de l'exèrcit franquista. Aquesta situació s'exposà de manera clara en un informe elaborat pel general Rojo, que presentà davant el ministres el 23 de novembre de 1938, i on es deia que: «*Ciertamente se halla desgastado [l'exèrcit franquista] por efecto de una acción ofensiva que no ha interrumpido más que en pequeños períodos durante once meses: pero es evidente y*

Pel que a les unitats que disposava l'exèrcit republicà, aquestes es reunien en el Grup d'Exèrcits de la Regió Oriental (GERO), sota la direcció del general Hernández Saravia, el qual estava integrat per l'Exèrcit de l'Est, comandat pel coronel Perea, amb els Cossos d'Exèrcit i Divisions X (Div. 30, 55 i 34) a la reserva; XI (Div. 26, 32 i 30) situat al sector de la Noguera Pallaresa; i XVIII (Div. 27, 60 i 72) situat al sector de Balaguer; i l'Exèrcit de l'Ebre, encapçalat pel coronel Modesto, amb els Cossos d'Exèrcit i Divisions V (Div. 44, 11 i 46) a la reserva; XII (Div. 16, 44 i 56) al sector de Lleida i Serós; i XV (Div. 3, 35 i 42) a la reserva i el Cos d'Exèrcit XXIV (Div. 43 i 24) situades a l'Ebre<sup>419</sup>.

L'estructura defensiva que s'havia projectat a Catalunya havia estat dissenyada pel General Rojo amb col·laboració dels enginyers republicans a partir del mes d'abril de 1938, tot coincidint amb la primera presència franquista al territori<sup>420</sup>. L'1 d'abril d'aquest any s'ordenà l'inici de la construcció, amb caràcter urgent i preferent, d'una sèrie de línies defensives, escalonades i numerades de l'1 a la 6.

Tot seguint aquesta directiva, els enginyers republicans es posaren a treballar per consolidar el sistema defensiu projectat per Catalunya. Però malgrat els seus esforços, el sistema que s'havia ideat no estava finalitzat quan es va iniciar l'ofensiva final.

Com s'acaba de veure, la defensa sobre Catalunya fou establerta en sis línies. Totes elles obeïen a les mateixes directives tècniques: abandonar les trinxeres contínues, substituint-les per centres d'oposició molt ben fortificats, amb nius de formigó i tot el que fos necessari per dur a terme la resistència. També va ser construïda una xarxa d'observatoris i s'ordenà el

---

*lo demuestra la experiencia de esos once meses, que el sistema que sigue de regeneración de sus Grandes Unidades le consiente reducir al mínimo los plazos entre una y otra ofensiva y por ello hay que admitir que en un período no mayor de 15 días [...] empeñe resueltamente sus tropas de maniobra en una nueva ofensiva. Esto es también posible porque cuenta con tropas de reserva intactas, es decir, no desgastadas en las operaciones del Ebro [...] cuenta con una corriente de abastecimientos de material que va sin cesar en aumento, e incluso los contingentes humanos que recibe como refuerzo se bastan para compensar con creces las bajas que haya podido sufrir. Finalmente su despliegue estratégico le permite disponer de una masa de maniobra, en cualquier frente, de un efectivo de más de 15 divisiones bien pertrechadas de tanques y artillería y contando con el concurso de una aviación numerosa [...]*». Rojo, Vicente. *¡Alerta los pueblos! Estudio político-militar del período final de la guerra española*. Esplugues de Llobregat: Ed. Ariel, 1974 pàg. 203-204.

<sup>419</sup> A part d'aquestes unitats el GERO també comptava amb les següents tropes i serveis: Una brigada d'assalt, dues agrupacions d'artilleria i dues bateries independents, una divisió de blindats, un batalló de ponts, un batalló de pontoners, dos batallons d'obres i fortificacions, tres companyies de carreteres, una companyia obrera del Quarter General afecta a la Comandància General d'Enginyers, set batallons de treballadors d'enginyers, cinc companyies d'explotació de ferrocarrils, un grup de transmissions, una companyia de transport automòbil, una unitat de la reserva general de transport i una companyia de Comissió de reguladora de carreteres.

En total, i seguint les dades aportades pel general Rojo, l'exèrcit republicà comptava amb 220.000 homes, dels quals només 140.000 corresponien a les brigades mixtes. Pel que fa a l'armament, disposava de 250 peces d'artilleria, més de 46 de la DCA, 40 tancs i 80 blindats. Per la seva banda, els informes de l'exèrcit franquista parlaven d'uns 150.000 homes, uns 45.000 d'ells a primera línia de foc i 105.000 a la rereguarda.

<sup>420</sup> A partir d'aquestes dates s'enviaren una sèrie de directives des de l'Estat Major republicà en les que es responsabilitzava als caps de les grans unitats del treball de les seves tropes, no només dels enginyers, sinó de totes les Armes, fixant un rígid horari a complir. Quesada Gómez, Agustí. Op. Cit. pàg. 198.

barrinat de totes les vies d'accés, rius i barrancs. Tot això, i tal com veurem amb més detall més endavant, també va estar acompanyat per un complet i elaborat pla de destruccions, que afectà a la majoria de les vies de comunicació catalanes, i especialment, als ponts, obres de fàbrica, vies de ferrocarril i al propi ferm de les carreteres. En aquest darrer sentit, es volia aprofitar que moltes línies es recolzaven en rius, rieres, barrancs o el propi Canal d'Urgell per impedir la possible progressió de l'enemic, així com el bloqueig de les comunicacions per tal de què les tropes no rebessin el material o els reforços necessaris per seguir amb l'ofensiva.

La L1 resseguia el front establert l'abril de 1938, és a dir la riba esquerra dels rius Noguera Pallaresa, Segre i Ebre. No cal dir que la L1 era la primera línia de defensa davant l'exèrcit rebel. En començar l'ofensiva militar sobre Catalunya, el mes de desembre de 1938, només estaven construïts els sistemes defensius d'aquesta primera línia i de bona part de la segona.

Entre la L1 i la L2 hi havia sistemes especials de fortificació que defensaven els pobles de Falset, La Pobla de Granadella i l'Espluga Calba i que aprofitaven les sèquies del Canal d'Urgell per defensar la zona del Pla d'Urgell, Preixens i Artesa de Segre.

La L2 naixia des del mar a Tarragona, passava per davant de Montblanc, Tàrrega (defensant també Cervera), pujava fins a Ponts, passava per davant de Bassella, Coll de Nargó i arribava fins davant la Seu d'Urgell.

La L3, també resseguint-la des del mar, s'havia de començar a construir a Vilanova i la Geltrú, passant per davant de Vilafranca del Penedès, Igualada, Calaf, arribant fins davant de Solsona travessant les serres del Cadí i el Moixeró fins a Puigcerdà.

La L4 s'hauria d'haver construït resseguint tot el riu Llobregat des del mar cap a Manresa i pujant fins a Berga.

La L5 havia de crear una línia defensiva entre Vic i Girona arribant fins a Camprodon, i la L6 havia de defensar Figueres tot seguint més o menys el riu Fluvià.

Tot i que en els plànols del general Rojo no estava projectada,<sup>421</sup> sí que es va arribar a construir una línia davant de Vic i darrera el riu Congost tot protegint el Montseny, línia que posteriorment fou utilitzada per l'exèrcit republicà en la seva retirada per frenar les tropes franquistes.

La idea de Rojo era la resistència en la primera línia i els contraatacs realitzats per les unitats militars situades a la reserva.

La defensa del territori català també es va recolzar en la planificació d'una possible retirada de l'exèrcit governamental. Els plans de retirada que prepararen els alts comandaments

---

<sup>421</sup> Martínez Bande, José Manuel. Op. Cit. pàg. 40

republicans es basaren en l'elaboració d'un pla de destruccions que ajudés, en cas de necessitat, a les tropes republicanes a retirar-se cap a posicions més segures. Amb les destruccions de ponts, carreteres, vies de ferrocarril es volia alentir al màxim la progressió franquista. Aquest pla preveia, entre altres coses, de quina manera s'havien de portar a terme les destruccions de ponts i altres obres de fàbrica que ajudessin a realitzar la retirada. Com s'ha vist al principi d'aquest punt, les destruccions que es poguessin realitzar en un moment determinat per part d'un exèrcit en retirada davant una ofensiva enemiga, s'havien d'estudiar i preparar el més ràpid possible per no deixar a l'atzar aquestes accions estratègiques tan fonamentals pel futur de les tropes en retirada.

Les destruccions que es planificaren no tenien una finalitat devastadora sense sentit de les xarxes de comunicació catalanes. Es tractava d'una estratègia militar calculada que tenia una triple finalitat. Per una banda, cercava alentir l'avanç de l'enemic, tant de les forces d'infanteria com les d'artilleria i vehicles pesats (carros de combat, camions, cotxes, etc.) Per altra banda, buscava dificultar l'avituellament de les tropes que anaven ocupant el territori a partir d'impedir que els transports que havien de portar pertrets, aliments, reforços, etc. no ho poguessin fer. Per aquesta raó es planificaven i es volaven tan els paviments de les carreteres, com els ponts com la xarxa ferroviària.

Finalment, en tercer lloc, amb les destruccions se cercava que les unitats en retirada tinguessin temps de buscar zones més segures per poder reorganitzar-se, i en cas de no poder-ho fer, facilitar el pas de soldats i civils a zones de seguretat. En el cas de Catalunya aquest aspecte es va concretar amb el pas a la frontera francesa.

Davant aquest aspecte tàctic essencial dins de l'art de la guerra, l'exèrcit republicà no va voler obviar-ho, i de seguida que va finalitzar la batalla de l'Ebre, començà a preparar un pla de destruccions per a Catalunya, coneixedors que en poc temps, les tropes rebels iniciarien l'ofensiva final sobre la resta del territori català.

Els plans de destruccions foren elaborats pels alts comandaments de cadascun dels cossos d'exèrcit republicans juntament amb els responsables de la Comandància d'Enginyers del Grup d'Exèrcits de la Regió Oriental, la qual havia de ser l'encarregada d'executar el pla. Finalment a principis de desembre de 1938 els diferents plans que havien de seguir cadascun dels cossos d'exèrcit en les seves zones d'acció estigueren finalitzats. Les ordres que es derivaven dels plans foren ràpidament enviades al cap de l'Estat Major, als comandaments dels exèrcits de l'Ebre i de l'Est i a cadascuna de les divisions que formaven part dels cossos d'exèrcit.

En el cas del XVIII Cos d'Exèrcit, el qual estava manat pel tinent coronel José del Barrio, l'ordre de destruccions fou finalitzada el 9 de desembre de 1938. Aquesta ordre de destruccions tenia com a objectius principals<sup>422</sup>: *«Detener el avance de los medios motorizados enemigos, artillería pesada, dificultando, en lo posible, el de los demás elementos rodados. Impedir el aprovechamiento por el enemigo de fortificaciones, instalaciones o material que no se pueda retirar. Dificultar las maniobras de los tanques mediante enfangamientos.»*

Per poder donar compliment aquests objectius l'ordre classificava les destruccions que s'havia d'executar en sis grups. El primer grup feia referència a la destrucció de la xarxa de comunicacions, la qual era considerada com a preferent per la seva importància tàctica, ja que havia d'impedir els avanços enemics. Per executar-la s'havia de seguir tot un seguit d'ordres de càrrega i foc, amb la fi de què fossin efectives: *«Las destrucciones del primer grupo se deberán ejecutar en el sentido de frente y profundidad de la zona de acción de este CE se considera dividida en las tres fajas señaladas en el mapa. Dentro de cada faja tendrán preferencias las destrucciones que se hallen más próximas al enemigo. Las destrucciones comprendidas en la primera faja se enterrarán siempre cargadas. La orden de carga de las de la segunda faja la dará el jefe del ejército. La orden de fuego de la primera faja, las darán los jefes de las divisiones por delegación de este mando. La orden de fuego para la segunda faja será dada por mi autoridad. Caso de presentarse el enemigo de improviso será válida la orden de fuego dada por alguno de los oficiales últimos en replegarse, pero siempre que sea precisamente por escrito, siendo responsable el citado oficial de la destrucción efectuada. Las órdenes de fuego se darán siempre por escrito. Caso de que el enemigo se presentase de improviso sin haber recibido la orden de fuego dada en esta fuerza, se abandonará la destrucción sin efectuarla.»*

---

<sup>422</sup> Totes les referències que s'han localitzat respecte al pla de destruccions que va elaborar el XVIII CE es conserven a l'Arxiu Biblioteca del Pavelló de la República de la Universitat de Barcelona. Exèrcit Republicà. Fons Personal José del Barrio[FP (Barrio)], carpeta 2 (b), document 28.

Gràcies aquest fons documental que va anar reunit José del Barrio Navarro ha estat possible reconstruir bona part de la retirada republicana cap a la frontera francesa. José del Barrio Navarro (Valladolid 1909 – París 1989), fou un destacat quadre comunista que tingué una participació destacada com a oficial de l'exèrcit republicà. Després de marxar voluntari amb la Columna Karl Marx l'agost de 1936, l'any 1938 fou ascendit a tinent coronel de l'exèrcit i sent destinat a comandar el XVIII Cos d'Exèrcit. Després de participar al front del Segre, la batalla de l'Ebre i a la retirada de Catalunya, el febrer de 1939 s'exilià a França sent internat al camp de concentració de Saint Cyprien. A part de viure a França, també s'exilià a Moscou, Xile, Mèxic i Iugoslàvia, on desenvolupà una intensa activitat política en contra del règim franquista, la qual també li provocà problemes interns dins del PCE, fet que motivà la seva expulsió.

Gràcies a la documentació que va conservar, ens ha estat possible localitzar dades inèdites sobre la retirada de l'exèrcit republicà durant la campanya franquista a Catalunya.

Finalment, en referència al primer grup, també se citava quin era el personal que havia d'executar les voladures i la ubicació dels dipòsits on es guardava el material per realitzar les destruccions: «*La preparación y ejecución de las voladuras en la primera faja se hará por personal del batallón de zapadores núm.18. Los jefes de división asignarán una escuadra para la vigilancia de cada voladura comprendida en su zona de acción.*

*La preparación y ejecución de las voladuras en la segunda faja se hará por personal de la Comandancia General de Ingenieros. Cada Jefe de División designará dos soldados para la vigilancia de las voladuras que se encuentren en su zona de acción.*

*Depósito núm. 1: Parque de Ingenieros de Puigvert de Agramunt.*

*Depósito núm. 14: en las cercanías de Anglesola.»*

El segon grup de destruccions comprenien els abrics a prova que s'haguessin d'abandonar i les fortificacions que poguessin ser utilitzades per l'enemic.

El tercer grup comprenien la inutilització del material de guerra, dels dipòsits i instal·lacions de les diferents armes i en especial dels serveis d'artilleria, enginyeria, intendència, sanitat, cos de tren i transmissions. En aquest cas, l'ordre també recomanava que abans de destruir tot aquest material s'intentés salvar-lo a partir de traslladar-lo a la rereguarda. Era evident que l'objectiu de l'exèrcit republicà era resistir i defensar-se, i en cap cas, retirar-se de manera definitiva. Per tal de poder dur a terme la màxima resistència era imprescindible no perdre material de guerra, ja que sense el mateix seria impossible fer-ho, tot tenint en compte, a més a més, que en aquestes dates l'entrada de noves remeses d'armes per la frontera estaven bloquejades.

Les destruccions dels quart grup feien esment a centrals d'energia elèctrica, centrals i línies telegràfiques i telefòniques<sup>423</sup>, pous, fonts i dipòsits d'aigua.

En cinquè lloc es trobaven el grup de destruccions que tenien com a missió la col·locació de mines automàtiques als nius de metralladores, refugis, observatoris, batallons de primera línia,

---

<sup>423</sup> Les centrals i línies telegràfiques i telefòniques per la seva complexitat tingueren la seva pròpia ordre de destruccions. Amb data del 17 de desembre de 1938 es repartí entre els diferents caps de transmissions de les diferents divisions republicanes l'ordre de transmissions núm. 3, la qual tenia com a objectiu organitzar el pla de les destruccions a desenvolupar per les tropes de transmissions, a l'objecte d'impedir l'aprofitament per part de l'enemic de la xarxa de comunicacions telefòniques i telegràfiques i centrals d'energia.

Com en el cas general, aquesta ordre també classifica en cinc categories les diferents tipologies de destruccions segons la seva importància: 1er grup destrucció de línies telefòniques, telegràfiques i d'energia elèctrica permanent; 2on grup destrucció de línies telefòniques i telegràfiques de campanya; 3er grup, la destrucció d'aparells i estacions portàtils d'òptica, telefonia, telegrafia i ràdio; 4rt grup, la destrucció d'estacions telegràfiques, telefòniques i ràdio telegràfiques fixes; i en cinquè lloc la destrucció de centrals d'energia elèctrica.

Com passava amb les vies de comunicació, es considerava que tenien preferència les destruccions que es trobessin més properes a l'enemic.

Arxiu Biblioteca del Pavelló de la República de la Universitat de Barcelona. Exèrcit Republicà. Fons Personal José del Barrio [FP (Barrio)], carpeta 2 (c), document 17.

llocs de comandament, llocs de socors, cuines, edificis, etc. de cada centre que calgués abandonar. Calia destruir-ho tot perquè les tropes rebels no poguessin aprofitar res.

Finalment, en darrer lloc es trobava el sisè grup de destruccions que corresponien a la voladura o obstruccions de cursos d'aigua, obertura o ruptura de comportes.

Mentre l'exèrcit republicà preparava la seva estratègia defensiva, l'exèrcit franquista preparava l'ofensiva per ocupar el territori. Els diferents cossos d'exèrcit i les divisions que els integraven reberen les diferents ordres que havien de seguir per ocupar el territori català. Les ordres se centraven especialment en els moviments que havia de fer cada unitat en cadascuna de les seves àrees d'acció. En aquestes ordres també es distribuïren els serveis que havien de portar a terme els enginyers, així com els preparatius que havien de fer i les missions que havien de protagonitzar tots els grups de sapadors que integraven els cossos d'exèrcit.

Pel que a la distribució de serveis dels enginyers s'ordenava que les tasques principals fossin les següents: « *En la zona de acción de cada Cuerpo de Ejército corresponde a las tropas de Ingenieros de éste la conservación de caminos, construcción de pistas y desvíos, puentes y pasos provisionales y cuantos trabajos urgentes de cualquier índole sean precisos. Las grandes unidades reclamarán la acción de los servicios de ejército y estos serán empleados en la conservación de las grandes comunicaciones, substitución de las obras provisionales, tendido de puentes importantes, arreglo de líneas eléctricas, reparación de hospitales, iglesias, edificios militares y poblaciones y en general de cuanto exceda de la capacidad de la Grandes Unidades*<sup>424</sup>.»

Com succeïa amb l'ordre de destruccions republicana, l'exèrcit franquista també planificà i estudià els passos que havien d'estendre cada unitat de sapadors dels cossos d'exèrcit, així com el material que necessitaven. No podien tampoc deixar a l'atzar un aspecte tan fonamental per les tropes en ofensiva com era l'habilitació de passos. Els comandaments franquistes eren conscients que es trobarien amb molts accidents naturals, destruccions i obstacles que calia superar, i que per fer-ho calia tenir tot planificat amb el material necessari per superar-les. El Cos d'Exèrcit de Navarra el 12 de desembre de 1938 des de la localitat de Raïmat cursà les ordres a seguir pels seus enginyers durant l'inici de l'ofensiva final de Catalunya: «[...] *INGENIEROS El grupo de zapadores de la Di 12 y del C.E., tendrán estudiado y preparados los materiales necesarios, para el tendido de pasarelas sobre el Segre, en las inmediaciones de Serós. Los grupos de zapadores divisionarios llevarán consigo*

---

<sup>424</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Ejército del Norte. E.M. Secreto. Caja 2251, carpeta 5.

*el material necesario para el arreglo ligero de las destrucciones y el tendido de pasarelas sobre los canales, en sus zonas de marcha. Las destrucciones de mayor importancia serán encomendadas a los zapadores del CE. [...]*

#### *PUNTES – CAMINOS Y CIRCULACIÓN.*

##### *Puentes.*

*Además de los puentes que según mi instrucción general núm. 3 serán tendidos por el Ejército, se prevé la posibilidad de tender los siguientes:*

- *una pasarela (por el Ejército)*
- *una pasarela (por el CE y Zapadores de las Div. 12) ambas para el cruce del río Segre por la Div., al sur de la cabeza de puente.*
- *El comandante de Ingenieros del CE tendrá preparado el material necesario para preparar el puente de Granja d'Escarp, apenas las circunstancias lo permitan.*

##### *Caminos*

- *El grupo de zapadores de la Div. 5 preparará los accesos al puente del sur de Seròs.*
- *El grupo de zapadores de la Div. 12 realizará iguales trabajos en el Torrente.*
- *La compañía de zapadores de la D.C tendrá análoga misión en el puente que pueda tenderse en la confluencia del Cinca al Segre.*

*El comandante de Ingenieros de CE distribuirá las unidades de trabajadores para que mantengan en todo momento transitables.*

- *La pista de Fraga a Masalcorreig.*
- *La carretera de Masalcorreig a Serós.*
- *La pista de Masalcorreig al puente de Granja d'Escarp (en el momento oportuno).*

*Cuando la profundidad del avance lo permita es de interés del CE poner rápidamente en condiciones de circulación:*

- *La carretera de Serós a Maials.*
- *La carretera de Granja d'Escarp a Maials.*
- *Las pistas que la cabeza de puente de Serós se dirigen a Bagarrella, realizando los trabajos necesarios para enlazarle con la de Serós a Maials.*

*El C. de Ingenieros de CE dispondrá de acuerdo con los divisionarios los reconocimientos precisos para el cumplimiento de estas disposiciones<sup>425</sup>.»*

Un cop quedà enllestits aquests plans, tots dos exèrcits estaven preparats per l'inici de les hostilitats. Ara només calia esperar en quin moment començarien.

<sup>425</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). CE de Navarra. Instrucción General núm.5. 21 de diciembre de 1938. Caixa 2254 Carpeta 5.



El 26 de novembre, el general Franco havia ordenat atacar Catalunya el més aviat possible. La primera data marcada per l'ofensiva fou el 10 de desembre, però el mal temps va fer que es retardés al dia 17 i, finalment al 23. La meteorologia es convertia per uns dies en protagonista de la guerra i en inesperada aliada de l'exèrcit republicà ja que li permeté guanyar uns dies per preparar millor la defensa del territori.

Els plans d'atac de l'exèrcit franquista consistien a formar dues grans agrupacions de maniobra, que es posarien en moviment des de les bases de partida situades en els caps de pont de Tremp i la Baronia (Agrupació Nord), i en el de Seròs (Agrupació Sud). Aquestes dues agrupacions atacarien amb la missió de rodejar les tropes republicanes situades davant de Lleida i Balaguer, i que el CE d'Aragó fixaria durant les primeres jornades de l'ofensiva per evitar la seva retirada abans que les unitats de les dues agrupacions franquistes completessin el seu encerclament.

Finalment, la matinada del 23 de desembre l'exèrcit franquista inicià l'ofensiva. En el front nord, en el sector de Tremp, les forces republicanes resistiren l'investida, mentre que les tropes rebels dels cossos d'exèrcit d'Urgell i Maestrat, que tenien com objectius arribar a Artesa de Segre i Pons, no aconseguiren momentàniament grans èxits. Per iniciar l'ofensiva, el 22 de desembre al cap de pont de la Baronia, es va utilitzar un pont recolzat per barques que havien construït els enginyers. Pel sud, al cap de pont de Seròs, l'atac realitzat pel CTV i el Cos d'Exèrcit de Navarra, si que aconseguiren trencar el front. L'Exèrcit del Nord cuidà molt les dificultats que es podien presentar al no disposar més que d'un pas sobre el Segre. Una instrucció particular, de 9 de desembre, donada als serveis d'Enginyers, senyalava que el pont de Seròs existent, seria d'us comú pel CTV i el Cos d'Exèrcit de Navarra; que proper i aigües amunt s'estendria un amb cavallets per l'ús del CTV i proper aquest aigües avall un altre de cavallets pel Cos d'Exèrcit de Navarra. A més a més es col·locarien dos ponts més per cadascuna de les grans unitats: sobre el Segre a Aitona i sobre el Cinca, entre Torrents i Massalcoreig<sup>426</sup>.

Gràcies aquesta maniobra, la bretxa que obtingueren fou important i les unitats franquistes hi penetraren ràpidament. El mateix dia 23, els franquistes arribaren fins a l'encreuament de carreteres de Sarroca a Llardecans i Torrebesses, a 16 Km del punt de sortida.

Davant les primeres destruccions que realitzaren les tropes republicanes en retirada, de forma immediata començaren les feines dels pontoners i sapadors franquistes. Els primeres estengueren dos ponts de 180 i 150 metres, mentre que els segons repararen els primers danys

---

<sup>426</sup> Martínez Bande, José Manuel. Op. Cit. pàg.77

produïts pel pla de destruccions republicana<sup>427</sup>. La reparació d'aquests passos es feia fonamental per l'exèrcit franquista ja que permetia mantenir les comunicacions entre l'avantguarda i la rereguarda. Es necessitaven passos pels rius Noguera i Segre que permetessin l'aprovisionament de municions, queviures i que possibilités l'evacuació de ferits i presoners. El ritme de les operacions ofensives moltes vegades era marcat per la velocitat que els enginyers franquistes poguessin obrir, reparar, etc. els passos i facilitar les comunicacions entre les tropes i la rereguarda.

Durant uns pocs dies, l'entrada en escena de les reserves republicanes va fer que l'avanç de les tropes franquistes fos molt més lent que el de la primera jornada. Al front nord, la resistència fou molt més dura, ja que el terreny era molt més favorable a la defensa, situació que provocà que l'avanç franquista fos molt més lent i costós.

El dia 28, entraren en acció el Cos d'Exèrcit d'Aragó, que fou l'encarregat de trencar el cap de pont de Balaguer. Per la seva banda, el dia 30 el Cos d'Exèrcit Marroquí, creuà l'Ebre per la zona de Faió, gràcies a ponts provisionals habilitats pels pontoners, i pel pont que construïren al Segre de 60 metres.

En moltes zones, les dificultats que trobaven les divisions franquistes per avançar no foren provocades per combats, sinó pels obstacles que presentaven les comunicacions, destruïdes pels enginyers republicans. Per superar les dificultats que anaren apareixent a principis de gener de 1939 els sapadors franquistes construïren fins a quatre ponts de 18, 180, 87 i 180 metres respectivament a la zona d'avanç.

Tot i que les primeres voladures de ponts per part dels enginyers i sapadors republicans s'estaven realitzant tal com s'havia planificat, no sempre la destrucció dels passos es feia de manera correcta o simplement no s'acabava executant. En alguns casos no hi havia coordinació entre el comandament encarregat de donar l'ordre de destrucció i el personal encarregat de fer-ho. Per aquesta raó, el 28 de desembre el general Hernández Saravia, cap del GERO, va enviar un teletip urgent al coronel Modesto, cap de l'exèrcit de l'Ebre, perquè amonestés al XV Cos d'Exèrcit de què no estaven realitzant correctament les destruccions dels passos assenyalats a la zona del baix Segre a causa de: *«no dar contraseñas casi ningún Jefe de unidad al replegarse. Debe reiterarse orden para asegurar perfecto enlace entre unidades primera línea y equipos encargados destrucciones [...]»*<sup>428</sup>.

<sup>427</sup> Quesada Gómez, Agustí. Op. Cit. pàg. 199.

<sup>428</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Grupo de Ejércitos de la Región Oriental. Estado Mayor. Operaciones. Destrucciones. Caixa 575, carpeta 7.

A través d'aquest document se'ns mostra com funcionava el sistema de destruccions dins l'exèrcit republicà. Entre els comandaments de les divisions i els encarregats d'executar les voladures hi havia una sèrie de ordres i contrasenyes. Aquest fet entenem que es realitzava com un element de seguretat i d'ordre dins de cada unitat. Se cercava que les detonacions es fessin en el moment oportú i no de manera arbitrària.

El dia 29 caigué la Granadella, nus estratègic de comunicacions, després d'una aferrissada defensa per part dels soldats republicans. El dia 30 caigué Camarasa i l'endemà, darrer dia de l'any 1938, els soldats franquistes entraren a la comarca del Priorat ocupant la Pobla de la Granadella i la Bisbal de Falset<sup>429</sup>. El dia 1 continuaren l'avanç i caigueren Cabacés, la Figuera de Falset i Vinebre. Més al nord, a la part alta del Segre, arribaren a Baldomar, a sis quilòmetres d'Artesa de Segre. D'aquesta manera les tropes rebels s'apropaven al compliment d'un dels objectius que s'havien marcat per la primera fase de l'ofensiva, l'ocupació dels principals nusos de comunicacions.

Els avanços de les divisions franquistes moltes vegades es feien a peu i amb mules per culpa de les destruccions que anaven trobant. Els vehicles rodats en aquests casos havien d'esperar per deixar que els sapadors i els efectius dels batallons de treballadors habilitessin els ponts i les carreteres pel tràfic rodat. Em aquesta situació es va trobar les divisions del Cos d'Exèrcit d'Urgell a finals de l'any 1938. Gràcies a les tasques dels sapadors el 31 de desembre ja començaren a passar els vehicles amb municions, queviures, tropes de refresc, etc. així com també es començaren a evacuar ferits i presoners. Segons els diaris de les divisions d'aquest cos d'exèrcit, en tres quilòmetres de carretera, els dinamiters de l'exèrcit governamental havien fet volar 81 metres, en quatre trams diferents ben escollits i separats entre ells: *«Lo abrupto del terreno y la destrucción sistemática hecha por el enemigo en toda clase de obras de arte en carreteras y caminos ha dificultado extraordinariamente en este periodo de operaciones los abastecimientos y evacuaciones, a pesar de la gran actividad desplegada por las fuerzas de Zapadores y Pontoneros»*<sup>430</sup>.» Aquest testimoni ens permet veure com les destruccions que efectuaven les tropes republicanes afectaven a l'avanç i organització de l'exèrcit rebel. Al mateix temps, també se'ns mostra com totes aquelles destruccions no es

---

<sup>429</sup> Per creuar l'Ebre el general Yagüe, cap de la 13 Divisió, decidí en un primer moment fer-ho des de Torre l'Espanyol, per així establir contacte amb la II Brigada de la Divisió de Cavalleria. En comptes d'això, un cop fou reconegut el riu, es va veure les dificultats per establir comportes, la qual cosa donà peu, al trasllat de la Divisió en camions per un pont improvisat a Flix, a Palma d'Ebre i la Bisbal de Falset. Martínez Bande, José Manuel. Op. Cit. pàg. 88

<sup>430</sup> López Rovira, Carles. *La conquesta de Catalunya: diari d'operacions de l'Exèrcit del Nord (desembre de 1938 – febrer de 1939)*. Tesis inèdita, Universitat Autònoma de Barcelona, 2010. pàg. 58

feien de manera arbitrària sinó que tenien un sentit i que, a més a més, s'havien planificat per causar les màximes dificultats a l'enemic.

Davant l'evolució de les tropes rebels a la zona del Segre, el General en cap de l'Estat Major, després de rebre un escrit del Comissari General d'Electricitat, s'adreçà al cap del GERO per sol·licitar-li, si ho creia oportú, la necessitat d'evacuar el material i la inutilització de les centrals elèctriques de Pons, Vilanova, Montsonís, Tàrrega, Artesa de Segre, Mollerussa i Adrall<sup>431</sup>, per tal de què aquestes no fossin aprofitades per l'enemic. D'aquesta manera se cercava donar compliment a l'ordre de destruccions establerta a principis de desembre de 1938, en què es demanava la destruccions de vàries infraestructures. Calia que tot quedés inutilitzat per no donar cap avantatge a les tropes franquistes en el seu pla d'ocupació del territori català.

A part de les destruccions de ponts i centrals elèctriques, els comandaments republicans, tot seguint amb la defensa de les posicions i cercant aturar, a partir de les destruccions, l'avanç de les tropes franquistes, així com poder reutilitzar alguns materials, també ordenaren la destrossa de les vies del ferrocarril perquè no fossin emprades en benefici propi dels rebels. A principis de gener de 1939 la Comandància General d'Enginyers del GERO s'adreçà al seu general en cap per sol·licitar l'inici de les feines de destruccions de les vies de ferrocarril entre Lleida i les Borges Blanques, Lleida i Mollerussa i entre Tèrmens i Mollerussa: «*Por ser la mejor destrucción de toda vía férrea en terreno llano y por la utilización posterior del material, entiende esta Comandancia General que sería conveniente proceder con la urgencia aconsejable al levantamiento de la vía férrea entre Lérida y Borjas Blancas, Lérida y Mollerusa, y Termens y Mollerusa, operación en la que podrían ser empleadas las compañías del Batallón de Vía y Obras de Ferrocarriles, cuyos asentamientos actuales son Castellnou de Seana y Valls*<sup>432</sup> ».

En aquest moment les tropes franquistes es trobaven a punt de superar la primera línia defensiva de l'exèrcit republicà, L1, la que era sense cap mena de dubte la línia de fortificacions més important de Catalunya. Bona part d'aquesta línia defensiva es recolzava en el Canal d'Urgell<sup>433</sup>, el qual es volia convertir en un riu artificial que dificultés l'avanç

<sup>431</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Grupo de Ejércitos de la Región Oriental. Estado Mayor. Operaciones. Destrucciones. Caixa 575, carpeta 7. Aquesta ordre seria ratificada per l'Estat Major amb data de 2 de gener de 1939, pocs dies abans de l'ocupació franquista d'Artesa de Segre i Mollerussa.

<sup>432</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Grupo de Ejércitos de la Región Oriental. Estado Mayor. Operaciones. Destrucciones. Caixa 575, carpeta 7.

<sup>433</sup> El Canal d'Urgell es tracta d'una infraestructura, formada per dos canals i quatre sèquies, destinada al rec que porta aigua des del riu Segre a les comarques de l'Urgell, Pla d'Urgell, Noguera, Segrià i Garrigues, amb una superfície regada total d'unes 70.000 hectàrees. Aquesta infraestructura es troba al marge esquerre del riu Segre.

enemic. Per tal de dificultar el pas del canal, l'Estat Major de l'Exèrcit de l'Est republicà donà les ordres pertinents perquè fossin volades les seves comportes, i així impedir el pas, i quedés inundat abans de ser travessat per les forces enemigues: «*Ante la actual situación creada por la ofensiva enemiga en la zona de Gualter y para el caso de encontrarse en peligro las compuertas de la toma de aguas del Canal de Urgel he dispuesto lo siguiente: 1º que se prepare la voladura de las compuertas de desagüe fin de dejarlas cerradas. 2º Las voladuras de las compuertas de toma de agua se preparan para que se queden abiertas con el objeto de que una vez efectuada la destrucción quede el canal lleno. 3º Las voladuras serán preparadas por la Comandancia General de Ingenieros de este Ejército. 4º La orden de carga y fuego correrá a cargo del Jefe del XI CE [...]»<sup>434</sup>»*

Tot i les destruccions que s'efectuaren, els sapadors franquistes no tingueren gaires problemes es construir passos que permetessin la seva progressió.

El dia 3 de gener foren ocupades les localitats de Vall-llebrera i Alentorn, on els defensors republicans aconseguiren fer volar el pont de 7 arcades abans de retirar-se. Durant l'ofensiva d'aquesta jornada, també foren ocupats llocs estratègics que havien de permetre realitzar l'ofensiva final sobre Artesa de Segre. Davant seu, entre el riu i Artesa, una gran xarxa de fortificacions els esperaven. Els sapadors treballaren tota la nit per fer passar un pont que havia d'ésser operatiu per l'endemà a primera hora. Per fer-ho fins i tot portaren una barca des d'Alòs de Balaguer per travessar el riu. El general Vigón ordenà als sapadors estendre dos passos més entre la sèquia del Segre i el canal d'Urgell riu amunt per ser utilitzat per les forces del Cos d'Exèrcit d'Urgell i del Maestrat.

Per intentar frenar aquesta ofensiva, les tropes republicanes prepararen diverses voladures. D'entre elles destacà la que es preparà al pont del Senill, a la localitat de Salgar, la qual finalment no s'efectuà pel que sembla per descuit dels soldats que l'havien d'efectuar<sup>435</sup>.

El dia 4 de gener les tropes franquistes ocuparen Artesa de Segre i el dia 5 les divisions italianes de la CTV arribaren a les Borges Blanques. Abans de què es produís l'ocupació

---

El seu punt d'inici és el propi riu Segre aigües avall de la localitat de Pons, i després de recórrer uns 144 Km finalitza el seu recorregut a la localitat de Montoliu de Lleida.

<sup>434</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Grupo de Ejércitos de la Región Oriental. Estado Mayor. Operaciones. Destrucciones. Caixa 575, carpeta 7

<sup>435</sup> Les causes que expliquen el perquè no es va produir la voladura han estat recollides per Bartomeu Jové: «*Els comandaments republicans van donar l'ordre de voladura. Els soldats van fer el forat i van posar la dinamita al seu lloc. Sols faltava posar la metxa i el foc. Es va fer tard i ho van deixar per l'endemà. Els dos soldats encarregats es van aixoplugar a cal Bepeta, tocant al pont. Al celler, van trobar menjar per sopar i un bon vi a la bóta. Després de sopar, van trobar el vi prou bo i es van emborratxar. La gent de cal Bepeta [...] estaven a l'edifici de Salgar. L'endemà al matí, van trobar els dos soldats dormint la mona i, amb les presses e tenir l'exèrcit "nacional" a prop, ningú es va recordar d'encendre la metxa i la dinamita es va quedar al forat sense esclatar.*» Jové i SERRA, Bartomeu. «Refer el pont de Salgar. 1957». *La Palanca*, març de 2008, núm. 306, pàg. 46.

d'Artesa de Segre, les unitats rebels hagueren de posar tots els mitjans que tenien al seu abast per travessar el riu, ja que les tropes que s'havien encarregat de la defensa havien aconseguit fer volar tots els ponts abans de abandonar la localitat<sup>436</sup>. La 1<sup>a</sup> Divisió creuà el riu per dos punts: al sud de Baldomà per un pont de fortuna amb taulons i troncs d'arbre, i entre Vernet i Artesa, per la presa. Les dificultats de pas, l'obstinada resistència republicana i l'obstacle que suposà la inundació d'horts i barrancs del Senil no impediren l'ocupació d'Artesa de Segre<sup>437</sup>. L'evolució rebel feia impossible mantenir la línia defensiva del Segre, situació que forçà el general Rojo a ordenar a primeres hores del dia 6 la retirada dels cossos d'Exèrcit XVIII i XII, situats entre aquestes localitats, a la línia defensiva L2, i la de l'Exèrcit de l'Ebre cap a la línia d'Anglesola, Belianes, l'Espluga Calba i Vinaixa: *«Dispuesto por la superioridad el repliegue de la línea actual de los Cuerpos de Ejército V, XII y XVIII, a la definida por Vinaixa – Fullefa, Espluga Calva – Belianes – Preixana y la línea del Canal de Urgel hasta Doncel [...] El repliegue de las tropas se efectuarán en dos jornadas. Durante la noche del seis al siete deberá defenderse la línea Vinaixa – Fábrica Cartón – Bifurcación carreteras Borjas Blancas Arbeca y Borjas Blancas a Mollerusa; Mollerusa – Linyola – centro de resistencia “RH” – Castellserá – Canal de Urgel. Para que el repliegue pueda efectuarse ordenadamente es indispensable la conservación hasta última hora de Vinaixa y Fábrica de Cartón, de las inmediaciones de Borjas que servirá de pivote de repliegue para tropas del Ejército del Ebro, no debiendo evacuarse nudos de Torregrosa y Belloch hasta que lo hayan hecho todos los elementos propios a vanguardia de los mismos [...]»*<sup>438</sup>

Dins d'aquestes ordres de replegament realitzades a les 7.30 hores del dia 6 de gener, també es feia referència a l'enviament de blindats que protegissin els responsables de dur a terme les destruccions que calia realitzar per tal de garantir la retirada de totes les forces: *«Se afectan al XVIII C.E. una Cía. más de blindados, para que con las Fuerzas Blindadas que tiene y tropas escogidas pueda formar destacamentos para proteger repliegue y ocupar nudos de comunicación hasta último momento así como amparar las fuerzas encargadas de hacer las voladuras, con objeto de evitar progresión rápida de elementos motorizados enemigos. El éxito de esta difícil maniobra de repliegue estriba en conservar el secreto y mantener en la*

---

<sup>436</sup> Els sapadors franquistes treballaren tota la nit per fer passar un pont que havia de ser operatiu per l'endemà a primra hora. Havien dut també una barca des d'Alòs de Balaguer per ajudar al pas del riu. El general Vigón ordenà als sapadors tendir dos passos més entre la sèquia del Segre i el canal d'Urgell riu amunt per les forces d'Urgell i la 1<sup>a</sup> del Maestrat. López Rovira, Carles. Op. Cit. pàg. 66

<sup>437</sup> Martínez Bande, José Manuel. Op. Cit. pàg. 69 Per la seva banda, els sapadors van haver de trencar després el canal riu amunt per retornar l'aigua al Segre i minvar l'efecte de les voladures davant mateix d'Artesa. La inundació complica l'avanç iniciat per la infanteria. López Rovira, Carles. Op. Cit. pàg. 67

<sup>438</sup> Directiva núm. 6 a los Cuerpos de Ejército. Arxiu Biblioteca del Pavelló de la República de la Universitat de Barcelona. Exèrcit Republicà. Fons Personal José del Barrio[FP (Barrio)], carpeta 2 (c), document 26.

*mano cada mando su respectiva unidad, conservar el orden y la más absoluta disciplina en todos los movimientos, para poder hacer frente al enemigo si intentara una persecución*<sup>439</sup>.»

Com es pot observar, els comandaments republicans tenien en tot moment preparats els moviments que havien de fer totes les seves unitats durant la retirada. Se cercava controlar qualsevol detall, i sobretot, que es mantingués l'ordre i la disciplina per executar correctament les destruccions que permetessin l'evacuació de les tropes i l'aturada de l'avanç franquista.

La retirada del Segre produí també que es deixés lliure els nuclis de Lleida que encara es trobaven sota control republicà, situació que aprofitaren els pontoners franquistes per estendre sobre la capital del Segrià tres ponts de 140 metres sobre el riu que permeteren a les tropes destinades poder creuar-lo i ocupar la resta de la capital lleidatana<sup>440</sup>.

La resta d'aquestes ordres es pogueren complir, excepte en el cas de Vinaixa, que fou ocupada el dia 6 per la divisió italiana Fletxes Verdes. En aquesta data es pot donar per finalitzada la primera fase de la campanya sobre Catalunya. A partir d'aquest moment, la resistència republicana seria més esporàdica i els avanços franquistes més ràpids. Aquest fet provocaria que la destrucció de ponts, carreteres i vies de ferrocarril augmentés convertint-se en l'aspecte més destacat de la resistència republicana per impedir la progressió rebel.

A partir del 6 de gener de 1939, els diversos cossos d'exèrcit franquistes penetrarien ràpidament per les comarques de l'Urgell, la Ribera d'Ebre i el Priorat i amenaçaven les de la Segarra, l'Anoia i la Conca de Barberà.

Durant el transcurs de les operacions de retirada governamentals, la Comandància d'Enginyers depenent del Grup d'Exèrcits de la Regió Oriental (GERO), mantingué diàriament informat al General en Cap del grup d'exèrcit de quines voladures s'havien realitzat i del resultat de les mateixes. A través d'informes breus, elaborats pels comandats d'enginyers dels exèrcits de l'Est i de l'Ebre, i de plànols detallats que s'adjuntaven de les zones d'acció de cadascun d'aquest exèrcits, on es trobaven senyalats i enumerats els ponts que eren volats o que s'havien de volar<sup>441</sup>: *«Tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. que el Comandante General de Ingenieros del Ejército del Este [l'enginyer Ramón Martorell Otzet], me comunica en telegrama de fecha de hoy han sido efectuadas las voladuras números 9, 8, 15, 16, 17, 18, 21, 23, 22, 24 y 33 de la 2ª Faja del XVIII C. de E., no habiéndose efectuado la voladura nº57 por no haber recibido orden de hacerlo [...]*

<sup>439</sup> Directiva núm. 6 a los Cuerpos de Ejército. Arxiu Biblioteca del Pavelló de la República de la Universitat de Barcelona. Exèrcit Republicà. Fons Personal José del Barrio[FP (Barrio)], carpeta 2 (c), document 26.

<sup>440</sup> Quesada Gómez, Agustí. Op. Cit. pàg. 200.

<sup>441</sup> En aquest darrer cas, en els plànols s'indicava l'estat dels treballs previs abans de què els ponts fossin volats. Aquests treballs previs es classificaven segons si estava col·locada la càrrega explosiva, si estava preparat el lloc on havia d'anar la càrrega o si es trobava en construcció.

*Adjunto tengo el honor de remitir a V.E., superponible a escala 1:200.000 donde se indican las voladuras efectuadas por los C de E números XV y XXIV<sup>442</sup>.»*

Tot veient els pocs plànols que s'han conservat referents a l'estat de les destruccions en un dia i una zona concreta, es pot observar el control que s'exercia sobre aquest aspecte per part dels alts comandaments republicans. La importància de realitzar correctament les destruccions era cabdal pel futur de l'exèrcit.

Els informes que realitzava la comandància d'enginyers s'escrivien a partir de totes les informacions que recollia de cada una de les companyies de sapadors que l'integraven. Cada unitat anotava en un diari les operacions que portava a terme, els resultats de les mateixes i totes aquelles dades que fossin d'utilitat per l'interès de l'exèrcit. Gràcies a la localització d'un d'aquests diaris a l'Arxiu Municipal de Roda de Ter s'ha pogut esbrinar com funcionaven aquestes unitats i les dificultats que es trobaren<sup>443</sup>. El diari fou realitzat per la Primera Companyia del Batalló de Sapadors del XVIII Cos d'Exèrcit, i s'han conservat les anotacions que es realitzaren entre el 10 i el 31 de gener de 1939. En els escrits hi apareixen, entre altres coses, els diferents moviments de la companyia en el seu itinerari de retirada i les destruccions de ponts i vies de comunicació.

Entre les destruccions que executaren destacaren diferents voladures efectuades a la línia de tren entre Cervera i Calaf i Lleida i Barcelona, inclòs el pont de Sant Martí Seseuioles, les voladures de ponts i elements d'infraestructura per inutilitzar la carretera de Calaf a Manresa passant per Fonollosa, la destrucció del pont sobre el Cardener que hi ha Callús a la carretera de Sant Mateu de Bages o la voladura de l'històric pont de Cabrianes, al municipi de Sant Fruitós de Bages, així com altres elements a la carretera entre aquest pont i Artés.

El diari s'hi troben descripcions precises, i molt objectives, de detalls tècnics de cada operació, des del tipus d'explosiu que es feia servir, punts on es col·locaren i resultat de les voladures. En aquests informes, que després pel que s'ha anat veient no eren recollits pels comandaments d'enginyers, apareixen reflectits els resultats finals de les voladures dels ponts, amb resultats moltes vegades lluny dels desitjats: *«Informe de las destrucciones por el oficial de la 2ª Sección de esta Compañía entre los Kms. 20 y 26 de la carretera de Manresa a Calaf. Constan de siete destrucciones por el orden siguiente:*

---

<sup>442</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Grupo de Ejércitos de la Región Oriental. Estado Mayor. Operaciones. Destrucciones. Caixa 575, carpeta 7

<sup>443</sup> Agraieixo al Sr. Rafel Ginebra i Molins, arxiver itinerant de l'Oficina de Patrimoni Cultural de la Diputació de Barcelona, que m'hagi facilitat còpia d'aquesta documentació.



1. *Situada en el Km. 25 Hm. 9 destrucción de carretera con 4 hornillos cargados con 25 Kg cada uno; total dos cargas igual a 100 Kg de chedita. Destrucción ineficaz por ser poca carga.*
2. *Km. 25 Hm. 3 con tres hornillos cargados con 25 Kg cada uno, total carga igual a 75 Kg de chedita, destrucción bastante eficaz aunque no lo necesaria debido a su carga. Hizo una brecha de 1 mt por la clave y movimiento de tierras en longitud de 6 mts por ambos lados.*
3. *En el Km. 24 Hm. 8, alcantarilla cargada con 4 hornillos cargados con 25 Kg cada uno, total carga 25 Kg de chedita, destrucción ineficaz ya que no hizo más que movimientos de tierras en una longitud,*
4. *En el Km. 24 Hm. 6, obra de arte, cemento armado de 14 mts de luz, cargado con 6 hornillos cargados con 50 Kg de chedita y 25 de trilita cada uno y los dos del centro con 50 de chedita. Destrucción bastante eficaz aunque no lo suficiente debido a su carga, hizo rotura de clave y movimiento de tierras en una longitud de 8 mts por ambos lados.*
5. *Destrucción situada en el Km. 22 Hm. 1 puente de mampostería, cargado con 4 hornillos de 50 Kg de trilita y de chedita en cada una, total carga de 100 Kg de trilita y 25 de chedita. Destrucción eficaz, habiendo dejado unos 4 mts de luz.*
6. *Situada en el Km. 21 Hm. 8 puente de vigas de hormigón y estribos de mampostería, sobre la vía férrea cargadas con 4 hornillos con 50 Kg de trilita y 25 de chedita en cada uno, total carga 200 Kg de trilita y 100 de chedita. Destrucción eficaz, habiendo dejado tanta luz como tiene el puente antes de la destrucción.*
7. *En el Km. 20 Hm. 7 puente sobre el barranco de la casa Riera, estribos de mampostería de vigas de hormigón cargado con 4 hornillos con 50 Kg de trilita y unos 15 de chedita cada uno, total carga 200 Kg trilita y 50 de chedita. Destrucción eficaz, habiendo dejado cuanta luz tenía el puente antes de la destrucción».*

Al final de cada informe, l'oficial encarregat de redactar-lo feia una valoració del resultat de les destruccions, fent, en el cas que fos necessari, les recomanacions o observacions pertinents. En aquest cas, la diferència de resultat entre les voladures executades amb chedita i trilita, motivaren que l'oficial encarregat recomanés la utilització de la segona: «Resumen. Cuantas destrucciones se verificaron a base de cargas máximas de trilita fueron eficaces, habiendo dado la experiencia que la chedita tiene la cuarta parte de explosión que la dinamita y por lo tanto, calculadas las destrucciones y habiéndolas aumentado de una cierta cantidad de chedita dan resultado destrucciones ineficaces<sup>444</sup>.»

---

<sup>444</sup> Arxiu Municipal de Roda de Ter.

En el diari es recullen totes les voladures que realitzà la 1era companyia del batalló de sapadors del XVIII Cos d'Exèrcit entre el 10 i el 31 de gener de 1939. Creiem que es interessant realitzar un quadre amb les voladures realitzades perquè es vegi la tasca que efectuaren i en els indrets per on passaren:

**Taula 26 Voladures efectuades 1era companyia del batalló de sapadors del XVIII Cos d'Exèrcit entre el 10 i el 31 de gener de 1939.**

Núm.	Localització	Data	Km.	Lloc	Tipus i quantitat d'explosius
1	Ferrocarril Cervera a Sant Guim	17 de gener	242.300		Dinamita Hèrcules 260 Kg
2	“	“	243.150		Dinamita Hèrcules 240 Kg
3	“	“	246.800		Dinamita Hèrcules 40 Kg
4	“	“	248.000		Dinamita Hèrcules 140 Kg
5	“	“	248.500		Dinamita Hèrcules 320 Kg.
6	Ferrocarril San Guim a Calaf	18 de gener	262.5	Pont	170 Kg dinamita
7	“	“	264.2	Claveguera	100 Kg dinamita
8	Carretera Manresa a Calaf	21 de gener	25.9	4 hornillos	100 Kg Chedita
9	“	“	25.3	3 hornillos	75 Kg Chedita
10	“	“	24.8	Claveguera	100 kg Chedita
11	“	“	24.6	Obra d'art	
12	“	“	22.1	Pont	200 kg Chedita + trilita
13	“	“	21.8	Pont ferrocarril	
14	“	“	20.7	Pont	250 Kg Chedita + trilita
15	Carretera Manresa a Calaf	22 i 23 de gener	11.2	Terraplè i Claveguera	50 Kg Chedita + trilita
16	“	“	10.9	“	“ Chedita + trilita
17	“	“	9.9	“	200 kg Chedita + trilita
18	“	“	8.3	Pas carretera	200 kg Chedita + trilita
19	“	“	7.5	Pont	200 kg Chedita + trilita
20	Carretera Manresa a Solsona, ramal Callús	25 de gener	6.9	Pont Cabrianes	200 Kg Chedita + trilita
21	“	“	4.3	Pont	175 Kg Chedita + trilita
22	“	“	3.3	Pont barranc	200 Kg Chedita + trilita
23	“	“	2.6	Pont barranc	200 Kg Chedita + trilita
24	“	“	1.4	Pont barranc	200 Kg Chedita + trilita

Font: elaboració pròpia a partir de les dades localitzades a l'Arxiu Municipal de Roda de Ter.

A mida que anaven passant els dies, es reflectia indirectament la confusió i la incertesa de totes les circumstàncies del moment, i el desconcert de l'oficial arran d'ordres contradictòries que li feien dubtar si fortificar posicions o seguir la retirada i les destruccions.

Un altre aspecte que ens crida l'atenció del diari, és la perillositat a la qual es trobaven sotmesos els soldats encarregats d'efectuar les voladures. Aquestes s'havien d'executar en el darrer moment, quan arribava l'ordre del comandament, i tot procurant que l'enemic es trobés a prop per aconseguir, a part de la destrucció, el número més alt de baixes. La presència de les tropes rebels a prop provocava combats entre les darreres unitats republicanes i les forces d'avantguarda franquistes. Aquests enfrontaments, conjuntament amb el perill que suposava per aquells homes estar tan a prop de les explosions, donaren lloc a un nombre important de baixes entre els sapadors: «*Pongo en conocimiento que los soldados Emilio Tubau Cardona, Antonio Martínez Andreu y Juan Muixach Quintero que estaban en servicio de artificieros en las voladuras de los Kms. 20 a 26 de la carretera de Manresa a Calaf, no se han incorporado todavía a esta Compañía suponiéndose les haya ocurrido alguna novedad. Además el cabo Manuel Español Martínez que prestaba servicio de artificiero en los referidos Kms. Fue alcanzado por metralla de un obús al retirarse después de dar fuego a las mechas de las que estaba encargado fue recogido una ambulancia y se ignora donde ha sido trasladado*<sup>445</sup>. »

Els diaris de les divisions franquistes també recollen les baixes que tenien cadascuna de les seves unitats en els enfrontaments per impedir la voladura d'un pont. El diari de la 13 Divisió es comptabilitzaren de forma molt acurada les baixes que tingueren en el moment de passar un riu. A partir d'un d'aquests informes, se sap que entre el 17 i el 27 de gener, durant les operacions per creuar els rius Gaià i Llobregat, les unitats del Tabor d'Ifni-Sahara, el cinquè Tabor de Melilla, el 3er Batalló de la Victòria i el primer Batalló de Mèrida, tingueren un total de 268 baixes, de les quals 240 foren registrades com a soldats malferits, i 28 de soldats morts<sup>446</sup>. Amb aquestes xifres es posava d'evidència el risc elevat que hi havia en les operacions de creuament de rius, i a més a més, també es pot observar que, com a mínim en la 13 Divisió, les unitats que assumien aquest risc eren principalment les marroquines.

Finalment aquesta documentació és interessant per saber com funcionava el sistema de destruccions republicà perquè ens permet descobrir com estava organitzada la feina dels sapadors artificiers en el moment que s'havia d'efectuar la voladura: «*Pongo en conocimiento que las destrucciones encargadas a esta compañía [...] en el ferrocarril de Cervera a San*

<sup>445</sup> Arxiu Municipal de Roda de Ter.

<sup>446</sup> Archivo General Militar de Ávila. Partes de Guerra de 13 División. A43, L11, carpeta 29.

*Guim [del 17 de gener] [...] dieron un resultado eficaz dejando abierta una brecha en el terraplén de 8 mts de luz, y la vía cortada y desorganizada en buena extensión. Se han presentado del personal encargado de las mismas el oficial y cuatro soldados habiendo desaparecido el cabo Antonio Jiménez Pérez que se supone fue alcanzado por cascotes provocados por la 2ª voladura [...] Se dio fuego de 6 a 6.30 al presentarse un oficial de la 72 División con la orden de fuego dada por el Jefe del Estado Mayor de la 72 División<sup>447</sup>.»*

Tota la informació que s'ha exposat és una bona mostra dels perills que afrontaren i de la gran tasca que portaren a terme els sapadors republicans durant la preparació i l'execució de les voladures programades per tot el territori, i que aquesta feina no es produïa a l'atzar sinó que estava perfectament coordinada i programada.

Per la part franquista també es va voler destacar a través dels mitjans de comunicació l'excel·lent tasca que estaven portant a terme els seus enginyers a l'hora de facilitar el pas a la resta d'unitats. Per fer-ho, no només lloaren la feina dels seus enginyers, sinó que també ho feren de les destruccions que estaven portant a terme els republicans. Uns elogis aquests darrers que eren enverinats doncs només cercaven enaltir encara més la feina dels enginyers rebels tot dient que no servien per aturar l'ofensiva: *«Por todos los caminos del frente trabajan con centuplicada actividad los muchachos del servicio de Ingenieros. Los rojos se han superado a si mismos en la difícil tarea de interrumpir el tránsito. Todas las carreteras, las de primer orden como las de segunda importancia. En estas horas de avance profundo y constante lo urgente es devolver la viabilidad a esos caminos, aunque sea de modo provisional. En honor a la verdad, no he tropezado todavía con una voladura ¡y las han hecho impresionantes!, sin que hayan servido para contener el huracán liberador en una sola jornada. El puente provisional, el desvío atrevido o la solución definitiva devuelven casi instantáneamente la carretera a su sitio<sup>448</sup>.»*

L'argument d'elogiar la feina de destruccions republicanes estigué força present també en els comunicats de guerra franquistes. Al realçar aquella tasca es buscava en la majoria d'ocasions destacar la bona feina de les unitats que permetien el pas pels indrets on s'havien produït danys, com també justificar en moltes ocasions el perquè alguna divisió no havia pogut avançar amb la velocitat esperada. Aquest darrer aspecte va topar en moltes ocasions amb la idea que es va voler mostrar un cop acabà la guerra que les tropes franquistes havien aconseguit ocupar Catalunya sense cap mena d'oposició. Que l'avanç rebel havia estat un

<sup>447</sup> Arxiu Municipal de Roda de Ter.

<sup>448</sup> «La suerte del marxismo en Cataluña está echada. Triunfo de la negatividad». *ABC. Edición Sevilla*, 12 de gener de 1939 pàg. 9.

“passeig militar” i que només s’havia trobat davant un exèrcit desorganitzat que fugia en desbandada. Tot i que es cert, tal com es veurà, que durant els darrers dies de conflicte en el territori català les tropes republicanes se centraren exclusivament en arribar a la frontera, no fou menys cert que aquella retirada es va planificar al detall, que no es va deixar cap aspecte a l’atzar i que gràcies a aquella planificació, centralitzada al final en les destruccions, tan les unitats militars com els civils que les acompanyaren pogueren travessar la frontera sense ser atrapats pels seus perseguidors

Però abans d’arribar a aquest punt, tornem a mitjan gener de 1939 per seguir explicant com es va anar materialitzant la retirada a través de les destruccions de ponts, carreteres, del sistema ferroviari, així com d’altres infraestructures. Entre el 8 i el 10 de gener de 1939, tot i les informacions que arribaven sobre l’avanç franquista al comandament republicà, la Comandància General d’Enginyers de l’Exèrcit de l’Est seguí treballant en la preparació de les voladures que s’havien de fer en cas que no es pogués frenar l’enemic. Se seguia fent una tasca coordinada perquè el pla de destruccions s’anés acomplint de manera controlada. Les trobades que es produïren per aquestes dates cercaven defensar tant la zona de Tarragona com la línia fortificada L3. Davant el perill de què Tarragona caigués en mans feixistes, el 8 de gener es reuní una Comissió d’Estudis de Regions Fortificades, depenent del GERO, per decidir quines obres es podien portar a terme a la zona entre Valls, Reus i Tarragona. La decisió final que es va prendre fou la de realitzar una sèrie de voladures a les carreteres de Lleida a Tarragona, la de Reus a Montblanc, la de Farena a la Riba, la de Prades a la de Gandesa a Tarragona, la de Flix a Reus a les Borges Blanques i Riudecols, així com també a totes les carreteres que arribaven al niu de comunicacions de Montbrió. A més a més, també es decidí la voladura del ferrocarril de València a Barcelona.

El dia 9 de gener la Comandància d’Enginyers del GERO proposava completar aquest pla de voladures amb altres destruccions a l’avantguarda dels mateixos. Per portar a terme l’execució de tots aquests treballs es destinarien alguns batallons de Sapadors i d’Obres i Fortificacions, a part de 2.200 presoners i algunes unitats especialistes<sup>449</sup>.

L’endemà, dia 10 de gener, la Comandància General d’Enginyers es tornà a reunir per seguir analitzant els futurs moviments de les tropes republicanes. Davant la situació que es vivia, la Comandància decidí enviar al GERO un informe detallat de l’estat actual de les obres que havien de permetre les futures voladures de les zones D i E de destruccions, les quals es trobaven davant de la línia L3. Segons aquest informe l’estat d’aquestes feines era el següent:

---

<sup>449</sup> Bande, José Manuel. Op. Cit. pàg. 101

«A la zona D:

- La carretera de Pons a Castellfollit: 2, 6 i 7 preparadas y sin cargas.
- Carretera del Km.4 de la carretera de Calaf a Pons a Guisona: 35 preparada y sin cargar; 37 en trabajo.
- Carretera de Guisona a Biosca: 42 preparada y sin carga.
- Carretera de Guisona a Sanahuja: 43 preparada y sin carga.
- Carretera de Solsona a la de Pons a Seo de Urgel: 20 en trabajo.

A la zona E:

- Carretera de Bellver [sic.] a Tarroja: 3 en trabajo<sup>450</sup>.»

El dia 11 de gener, vint dies després de l'inici de l'ofensiva, les tropes de la 5a Divisió de Navarra ocuparen Montblanc, situada a 25 Km de Tarragona. L'ocupació de Montblanc provocà que les autoritats polítiques republicanes, i molt especialment les catalanes, comencessin a prendre consciència de què la situació era molt delicada i, que per tant, que la guerra es podia perdre. Aquesta fou la principal conclusió que va treure el conseller, i futur president de la Generalitat de Catalunya, Josep Tarradellas, durant una visita que realitzà al front el 9 de gener de 1939: «Aquesta tarda he visitat Tarragona i Reus. De Reus he marxat directament cap a Montblanc [...] A l'arribar a aquesta població, m'he donat compte de la greu situació dels nostres fronts, ja que la brigada d'enginyers estava col·locant dinamita per fer saltar els dos ponts que existeixen: el del ferrocarril i el de la carretera<sup>451</sup>.» Finalment, el dia 10 de gener foren volats el pont Nou, part del Vell i els pilars del pont del ferrocarril de Montblanc<sup>452</sup>. El Pont Nou quedà destruït del tot, mentre que el Vell, el Romànic, segons les informacions franquistes no quedà molt malmès provocant que el seu pas no fos aturat: «[...] no puedo omitir la voladura del puente sobre la carretera, que ha sido perfecta, al punto que no ha quedado rastro de ninguno de los arcos. En cambio, les salió defectuosa la voladura del puente románico, también a la entrada del pueblo, y haciendo una pequeña desviación ya se utiliza éste para seguir camino adelante la persecución de la horda<sup>453</sup>.» El cas del Pont Vell de Montblanc, on la voladura no es va realitzar correctament, no fou, desafortunadament pels interessos de l'exèrcit republicà, l'únic cas. En molts casos els encarregats de col·locar la

<sup>450</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Grupo de Ejércitos de la Región Oriental. Estado Mayor. Operaciones. Destrucciones. Caixa 575, carpeta 7

<sup>451</sup> Tarradellas, Josep. *Crònica de la Guerra Civil a Catalunya*. 2 vol. Barcelona: Generalitat de Catalunya – Ed. Dau, 2009 pàg. 1170.

<sup>452</sup> Segons el testimoni de Josep Maria Abelló el dia 10 per la nit se sentiren varies explosions a causa de la voladura del Pont Nou, part del Pont Vell i els pilars del pont del ferrocarril. Aquella nit ja entraren a Montblanc algunes unitats de l'exèrcit franquista, qui ocuparia definitivament la localitat el dia 11 de gener.

<sup>453</sup> «Saqueo de Montblanch» *ABC Edición de Sevilla*. 14 de gener de 1939 pàg. 11.

dinamita no calculaven bé les quantitats que calia posar per executar correctament la voladura. Aquests errors provocaren que quan es realitzaven les detonacions els danys que es produïen als ponts no fossin els esperats, i que per tant, les tropes franquistes no es veiessin aturades per prosseguir la seva persecució.

Davant el perill que les tropes republicanes quedessin encerclades, el comandament republicà de les unitats que defensaven l'Ebre, les divisions 43 i 24 des de Benifallet fins al Delta, ordenaren la seva retirada. Aquest replegament fou seguit d'un fulminant avanç de les tropes franquistes, que creuaren el riu, gràcies als ponts instal·lats pels pontoners, per la zona de Tortosa i Xerta la matinada del dia 13. Entre els dies 13 i 17 de gener, els pontoners franquistes van estendre ponts a les localitats d'Ascó, Amposta i dos a Móra de 180 i 200 metres respectivament.

L'ofensiva franquista, tot i les dificultats que es trobava, cada cop més concentrades en les destruccions, no tenia aturador. Falset fou conquerida el dia 12; Tortosa, tal com s'acaba de veure, el dia 13; Valls el dia 14, on els ponts havien estat volats situació que obligà a realitzar varies desviacions<sup>454</sup>, i, finalment, Reus i Tarragona, el dia 15 de gener. D'aquesta manera, la segona capital catalana també quedava en mans de les tropes franquistes, després que aconseguissin passar pels ponts que havien estat volats per les forces republicanes abans d'abandonar la ciutat.

Abans de l'arribada a Tarragona, les tropes republicanes pogueren portar a terme una sèrie de destruccions als ponts de la carretera de Lleida, el del ferrocarril, el de la carretera de Tarragona, el d'Alió i el d'Alcover sobre el riu Francolí. Malgrat aquestes destruccions, les tropes governamentals no tingueren temps de destruir el pont sobre el Francolí de la capital tarragonina.

El ràpid avanç de les tropes franquistes motivà que el Consell de Ministres, reunit el dijous 12 de gener, decretés la mobilització general. Des del reemplaçament del 1915 fins al del 1942, tots els homes foren cridats a files. Al costat d'aquesta crida, també es prengueren altres mesures, com la que tots els homes útils fins als 50 anys quedaven a disposició de la Inspecció General d'Enginyers per a la construcció de fortificacions. En alguns casos, alguns d'aquells homes foren destinats a fer tasques relacionades amb les destruccions.

---

<sup>454</sup> Segons el testimoni de Luis Maria Mezquida a la seva obra *La batalla del Ebro. Asedio de Tortosa*, pàg. 160 i 161; la nit abans de l'ocupació de Valls s'havien col·locat diferents càrregues de dinamita en els ponts de la carretera i del ferrocarril. L'endemà a les 9 del matí, grans explosions destruïren els ponts de la carretera de Lleida, el del ferrocarril al costat d'aquesta, el de la carretera de Tarragona, el de la d'Alió i més tard el d'Alcover sobre el Francolí. També amb dinamita foren volades les fàbriques de teixits de Rafel Bigorra i part de la de Dasca i Boada S.A.

Malgrat l'avanç franquista, els enginyers republicans, i especialment les unitats de sapadors, continuaren materialitzant el Pla de Destruccions. La seva contribució a la resistència era total, però no suficient, ja que entre altres dificultats mancaven tropes que ajudessin a mantenir les posicions. Per la seva banda, els enginyers franquistes eren reforçats en tot moment per tropes de reserva i per batallons de treballadors de presoners de guerra, els quals també col·laboraren d'una forma decisiva en la tasca d'habilitar les vies de comunicació. Un altre treball, difícil d'atendre, que hagueren d'assumir fou la reparació de les comunicacions civils destruïdes (ràdio i telefòniques), volades durant la retirada republicana, en especial a Tarragona.

Pel nord, els Cossos d'Exèrcits d'Aragó i el Maestrat es dirigien cap a la zona de Cervera i Igualada. Més al nord, el Cos d'Exèrcit d'Urgell avançava cap a Solsona. Amb la finalitat de dificultar l'ofensiva en aquests territoris, els caps dels exèrcits de l'Ebre i de l'Est, els generals Jover i Perea, començaren a traslladar unitats de sapadors a preparar les voladures a les carreteres de la Panadella a Santa Coloma, Igualada a Santa Coloma i de Manresa a Igualada, així com a preparar les destruccions de les zones de rereguarda de Manresa a Berga i fins la frontera<sup>455</sup>.

Les destruccions no havien pogut evitar que les línies L1 i L2, les més complertes, fossin superades. Malgrat que els treballs continuaren sense interrupció, les restants línies estaven encara lluny de ser finalitzades. El ràpid avanç franquista, havia provocat que la Comandància General d'Enginyers, no donés ni un minut de descans a tots els soldats i oficials implicats en els treballs de defensa i retirada. Fins i tot, es va intentar establir a partir del 17 de gener des de la Comandància Militar de Barcelona, una nova línia de defensa propera a la capital catalana, que servís per completar les precàries defenses que hi havia a la ciutat, entre les línies L3 i L4. Per realitzar aquestes feines es va voler utilitzar tot el personal útil de la població, ordre que no va ser gaire seguida per una ciutadania que es trobava ja cansada de tanta guerra i que volia només que arribés la seva fi<sup>456</sup>.

Un cop fou ocupada Tarragona, el general Franco va ordenar als quatre cossos d'exèrcit més propers a la costa catalana que avancessin el més ràpid possible cap a Barcelona, tot intentant no donar treva a l'enemic i impeding qualsevol tipus de recuperació. Els eixos principals de la

---

<sup>455</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Grupo de Ejércitos de la Región Oriental. Estado Mayor. Operaciones. Destrucciones. Caixa 575, carpeta 7

<sup>456</sup> Aquesta darrera disposició requeria la col·laboració entusiasta de la població civil, la qual, esgotada per la guerra, finalment no s'hi va avenir a participar. Mostra d'aquesta actitud fou que, tal com escrigué el general Vicente Rojo en les seves memòries, els mateixos alcaldes de les zones afectades consentiren que les persones mobilitzades eludissin el treball. Rojo, Vicente. *¡Alerta los pueblos! Estudio político-militar del periodo final de la guerra española*. Barcelona: Ed. Ariel, 1974 pàg. 122-123.



marxa cap a Barcelona foren Tarragona – Vilafranca del Penedès, Valls – Sant Sadurní d'Anoia – Martorell, Santa Coloma de Queralt – Igualada – Terrassa i Cervera – Manresa. Les tropes franquistes dibuixaven una línia d'avanç que passava per Isona, Pons, Cervera, Santa Coloma de Queralt, i seguia el curs del Gaià fins a la seva desembocadura.

Per possibilitar aquest avanç, els sapadors franquistes habilitaren passeres i ponts provisionals a Tarragona (140 m.), a Vilafranca del Penedès (128 m.), a Castellnou (15 m.) i el 23 de gener a Amposta sobre l'Ebre de 200 metres, el qual serví per donar fluïdesa al tràfic logístic i pesat. Els sapadors divisionaris, recolzats per batallons de treballadors, realitzaren grans esforços per reparar les centenars de destruccions que havien realitzat les tropes governamentals.

Per la seva banda, el desplegament de les tropes republicanes després del 15 de gener era el següent: des del Km 17 del ferrocarril de Picamoixons fins a la costa era defensat pel XXIV CE; a continuació hi havia el XV, que defensava fins a Santes Creus i el V, fins a Calaf; després es trobaven el X, XII, XVIII, XI i X fins arribar a la frontera dels Pirineus. Aquest desplegament i els plans de Rojo per intentar contenir l'enemic en algun punt de la seva trajectòria cap a Barcelona foren inútils.

Per les comarques centrals de Catalunya, el 16 de gener era ocupada Cervera, fet que va servir per amenaçar el nucli de carreteres de Calaf i Igualada. El dia 20 Calaf fou ocupada, mentre que a la línia de la costa ho fou el Vendrell. D'aquesta manera, amb la pèrdua d'aquestes localitats s'esvaïa la possibilitat de resistir a la línia defensiva establerta entre Calaf, Igualada, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú. El trencament d'aquesta línia provocà l'ocupació el dia 21 de Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú - on abans de la retirada foren volades les naus principals de l'empresa Pirelli - i l'endemà Sant Sadurní d'Anoia, Sitges i Igualada. En el cas de Sant Sadurní d'Anoia les tropes republicanes abans d'abandonar la localitat aconseguiren fer volar tots els ponts. Gràcies als estudis de Carles Querol sabem que la voladura fou realitzada gràcies a l'ajuda d'un veí de la vila: *«El 22 de gener de 1939 va saltar pels aires arran de l'explosió provocada per l'exèrcit republicà que es retirava davant l'avenç de les tropes franquistes. Ara sabem de cert que el sadurninenc Josep Carbó no va actuar sol quan entre les 11 i les 12 hores del matí del 22 de gener de 1939 va activar les càrregues explosives que s'havien situat als fonaments dels 4 pilars del pont de l'estació, sobre la riera de Lavernó. El va acompanyar un altre veí de Sant Sadurní Josep Fabregat. Tant l'un com l'altre formaven part de la 122 BM.*

*Al llarg d'aquelles hores del migdia es van destruir 5 ponts més al terme municipal de Sant Sadurní. A més del de l'estació, van ser enderrocats el de capdall de la vila, sobre el Torrent de la Canaleta (Pont Romà); el que hi havia sobre la línia de ferrocarril a la*

*carretera de Sant Sadurní a l'Ordal; el pont sobre Riudebitlles a la carretera de la Fortesa a Sant Jaume Sesoliveres; i l'altre pont sobre la riera Lavernó a l'alçada de cal Fermí Tort, a la carretera de Gelida*<sup>457</sup>.»

Uns quants dies abans, concretament el dia 18, a l'Alt Segre, les tropes franquistes del Cos d'Exèrcit d'Urgell ocupaven Pons. El terreny, molt abrupte i les destruccions que es trobaren, foren les principals responsables que l'exèrcit franquista tardés dues setmanes a cobrir els 15 quilòmetres que separen Artesa de Segre de Pons. Amb la caiguda de Pons el camí cap a les comarques del Solsonès i l'Alt Urgell restaven oberts.

Davant les tropes feixistes que avançaven pel Penedès cap a Barcelona, Tagüeña va organitzar una línia de resistència a l'Ordal, la qual no va poder impedir la progressió dels rebels. La ruptura d'aquest intent de defensa suposà que l'exèrcit franquista es dirigís cap al riu Llobregat, el qual es convertia en la darrera possibilitat d'impedir la caiguda de Barcelona.

Amb la idea de defensar la capital catalana, el general Rojo va donar una darrera directriu el dia 24 de gener en la que es plantejava, entre altres coses, accions de caràcter defensiu i, d'altra banda, possibles contraatacs sobre els flancs de l'enemic. Aquestes disposicions foren francament il·lusòries ja que Rojo, com la resta d'alts oficials republicans, era plenament conscient de què les tropes que disposava eren insuficients per portar a terme aquest pla. Per a la defensa, s'aprofitaren tots els accidents naturals que hi havia des del front de Martorell – Garraf fins al límit de Barcelona. La comandància militar de la capital catalana organitzaria una defensa en els límits de la ciutat. Es realitzaria la destrucció de tots els ponts del Llobregat. Al sud del Tibidabo es traslladaria tota l'artilleria possible. Aquest cim i el de Montjuïc serien la base de possibles contraatacs en cas de què l'enemic aconseguís penetrar<sup>458</sup>.

---

<sup>457</sup> Querol i Rovira, Carles. Ponts de Sant Sadurní. Passeres, passarel·les, palanques, ponts i viaductes sobre el Riudebitlles, l'Anoia, la Riera de Lavernó i les vies de comunicació. Memòria, fires i festes de Sant Sadurní d'Anoia. 2007; i del mateix autor, "El darrer dia. Sant Sadurní d'Anoia 22 de gener de 1939." *El tres de vuit. Alt Penedès*, 7 de desembre de 2007, pàg. 21-31.

<sup>458</sup> L'ordre transmesa pel general Rojo cercava acomplir aquests punts: «*Orden Secreta para la defensa de Barcelona. Para adoptar toda clase de precauciones para la defensa de Barcelona. Para ello:*

- a. *Prever una posible maniobra de envolvimiento de la plaza, siguiendo la dirección Terrassa, Sabadell, Moncada.*
- b. *Desde el frente de Martorell al Garraf hasta el lindero de la plaza, prever la utilización de toda clase de accidentes, obra de fortificación y caseríos para asegurar la detención o la defensa del terreno palmo a palmo.*
- c. *Organizar, por la Comandancia militar de la plaza, la defensa del lindero de la ciudad, realizando un sistema de barricadas y una red de fuegos profunda, que obligue al enemigo a una intensa lucha de desgaste.*
- d. *Preparar una red de destrucciones profunda entre la línea del Llobregat (incluidos todos los puentes) y el lindero de la plaza. La ejecución de las destrucciones correrá a cargo de equipos especiales del ejército del Ebro.*

De totes aquestes mesures, la més factible fou, sense cap mena de dubtes, la destrucció dels ponts sobre el Llobregat i la multitud de rieres que hi havia a la zona. Gràcies a l'estudi de Jordi Amigó<sup>459</sup>, se sap amb tota mena de detall com es portaren a terme aquestes operacions a la zona del Baix Llobregat i com es materialitzaren les destruccions dels ponts. El dia 23 de desembre, les tropes republicanes procediren, a la zona d'Esparreguera i d'Olesa de Montserrat, a la voladura del pont de Ferro o Nou, del Pont d'Olesa, del pont dels Catalans i del pont del Truquell. La 35 Divisió del tinent coronel Pedro Merino s'encarregà de cobrir la retirada de la carretera de l'Ordal fins a Molins. Durant les hores que aconseguí mantenir les posicions es dedicà a destruir tots els ponts de la carretera. Entre els ponts que es destruïren destacà el del barranc dels Lledoners. Una unitat de demolicions republicana volà amb dinamita el pont amb l'objectiu de tallar la carretera de Vilafranca i obstaculitzar l'avanç dels transports enemics. Segons el testimoni de Manuel González recollit per Jordi Amigó, la unitat encarregada de la voladura va plantar les càrregues en tots els ponts del recorregut i el del Lledoner va ser el primer en esclatar.

Més al sud, a Martorell, va ser volat el pont del ferrocarril MZA. A la matinada del dimarts dia 24 fou executada, també a Martorell, la voladura del pont de la carretera sobre el riu Anoia, el pont de la carretera de Terrassa i del pont del Diable sobre el riu Llobregat. Els testimonis confirmen que el pont del Diable va volar entre l'una i les dues de la matinada del dimarts 24. Ramon Martorell i Otzet hauria dirigit a contracor les voladures. El mateix dia 24 quan es trobà amb Raimon Galí, oficial del Xè CE, li digué: «*Que nosaltres mateixos haguem de destruir el patrimoni de Catalunya [...]*». Jaume Amat, per la seva banda, explicava que el pont de l'Anoia estava connectat amb el de la carretera de Terrassa, i havien de volar en cadena. Els fils passaven segons el seu testimoni: «*[...] a través de la claveguera principal del Mur [...]*». Del pont de la carretera de Terrassa només va explotar el cap de pont de la riba esquerra i del pont de l'Anoia quedà destruït sols el cap de pont de la vila.

La voladura del pont del Lledoner, no impedí que l'infanteria de la 13 Div. prosseguís l'avanç cap a les casetes d'en Julià i Vallirana. A més quan una companyia d'enginyers va habilitar una pista a la dreta del barranc del Lledoner, les bateries antiaèries van poder emplaçar «*en el montículo de la curva de descenso que da paso al puente de entrada al pueblo [Vallirana]*

---

Barcelona, 24 de enero de 1939. De orden del Ministerio de Defensa Nacional. El General Jefe del EMC Vicente Rojo.». Arxiu Biblioteca del Pavelló de la República de la Universitat de Barcelona. Exèrcit Republicà. Fons Personal José del Barrio [FP (Barrio)], carpeta 2 (1), C document 20.

<sup>459</sup> Totes les dades relacionades amb la destrucció de ponts a la comarca del Baix Llobregat han estat estretes del treball inèdit d'Amigó i Barbeta, Jordi. *Gener de 1939. Retirada i ocupació versus fugida i alliberació al Baix Llobregat*. inèdit, 2000, així com del capítol elaborat pel mateix autor dins l'obra col·lectiva *El franquisme al Baix Llobregat*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2001

*rompiendo fuego, sobre la cumbre y estribaciones del Tibidabo, mediante granadas rompedoras. Fuego graneado y rápido [...]».*

A Sant Feliu de Llobregat un grup de soldats de demolicions s'allotjaren a la masia de Can Maginàs per enllestir els treballs per volar amb dinamita el pont de Carles III a Molins de Rei. Altres soldats feren preparatius per dinamitar el pont de l'Alumini tot demanant fustes als treballadors de Ca l'Álvarez. La Sra. Peñalver recordava amb tot detall com portaren a terme aquestes tasques: «[...] van venir una tropa d'homes, de soldats [...] d'aquells que rebentaven els ponts, que volaven els ponts [...] i aquella nit havien de volar el pont d'aquí [...] de l'Alumini. [...]».

A Sant Boí de Llobregat l'exèrcit republicà va volar el pont dels Carros i el pont del Carrilet. Aigües avall del Llobregat entorn de les 10 del vespre l'alcalde del Prat i els seus 4 acompanyants creuaren el pont de Ferran Puig o de les Tres Puntes. Els que l'havien de volar s'esperaven, i segons Joan Bruxola, ells foren «els últims, ningú més, quan vam passar nosaltres van volar [...]». El cotxe conduït per un coronel del camp d'aviació enfilà la carretera de Barcelona. El pont de la MZA anomenat de les Voltes també el destruïren i va quedar completament inutilitzat. A la riba esquerra hi havia el batalló de defensa de Costes que va passar el vespre entre el pont del ferrocarril i el de la carretera. El soldat Jaume Vila Roc escoltà la voladura dels ponts mentre era allà fent línia.

De bon matí quan els franquistes ocupaven el casc urbà del Prat de Llobregat, apareixia *La Vanguardia* amb el titular: "*El Llobregat puede ser el Manzanares de Barcelona*". Amb aquesta idea, soldats de demolicions preparaven la voladura del pont de Carles III a Molins de Rei, la resta de ponts fins al delta havien estat volats. El Llobregat, ja havia estat traspasat per Abrera i Martorell, i no seria el Manzanares. Per la seva banda, les tropes italianes es van dirigir cap a Olesa de Montserrat i van creuar el Llobregat per una passera de fusta feta amb taulons.

Cap a dos o tres quarts de quatre, segons Agustí Caralt, es produí l'explosió del pont de la riera de Cervelló situat en terme de Sant Vicenç. Eren els darrers intents per aturar l'avanç. No se sap amb certesa l'hora en la que es produiria l'explosió de les càrregues del pont de Carles III però sembla lògic pensar que es produí amb posterioritat a la voladura del pont de Sant Vicenç, ja que d'altra banda la retirada hauria estat impossible. Però quan finalment es va produir l'explosió de les càrregues de trilita instal·lades al pont, aquestes no van aconseguir fer caure cap dels seus grossos pilars. Ja sigui per l'acció de les peces d'antitancs esmentades o pel boicot que hauria realitzat algun veí de Molins que era dinamiter i un dels encarregats de posar els explosius, finalment el pont no va quedar danyat. Llavors sí que les poques tropes

republicanes de Molins van haver de retirar-se ràpidament, perquè ja res aturava les forces franquistes<sup>460</sup>.

Les dificultats per travessar el Llobregat també foren recollides per testimonis de l'exèrcit franquista. En l'obra de Manuel Aznar *Historia Militar de la Guerra de España* es recullen les impressions del general Barrón, cap de la 13 Divisió franquista, sobre les operacions al Llobregat: «*El día 25 se efectúa el paso del río. Hasta mediodía no se inicia la operación, porque es necesario reagrupar las fuerzas y porque la falta de comunicaciones hacia Ordesa y las voladuras en la carretera general – de las que en 3 Km. de plena montaña llega haber más de 20 – dificultan el abastecimiento y retrasan el despliegue de la artillería. Durante la mañana se lucha para impedir la voladura del puente de Molins de Rey, lo que se consigue, y a primeras horas de la tarde se cruza el Llobregat bajo el fuego de artillería e Infantería enemigas, ocupando los pueblos de San Justo y San Feliu de Llobregat y las alturas del Vértice de San Pedro Mártir; por la izquierda, Molins de Rey y el Vértice Larreu [...]*»<sup>461</sup>»

El matí del 26 de gener l'avanç de les tropes franquistes a la zona del Llobregat va trobar al pont d'Esplugues una darrera resistència que serví per retardar unes hores l'entrada de les tropes de Franco a Barcelona. Fou un fet aïllat. La línia de front només existia en aquest punt, al pont d'Esplugues. Les tropes republicanes havien pres posicions a l'entorn del pont que ja tenia els forats fets i la trilita a punt. A més hi havia càrregues explosives al pont de la carretera situat entre Esplugues i Sant Just i també al pont de Can Clota hi havia els paquets grocs de trilita a punt per explotar. Cap dels tres seria destruït. Un batalló de metralladores havia pres posicions dominats a la riba esquerra del torrent d'en Farré, dominant els accessos al pont. Hi havia metralladores des del campanar de l'església fins al carrer Anselm Clavé. I

---

<sup>460</sup> Segons els testimonis recollits en l'article *L'empremta del llegat militar al Baix Llobregat: el pont de Molins de Rei*, de consulta al web: [http://www.asasve.es/img/web/gencat\\_premis18\\_obras07.pdf](http://www.asasve.es/img/web/gencat_premis18_obras07.pdf): Els nacionals ja hi són a la fàbrica de ciments Molins on han emplaçat una bateria antitancs que dispara constantment contra la brigada de demolicions que intenta acabar d'instal·lar els explosius que volaran el pont bicentenari. Aquesta, fins quatre vegades s'ha hagut de retirar per manca de foc de cobertura atès que la tanqueta encarregada sembla més preocupada en passejar-se pels carrers de Molins de Rei. Finalment ho aconsegueixen. Les càrregues estan preparades. A les 15:45 ha volat el pont de la riera de Cervelló. Ara li toca el torn al pont de Molins de Rei. Malauradament, la seva destrucció serà en va ja que els nacionals estan ocupant en aquells moments diverses poblacions de la riba esquerra. Es dona l'ordre i les càrregues exploten. Els sapadors no donen crèdit al que els seus ulls estan veient. Un cop s'ha esvaït el fum de les detonacions comproven incrèdulament com no s'ha enfonsat ni un de sol dels quinze arcs de la magnífica estructura del pont. Ja no hi ha res que contingui l'avanç de les tropes nacionals. Els republicans es retiren precipitadament de Molins de Rei. El pont és ocupat pels efectius de la 13a divisió del cos d'exèrcit de Navarra. El pas pel pont de Molins de Rei, l'únic que finalment no es destruï al baix curs del riu Llobregat, queda definitivament obert a les vuit de la tarda d'aquell mateix dia. Alguns creuran que va ser crucial la intervenció sabotejadora d'un dels dinamiters, d'origen molinenc, responsable de col·locar les càrregues explosives. Mai se sabrà, però del que no hi ha cap dubte és que la qualitat dels materials i la solidesa constructiva van ser fonamentals per resistir l'energia de les deflagracions.

<sup>461</sup> Aznar, Manuel. *Historia militar de la Guerra de España (1936-1939). Ilustrada con fotografías y croquis de la campaña*. Madrid: Ediciones Idea, 1940 pàg. 829.

entremig, al carrer Sometent, a la torre del pintor Oleguer Junyent, al cap del pont, al carrer de l'Escorxador a casa de l'alcalde Sebastià darrera el Bar Catalunya, al carrer Anselm Clavé enfront de la casa que tenia llogada el senyor Almato i a algun altre lloc. A més a més hi havia diverses trinxeres i barricades al cappont. Aquesta era la situació que van trobar les unitats que avançaven.

Durant el transcurs de les operacions per travessar el Llobregat, i segons les dades recollides per Jordi Amigó<sup>462</sup>, les unitats republicanes actuaren sobre els següents ponts:

**Taula 27: Destrucció de ponts a la comarca del Baix Llobregat.**

Data	Indret	Pont	Acció
23 de gener de 1939	Olesa de Montserrat	Ferro o Nou	Volat
23 de gener de 1939	Olesa de Montserrat	Dels Catalans	Volat
23 de gener de 1939	Esparreguera	Tuquell	Volat
23 de gener de 1939	Martorell	MZA o Carrilet	Volat
23 de gener de 1939	Carretera Ordal a Molins	Ponts	Volats
24 de gener de 1939	Vallirana	Lledoner	Volat
24 de gener de 1939	Martorell	Sobre l'Anoia	Mal destruït
24 de gener de 1939	Carretera de Terrassa	Pont	Mal destruït
24 de gener de 1939	Martorell	Pont del Diable	Volat
24 de gener de 1939	Monistrol	Pont	Volat
24 de gener de 1939	Carretera a tocar fotos Vives	Pont	Volat
24 de gener de 1939	Gavà	Rierals	Volat
24 de gener de 1939	Molins de Rei	Sant Llorenç	Volat
24 de gener de 1939	Molins de Rei	Carles III	Mal destruït
24 de gener de 1939	Molins de Rei	Alumini	Volat
25 de gener de 1939	Prat de Llobregat	3 puntes o Ferran Puig	Volat
25 de gener de 1939	Sant Boi	Dels Carros	Volat
25 de gener de 1939	Sant Boi	Del Carrilet	Volat
25 de gener de 1939	Prat de Llobregat	MZA o Voltes	Volat
25 de gener de 1939	Sant Vicenç	Riera Cervelló	Volat

Font: elaboració pròpia a partir de les dades recollides per Jordi Amigó i Barbeta.

Malgrat aquestes accions, les tropes governamentals no pogueren impedir que entre els dies 23 i 26 de gener de 1939 fossin ocupades les localitats de Martorell, Esparreguera, Santa Maria de Vilalba, Sant Boi, Castellolí, Sant Fruitós de Bages, Collbató, Guardiola, Sant Joan de Vilatorrada, Abrera, Sant Andreu de la Barca, Ullastret, Corbera de Llobregat, Vallirana, la Palma, Cervelló, Pallejà, Sant Vicenç dels Horts, Torrelles, Santa Coloma de Cervelló, Sant Climent, Viladecans, Gavà, Castelldefels, el Prat de Llobregat (i el seu aeroport<sup>463</sup>), Solsona i Manresa.

<sup>462</sup> Amigó i Barbeta, Jordi. Op. Cit.

<sup>463</sup> «Las tropas del general Yagüe tomaron por asalto el pueblo de Prat de Llobregat y el aeródromo, rebasando el río Llobregat por los puentes que habían quedado intactos [...]» ABC Edición Sevilla. 23 de enero de 1939 pàg. 18.

En el cas de la capital del Bages, la nit del 22 al 23 de gener les tropes governamentals destruïren els ponts de la ciutat. El pont Vell i el Nou quedaren malmesos d'una part, els ponts de l'Estació i del ferrocarril si que foren destruïts completament, mentre que el pont de Sant Francesc no fou destruït a causa de què l'explosió només aconseguí provocar petits desperfectes: *«Además de las iglesias destruidas, fueron volados cuatro puentes: el puente o pasarela llamada de la Estación del Norte, volado por completo. El puente del ferrocarril de Manresa a Berga, volado por completo. El puente Viejo, en el que aparecen dos arcos completamente destruidos. El puente Nuevo, que resultó con varios arcos destrozados. [...] Intentaron volar también el Puente de San Francisco, sin conseguirlo, pues los petardos de dinamita solo le produjeron daños de escasa consideración.»*<sup>464</sup>.

La valoració que feia el quarter general franquista de les operacions sobre a Catalunya les jornades abans de què Barcelona fos ocupada eren molt positives. Tot i això, els comandaments rebels admetien que les destruccions que havia portat a terme les tropes republicanes els hi havia provocat alguns problemes, sobretot relacionats amb l'avanç: *«La distancia de las nuevas líneas alcanzadas a las antiguas bases y las destrucciones llevadas a cabo por los rojos en todos los grandes puentes de la comarca, no permitía a las operaciones en este frente un ritmo más acelerado, haciéndose indispensable la reconstrucción de puentes y la constitución de los depósitos indispensables»*<sup>465</sup>.

Dies més tard, els periodistes franquistes que seguien les tropes rebels en el seu avanç per Catalunya tornaren a elogiar la feina dels dinamiters republicans, al mateix temps, que exaltaven la ràpida resposta dels enginyers franquistes per habilitar passos: *«No hay un solo puente o una sola alcantarilla vial que no hayan sido volados. Desde Vendrell a Barcelona, por Villafranca del Panadés, hay 26 desviaciones, y otras tantas en el camino de la costa, por Sitges. Detrás de las columnas rojas, en su huida los dinamiteros actuaron bien.*

*Lo que asombra, es la rapidez con que el Ejército arregló las desviaciones [...] Hace una semana, toda la carretera de Lérida a Tarragona estaba lo mismo, y hoy, salvo las monstruosas destrucciones de Borjas Blancas y Montblanch, da la impresión de que no pasó la guerra por allí [...]»*<sup>466</sup>

---

<sup>464</sup> Com a resultat de les voladures es produïren danys a diverses cases particulars ubicades a prop dels ponts. També quedà destruïda la casa situada prop del pont de l'Estació del Nord. A part de les voladures, l'exèrcit republicà també incendià la fàbrica farinera La Favorita. Informe localitzat a l'Arxiu Comarcal del Bages i reproduït al web: [www.memoria.cat](http://www.memoria.cat). També vegeu, Sardans, Jordi. «Manresa al final de la Guerra Civil». *Revista Dovella*, núm.4, 1982 pàg. 28.

<sup>465</sup> «Nota oficiosa sobre las operaciones en Cataluña. Facilitada por el alto mando nacional.» *ABC. Edición Sevilla*. 25 de enero de 1939 pàg. 10.

<sup>466</sup> «Reflexiones al margen del gran triunfo del Caudillo y su Ejército.» *ABC. Edición Sevilla*. 2 de febrero de 1939 pàg. 9.

Les destruccions tampoc impediren que Barcelona caigués a mans dels rebels el 26 de gener de 1939. A partir del migdia, les tropes insurgents començaren a ocupar els punts alts de la ciutat: Montjuïc, Vallvidrera, el Tibidabo i l'Arrabassada. Des d'aquests punts començà l'entrada a la ciutat catalana. La 105 Divisió del CE Marroquí fou l'encarregada d'ocupar la muntanya i el castell de Montjuïc. A primeres hores de la tarda, la resta d'unitats del 105, 13, 5, 4 i 12a divisions ocuparen sense resistència els diversos barris de la ciutat.

Pel que fa a la zona del Vallès, el mateix dia 26 les tropes franquistes entraren a Terrassa per les carreteres de Rellinars, Rubí i Matadepera. Unes hores abans havien estat volats els ponts de la carretera de Sabadell, de la carretera de Martorell i la carretera de Rellinars. Durant la vigília foren cremades les fàbriques Terrassa Industrial i Matèries Industrials; així com l'edifici del Condicionament Terrassenc. A la veïna Sabadell, les tropes en retirada que venien de Terrassa dinamitaren el pont de la riera de les Arenes, a la carretera de Sabadell, i el de Betzuca a la carretera de Matadepera. Les tropes que protagonitzaren aquestes accions foren les del V Cos d'Exèrcit de Líster. Entre aquestes tropes hi havia una brigada de destrucció que, en primer lloc, preparà la voladura del pont de la carretera de Terrassa, i, posteriorment, incendià una sèrie d'instal·lacions sabadellenques situades als carrers que convergien a la carretera de la Salut<sup>467</sup>.

L'endemà dia 27, les tropes franquistes ocupaven la ciutat de Badalona i iniciaven la seva marxa cap al Maresme, amb l'entrada a Mataró. Davant l'ofensiva, les unitats republicanes decidiren intentar destruir el túnel del ferrocarril de Montgat. Gràcies al testimoni de Josep Maria Cuyàs se sap en quin moment i com es va portar a terme aquella voladura: «*A las 8.35 cuatro ciudadanos izan la bandera nacional en lo alto de la casa consistorial. Cinco minutos más tarde los rojos vuelan el túnel de Montgat con tres cargas de dinamita*<sup>468</sup>.»

Un cop va caure Barcelona, el dia 26 de gener, la guerra a la pràctica s'havia acabat a Catalunya. Gairebé tothom era conscient d'aquesta evidència, i en canvi, es va continuar lluitant i intentant frenar les tropes rebels amb l'objectiu de facilitar la fugida cap a França de milers de persones que s'hi encaminaven, i posteriorment, dels propis soldats republicans. Per la seva banda, els pontoners franquistes seguiren amb la seva labor de facilitar el pas estenent

---

<sup>467</sup> Segons el testimoni d'Andreu Castells al llibre *Sabadell, informe de l'oposició. El franquisme i l'oposició sabadellenca*. Vol.6 Barcelona: Edicions Riutort Ribot i Serra, 1983, recollit per Joan Villarroya, les fàbriques que patiren més destrosses foren les drapaires d'Emili Sallarès i Mateu Brujas i la filatura de Manuel Godina. Villarroya, Joan. «La campanya de Catalunya. Crònica de la fi de la guerra civil al Principat», a Josep M. Solé i Sabaté i Joan Villarroya (dir.), *Breu història de la guerra civil a Catalunya*. Barcelona: Ed. 62, 2005, pàg. 738-739. Sobre aquests fets també vegeu: DD.AA. *La República i la Guerra Civil a Sabadell 1931-1939*. Ajuntament de Sabadell, 1986.

<sup>468</sup> Villarroya, Joan (ed.). *Diari de guerra de Josep M. Cuyàs Tolosa*. 2 vol. Badalona: Museu de Badalona, 2006 pàg. 932.



ponts i passeres a Manresa (26 m.), a la carretera d'Igualada a Barcelona (63 m.), a la d'Igualada a Manresa (28 m.), a Jorba, riu Anoia (53 m.) i a Martorell, sobre el Llobregat (40 m.)<sup>469</sup>.

Al Vallès Oriental també foren les unitats del XII Cos d'Exèrcit i les de Líster les encarregades de portar a terme les destruccions. El 27 de gener les tropes del XII Cos republicà van volar tres ponts a Castellterçol. Entre aquella jornada i l'endemà, a Canovelles, els soldats de Líster van fer esclatar el cobert d'una masia anomenada can Castells, on s'emmagatzemaven explosius. Però els fets més greus van passar el 26 de gener a Sant Feliu de Codines. En aquesta localitat, els soldats del XII Cos van cremar la fàbrica anomenada la Casa Nova i van volar dos edificis: una casa que servia de polvorí i l'església de Sant Feliu, on es guardaven armes. En aquestes dues explosions van morir sis persones, en una tragèdia que presagiava el que passaria tres dies després a Llinars.

En aquesta localitat, el 28 de gener els homes de Líster van calar foc a la fàbrica de can Casas, una de les dues que hi havia a Llinars. L'endemà a les dotze del migdia, abans de marxar del poble, les mateixes unitats van volar el pont de la carretera de Girona. Uns minuts després va esclatar al mig de Llinars un camió carregat d'explosius. L'explosió va ser tan forta que va matar 18 persones, va causar més de 150 ferits i va destruir un barri sencer. Després els soldats van continuar carretera amunt, camí de la frontera. Al cap de tres hores arribaven a Llinars els Frece Verdi, una de les divisions italianes al servei de Franco. Era el diumenge 29 de gener de 1939, l'últim dia de la guerra a Llinars del Vallès<sup>470</sup>.

Les divisions del Cos d'Exèrcit Urgell continuaren la seva marxa per les comarques del Pallars Jussà i l'Alt Urgell. Les dificultats del terreny d'alta muntanya, les destruccions de ponts i carreteres, el fred, la pluja i la neu afegiren dificultats a la marxa dels soldats. Especialment dificultosa fou l'avanç de la 150 divisió franquista. Les forces republicanes concentraren bona part dels seus esforços en protegir la carretera de Berga. Les voladures impediren el pas de l'artilleria rodada, les columnes d'avantguarda marxaven amb petites peces de muntanya. Els enginyers de la divisió treballaren de valent per habilitar el pas per la carretera. Fins a la data del 28 de gener havien reparat diversos trams de carretera i ponts, havien obert passos alternatius, pistes i accessos per mirar de restablir el flux en les comunicacions. Entre la zona de Bassella i Solsona estengueren set ponts provisionals i

<sup>469</sup> Quesada Gómez, Agustí. Op. Cit. pàg. 201.

<sup>470</sup> Aquests fets són explicats d'una manera detalla a l'article de Grau Mateu, Josep. «Un diumenge de gener. El final de la guerra a Llinars del Vallès.», dins de *Lauro: revista del Museu de Granollers*, núm. 30, 2009

repararen 122 metres de carretera. També s'encarregaren d'habilitar 1279 metres d'accessos i pistes que havien de servir per superar els trams destruïts.

La 63 divisió creuà el Segre i ocupà el dia 28 les poblacions d'Organyà i Fígols. Les dificultats que es trobà per avançar també foren molt importants, tal com reflectí el seu diari d'operacions: «*La destrucción de la carretera de Isona a Orgañá es tan completa y total que hay que convertir en línea de etapas la pista de Cap de la Sierra a Boixols, hasta que se pueda habilitar paso por la carretera de Basella i Coll de Nargó, en la que el puente del Km.13 es destrucción importante*<sup>471</sup>.» Entre Bassella i Pont de Nargó els enginyers franquistes realitzaren entre els dies 22 i 28 de gener 3.267 metres de reparacions.

La 62 divisió va anar concentrat les seves forces al nord de la carretera entre Bassella i Solsona. En aquest punt, es trobaven les quatre divisions que formaven part del Cos d'Exèrcit d'Urgell. Totes elles es trobaven frenades pel clima, per les dificultats del terreny d'alta muntanya i per les comunicacions inutilitzades. Les tropes republicanes del X Cos d'Exèrcit es deixen veure poc, però feien sentir la seva presència no només amb les destruccions, sinó que també amb les armes. Aquesta resistència fou clau per evitar la possibilitat de què les tropes i civils que fugien de Barcelona fossin copats per les divisions franquistes que actuaven en aquestes comarques.

Les divisions del Cos d'Exèrcit d'Aragó avançaren en aquestes dates cap Cardona, Gironella i Puig-reig, i des de la pròpia Cardona fins a Súria i Balsareny, totes elles localitats situades entre els rius Llobregós, Cardener i Llobregat. Entre les dificultats més importants que hagueren de superar destacà la voladura del pont de Clariana. La nit del 25 al 26 de gener, les forces del segon Regiment de la 54 Divisió que havien d'ocupar Cardona patiren importants contraatacs republicans del XVIII Cos d'Exèrcit, combinats amb intents de destruir ponts per frenar l'avanç.

En aquestes dates el Cos d'Exèrcit del Maestrat, que se separa del CTV italià, tingué com objectiu l'ocupació de Vic per després arribar a la frontera conjuntament amb els Cossos d'Exèrcit d'Urgell i Aragó. Tot i que la resistència republicana en aquest sector era menor, les dificultats en les comunicacions continuaren provocant l'alentiment de les operacions i impeding el subministrament correcte de les tropes: «*Siguen los rojos volando todos los puentes, alcantarillas y carreteras, lo que hace penosísimo los suministros, y nos está dejando sin camiones que se atascan en las desviaciones hechas por los Zapadores, pues ha*

---

<sup>471</sup> López Rovira, Carles. Op cit. pàg. 170.

*llovido. Han arreglado un puente de Manresa, pero ya mañana tendremos que pasar el Cardener por vados, pues también han volado los puentes.*<sup>472</sup>»

Davant l'avanç franquista ja no hi havia cap exèrcit amb capacitat de realitzar una contraofensiva. Els testimonis dels comandaments republicans eren contundents sobre aquest aspecte i sobre la idea de què la única estratègia possible era la destrucció per protegir la retirada. Rojo reconeixia que, després de la caiguda de Tarragona, les unitats de l'exèrcit governamental havien arribat al límit de la seva capacitat de resistència, tot i que lloava el fet que mantinguessin l'ordre<sup>473</sup>. Líster, com a cap del Vè Cos d'Exèrcit, reconeixia que, en els combats entre el 23 de desembre i el 15 de gener, els cossos V i XV havien perdut molts efectius i les divisions eren una ombra de que havien estat: «[...] después de esas dos semanas, la táctica empleada por V Cuerpo fue la de organizar centros de resistencia, golpear al enemigo con contraataques rápidos y destruir el máximo las vías de comunicación, para hacer lo más lento posible su avance<sup>474</sup>.». Amb l'ocupació de Barcelona la resistència se centrà només en contraatacs puntuals i en les destruccions: «Después de ocupar Barcelona, el enemigo continuó su avance hacia la frontera, mientras por nuestra parte le oponíamos la resistencia que nuestras desgastadas fuerzas permitían. Contraataques cada vez más débiles y destrucciones; era ya todo lo que podíamos oponer a un enemigo con una superioridad aplastante en hombres y material<sup>475</sup>.»

Per la seva banda, Manuel Tagüeña també ens narra la situació desesperada que vivien les seves tropes durant la retirada. Com en el cas del V Cos d'Exèrcit, les seves unitats només podien defensar-se de l'ofensiva franquista a través de les voladures, tot esperant poder arribar a la frontera el més aviat possible: «A mi alrededor había soldados de todas clases, la mayor parte sin armas, que corrían con desesperación y a los que no era posible detener. Pronto encontré a los jefes de las Divisiones 3 i 43. Junto los tres, comenzamos a tratar de parar algunos grupos e irlos colocando en línea. Con ellos mantuvimos el contacto con el enemigo, pero tuvimos que retroceder lentamente. No podíamos pensar en ninguna clase de resistencia, pero nuestro deber era proteger la retirada de los miles y miles de fugitivos. Mis zapadores iban volando puentes y alcantarillas [...]»<sup>476</sup>

En el mateix sentit s'expressava Juan Modesto Guilloto, comandant de l'Exèrcit de l'Ebre, quan deia que: «Sólo los tanques y blindados cooperaban estrechamente y con su abnegación

<sup>472</sup> López Rovira, Carles. Op cit. pàg. 179.

<sup>473</sup> Rojo, Vicente. Op. Cit. pàg. 115.

<sup>474</sup> Líster, Enrique. *Nuestra guerra; aportaciones para una historia de la Guerra Nacional Revolucionaria del Pueblo Español 1936-1939*. París: Librairie du Globe, 1966 pàg. 234.

<sup>475</sup> *Ibidem* pàg. 236.

<sup>476</sup> Tagüeña Lacorte, Manuel. Op. Cit. pàg. 288.

*característica a la defensa. Esta la reforzamos acudiendo a las destrucciones, en las que participaban los especialistas de las unidades del XIV Cuerpo de Guerrilleros, puesto a nuestra disposición*<sup>477</sup> .»

Una bona línia defensiva per aturar les tropes franquistes semblava que podia ser la que la geografia permetia des del mar cap al nord, el riu Tordera, la Serra del Montseny i Vic. Aquí s'havia aconseguit aixecar part de les fortificacions defensives que quedaven entremig de les que havien de ser la L4 i L5.

La retirada de l'exèrcit republicà era constant i les poques unitats que encara es mantenien cohesionades i lluitaven l'únic que podien fer era retardar el màxim l'avanç enemic. El dia 28, queien Organyà, Avinyó, Súria, Caldes de Montbui i Granollers. A la capital del Vallès Oriental el pont del ferrocarril fou destruït, així com algunes fàbriques. Malgrat això, les tropes italianes si que aconseguiren impedir que el XV Cos d'Exèrcit volés el pont d'entrada. El 29, Casserres, Balsareny, Moià, Sant Llorenç Savall. El dia 30, Castellterçol, Santa Maria de Palautordera i Vilalba Sasserra. A la línia de la costa, s'aconseguien establitzar petites resistències que aconseguiren frenar l'avanç entre els dies 27 i 30 de gener. A partir del 30, l'avanç continuà i foren ocupades Arenys de Mar, Canet de Mar i Sant Pol. L'endemà eren ocupades les viles de Calella, Pineda de Mar i Malgrat.

El dia 1 de febrer era ocupada Gironella, a la conca del Llobregat, la ciutat de Vic amb les viles de l'entorn i a on es va volar el Pont de Queralt o de Sant Francesc; la Garriga i, més cap a la zona prelitoral, Breda, Hostalric i Blanes, on malgrat les destruccions que s'havien executat al riu Tordera, l'avanç no es va aconseguir frenar. El dia 2 entre moltes altres localitats el Cos d'Exèrcit Urgell ocupà Berga i Sant Llorenç de Morunys, el d'Aragó l'Olvan a Oristà, el del Maestrazgo Vilalleons i Seva, el de Navarra conquereix Sant Feliu de Buixalleu i Riudarenes i el CTV italià ocupà Sils, Vidreres, Lloret de Mar i Tossa. El dia 3 es demostrà que la serra del Montseny no havia servit de fre per les tropes franquistes, a les quals no els hi havia representat cap obstacle. A Osona entraren després de tres dies de combats a Prats de Lluçanès; al costat de Vic ocuparen Tavèrnoles; prop de la costa les tropes franquistes entre a Caldes Malavella i al comunicat de guerra s'informava que havien avançat molts quilòmetres, quedant-se només a 10 de Girona. Al sector del Montseny caigueren Santa Coloma de Farners, Riudellots i Viladrau.

L'avanç ja era del tot imparable, i les ordres que provenien des del Cuartel General franquista eren de perseguir sense descans a l'enemic fins la frontera. Els testimonis parlen de

---

<sup>477</sup> Modesto, Juan. *Soy del quinto regimiento. (Notas de la guerra española)*. París: Ediciones de la Librairie du Globe - Colección Ebro, 1974 pàg. 270.

desorganització i desbanda de les tropes governamentals. En bona part és cert, menys en un aspecte, el qual es converteix en imprescindible per poder executar la retirada, el de la destrucció de ponts. Els pocs documents que es conserven en aquestes dates de l'exèrcit republicà així ens ho confirmen. L'1 de febrer de 1939 el cap de l'estat major, envià una circular urgent de compliment obligat als generals dels Exèrcits de l'Est i de l'Ebre, en què es demanava que s'organitzessin equips de metralladores voluntaris perquè defensin els encarregats d'executar les voladures. Cal protegir a tots els sapadors que esperen fins al darrer moment per destruir un pas, ja que gràcies a la seva acció, s'estaven resguardant tant a la resta de l'exèrcit com als civils que els acompanyen: *«Para la defensa de las destrucciones deben organizarse equipos de ametralladoras voluntarios sacados de las diferentes unidades, con la consigna de defender la destrucción hasta el último momento.*

*Las destrucciones deben extremarse al límite al objeto de retardar el avance enemigo y dar tiempo al perfeccionamiento de las líneas defensivas en organización<sup>478</sup>.»*

Aquesta ordre, fou ampliada el dia 3 de febrer, quan el general en cap del GERO, reiterava el ja dit i fins i tot puntualitzava que les destruccions calia fer-les bé per impedir la ràpida reparació, i així aconseguir retardar la progressió de l'enemic: *«Reitero a V.S. mis órdenes verbales sobre que toda destrucción que realice sea defendida con fuerzas infantería, artillería y DCA al objeto de que el enemigo deba montar otro ataque para desalojar nuestras fuerzas de las posiciones que impidan la reparación dichas destrucciones<sup>479</sup>.»*

La prioritat era defensar la retirada i per fer-ho calia posar tots els mitjans que quedaven a disposició de les unitats de destruccions. Davant la importància que adquiriren les feines que realitzen, els comandaments republicans, tot i la retirada, portaven un control escrupolós de les voladures que realitzava cada unitat en el seu sector. S'ha pogut localitzar un d'aquests informes, elaborat pel XVIII Cos d'Exèrcit amb data d'1 de febrer de 1939, on es detallen totes les voladures efectuades i les que es troben preparades en el seu sector:

### ***PARTE DE DESTRUCCIONES DEL DIA FECHA<sup>480</sup>.***

*Voladuras efectuadas:*

<sup>478</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Grupo de Ejércitos de la Región Oriental. Estado Mayor. Operaciones. Destrucciones. Caixa 575, carpeta 7

<sup>479</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Grupo de Ejércitos de la Región Oriental. Estado Mayor. Operaciones. Destrucciones. Caixa 575, carpeta 7

<sup>480</sup> Arxiu Biblioteca del Pavelló de la República de la Universitat de Barcelona. Exèrcit Republicà. Fons Personal José del Barrio [FP (Barrio)], carpeta 2 (1), C document 18.

- *Un puente situado en el Km. 33,500 de la carretera de Vic a Manresa, quedando totalmente destruido.*
- *Otro situado en el Km. 42,500 de la misma carretera, quedando también completamente destruido.*
- *Otro situado en el Km. 42,600 de las mismas carreteras, destruido totalmente.*
- *Otro en el 44,300 de la misma carretera, destruido totalmente.*
- *Otro en el Km. 46,600 de la misma carretera, destruido totalmente.*
- *Una alcantarilla situada en el Km. 45,500 de la misma carretera.*
- *Puente situado en el Km. 40 de la misma carretera, destruido totalmente.*
- *Otro en el Km. 42 de la misma carretera, destruido en su totalidad.*
- *Otro en el Km. 42, 200 de la misma carretera, destruido también en su totalidad.*
- *Otro en el Km. 42,100 de la misma carretera, el cual no ha quedado totalmente destruido por haber fallado una de la cargas.*

*Voladuras preparadas:*

- *Un puente sobre el río, a la salida de Vic en la carretera de Gerona. (16 hornillos excavados sobre cemento).*

*PC 1 de febrero de 1939*

*El Jefe Ingenieros Divisionario.*

Girona, la darrera capital catalana que encara no havia estat ocupada, va caure el 4 de febrer de 1939, conjuntament amb altres localitats com Manlleu i Torelló. A Manlleu les tropes republicanes aconseguiren fer volar el pont de Can Moles. En aquesta zona, es produí certa oposició, titllada per les tropes franquistes de: «*resistencias esporádicas pero tenaces*» i de certa defensa: «*más consciente que en días anteriores*<sup>481</sup>.» Manuel Tagüeña es lamentà amargament de la pèrdua sense pràcticament resistència de la capital gironina. La retirada cada cop adquiria més velocitat, situació que va donar peu a què en alguns casos els ponts que s'havien de detonar no estiguessin preparats: «*[...] al día siguiente, 4 de febrero, sin combate alguno el enemigo entró en Gerona. El Ejército del Ebro nos insistía en que fuerzas del V CE estaban en las proximidades de dicha ciudad y en la margen derecha del río Ter; pero nosotros veíamos cómo habían volado todos los puentes y pasado a la orilla norte. Todo el XV cuerpo siguió al sur del río [...] la voladura de los puentes del Ter encontró dificultades*

---

<sup>481</sup> Gárate Córdoba, José María. *Partes oficiales de guerra*. Madrid: Ed. San Martín, 1977-1978 tomo I

*en nuestro sector; no estaba preparada y como no teníamos explosivos suficientes hubo que sacarlos de las destrucciones previstas en los caminos de retirada [...]»<sup>482</sup>*

Un cop Girona fou ocupada, l'exèrcit republicà només es podia plantejar arribar a la frontera el menys delmat possible i protegint el màxim els civils que també s'hi dirigiren. Els esdeveniments s'anaren precipitant, en un espai de temps molt curt i en un delimitat espai físic, el que quedava des de la darrera capital catalana fins a la frontera.

La voluntat de les autoritats militars republicanes fou que les tropes reculessin del tot i si més no entressin a França amb el cap ben alt.

Per aquestes dates, el general Vicente Rojo presentà el que seria una de les darreres ordres generals d'operacions a Catalunya, la qual portava el títol de Directiva núm. 33 i estava signada, amb data del dia 5, pel cap de l'Estat Major del GERO, el general Cordón.

Per la defensa de Figueres s'escollí la línia del riu Fluvià. L'exèrcit de l'Est havia de cobrir i defensar el nus de comunicacions de Besalú, arribant fins a Serinyà, on hauria d'enllaçar amb el V CE de l'Ebre, que s'estendria, al mateix temps, fins la costa.

A l'ordre s'esmentava els moviments que havien de realitzar cada unitat per travessar la frontera. En un primer moment havien de creuar la frontera tots els elements pesats que no fossin necessaris per la defensa. L'Exèrcit de l'Est utilitzaria la carretera de Figueres a Le Pertús per la Jonquera, i el de l'Ebre la de la costa per Portbou, tot i que si aquest darrer s'havia de dividir per l'ocupació de Ripoll, es retiraria per la collada de Tosses i Puigcerdà. Això de fet significava que el Xè Cos d'Exèrcit sortiria per Puigcerdà, l'XIè per la vall de Camprodon i Prats de Molló, el XVIIIè i el Vè pel Portús i, finalment, el XVè per Portbou. En aquesta fase de la retirada es demanava que es realitzessin el major nombre de destruccions possibles.

En la segona fase, l'Exèrcit de l'Ebre es replegaria sobre una línia imaginària que anava des del riu Muga, en la seva desembocadura, fins a Pont de Molins. Per la seva banda, l'Exèrcit de l'Est havia de cobrir el front des de Llers i Terrades i la carretera que des de Figueres i per Terrades finalitzava a Albanyà.

Pel que fa a la tercera fase es deia: *«Al amparo de las destrucciones que deben ordenarse con la posible simultaneidad por los dos Ejércitos, estos ganarán la frontera bajo la protección de dos cabezas de puente. [...]»*. A part de les destruccions, l'ordre també incidia en què calia fer la retirada en el major ordre possible perquè aquesta acomplís amb la seva finalitat: *«Durante esta fase final deben extremarse el orden y la disciplina, marchando los oficiales*

<sup>482</sup> Tagüeña, Manuel. Op. Cit. pàg. 297.

*con sus unidades en el interior de Francia, sin taponar los pasos y atendiendo las indicaciones de las autoridades francesas*<sup>483</sup>»

D'aquesta manera, i tot seguint aquestes darreres directrius, entre els dies 7 i 10 de febrer es volaren els ponts de Roda de Ter, Sant Quirze de Besora, el de Ripoll<sup>484</sup>, Castellfollit de la Roca, Cabanelles, Avinyonet, Bàscara i Pont del Príncep, i els ponts medievals de Sant Joan de les Abadesses i Besalú, creant en aquest darrer cas, força indignació entre alguns veïns al veure com el fantàstic pont d'aquesta localitat era destruït. Pel que fa al pont de Cabanelles, segons l'historiador Josep Maria Bernils, els soldats republicans no el volaren puix volgueren agrair el tracte que els havia donat una dona d'un mas<sup>485</sup>.

A Castelló d'Empúries, com a conseqüència d'aquestes instruccions, la matinada del dia 9 de febrer fou volat el Pont Nou i, en canvi, se salvà el Pont Vell, monument gòtic amb sis segles d'antiguitat. Les destruccions localitzades en aquestes zones feren impossible el pas de vehicles.

Les destruccions no se cenyiren exclusivament als ponts i a les carreteres sinó també a dipòsits d'armaments i polvorins. Un exemple d'aquestes destruccions fou el que es produí a la localitat de Llers. A mitja tarda del dia 8 es va produir una gran explosió en aquesta vila empordanesa. Dos dies abans s'havien amuntegat dins l'església unes dues-centes tones d'explosius. Abans de fer volar el polvorí es va avisar la població civil perquè fugís. L'explosió va destruir totalment el temple i totes les cases dels carrers Baix, Nou i de la plaça de la República; a la resta del poble quedaren poques cases sense desperfectes. L'explosió també provocà vuit morts i un grapat de ferits<sup>486</sup>.

El dia 5 de febrer arribaren pels dos extrems de la seva ofensiva a la Seu d'Urgell i Palamós. Entremig, ocuparen Perafita, Santa Maria de Corcó, Sant Hilari Sacalm, Usó, Anglès i Salt. El dia 6 queien la Pobla de Lillet, Pruit, Celrà i Sarrià de Ter. El dia 7 les tropes franquistes entraren, entre altres poblacions, a Ripoll, Sant Joan les Fonts, Banyoles i Olot. El dia 8, caigueren Campdevàrol, Ribes de Freser, Besalú, Esponellà i Figueres, on les tropes republicanes abans de retirar-se feren volar el Castell de Sant Ferran<sup>487</sup>. A la mateixa hora en

---

<sup>483</sup> Rojo, Vicente. Op. cit. pàg. 220.

<sup>484</sup> En el cas de Ripoll, les tropes republicanes volaren els dos ponts principals d'entrada a la ciutat: el de la carretera de Barcelona, sobre el riu Fresser; i el de Coll de Caubet, sobre el Ter. També es va destruir parcialment el pont del ferrocarril.

<sup>485</sup> Bernils i March, Josep M. *La Guerra civil a Figueres 1936-1939*. Figueres: Ed. L'Empordà, 1986 pàg. 193.

<sup>486</sup> Per un estudi més acurat sobre aquest episodi vegeu el treball inèdit de Aludí Vergés, Oriol. *La voladura de Llers. L'abans, el durant i el després de l'explosió de Llers de 1939* <http://www.iesmonturiol.net/web/html/estudis/recerca/oriolabuli.pdf>

<sup>487</sup> El dia 8 de febrer de 1939 es va produir la gran voladura que enrunà dos grans sectors de la fortalesa de Sant Ferran de Figueres. Eduard Rojeda, a *Llibre de Figueres* (1962), deixà testimoni de la força de l'explosió i els danys que es produïren: «En el moment d'aquella explosió vaig tenir la impressió que el sòl es desplaçava més



què les tropes franquistes entraven a la capital empordanesa, les restes del V i XV cossos d'Exèrcit començaven a creuar la frontera. L'endemà dia 9, les tropes de la 5a Divisió de Navarra arribaren al pas fronterer del Portús. Al mateix dia, la resta de l'exèrcit de l'Ebre passà la frontera per Portbou.

El dia 10, la 4a Divisió de Navarra entrà a Portbou, mentre que per la seva banda, el Cos d'Exèrcit d'Urgell ocupava Puigcerdà i l'endemà Llívia.

Fins el darrer dia i fins l'últim detall es planificà des del comandament republicà en relació amb la retirada. No es deixà res a l'atzar i per tant es planificaren i s'executaren totes les destruccions que serviren per protegir a les tropes. Fruit d'aquesta bona feina, les tropes rebels tingueren moltes dificultats per seguir avançant. Els diaris d'operacions i els testimonis així ho reflecteixen en la narració del dia a dia de cadascuna de les divisions: *«Las operaciones – dice un boletín – desde la Seo de Urgel a Puigcerdá acosando a un enemigo dispuesto a insistir en su resistencia, en un terreno muy abrupto, y con la destrucción sistemática de puentes, alcantarillas y toda clase de obras de la carretera única que cruza el angosto valle, pueden citarse como modelo por la rapidez de ejecución y por la organización perfecta del abastecimiento y de las evacuaciones, utilizando convoyes, por relevos de carga a lomo<sup>488</sup>.»*

A partir de l'arribada a la Seu d'Urgell la marxa segons els protagonistes: *«Se hace penosa por los continuos cortes de carretera, puentes y obras voladas o minadas por los rojos en su huida [...] A cada paso, aún de noche, encontramos equipos de ingenieros que arreglan los pasos con medios de fortuna, porque ni los mulos podían pasar<sup>489</sup>.»*

El 10 de febrer de 1939 fou el darrer dia que es parlà de Catalunya als diferents comunicats de guerra. L'exèrcit republicà es limitava a dir: *«Nuestras fuerzas continúan sus repliegues con orden absoluto, salvando totalmente sus efectivos, material y armamento<sup>490</sup>.»*. Per contra, el comunicat franquista deixava clara la situació: *«Nuestras fuerzas han alcanzado victoriosamente, en el día de hoy, todos los pasos de la frontera desde Puigcerdá hasta Portbou. La Guerra en Cataluña ha terminado.<sup>491</sup>»* Molló i el Coll d'Ares no serien ocupats

---

*d'un pam. [...] Havia desaparegut la magnífica porta principal del castell, joia de l'art militar de la seva època, i la força de l'explosió havia escampat els seus trossos a més de mig quilòmetre de distància.»*

A conseqüència de les voladures que es van executar desaparegueren: la cortina compresa entre el baluard de Sant Narcís i Sant Dalmau, i la que anava des del baluard de Santa Tecla al de Sant Jaume. També quedaren danyades algunes parts d'aquests baluards. És a dir: el front sud i la meitat nord del front de la fortalesa. També van patir greus destruccions els edificis immediats a aquestes zones. Per un estudi més detallat sobre la destrucció i posterior reconstrucció del castell de Sant Ferran vegeu: Díaz Capmany, Carlos. «Obres al castell de Sant Ferran després de la voladura de l'any 1939.» *Història AIEE*, Figueres, núm. 33, 2000 pàgs. 167-189.

<sup>488</sup> Aznar, Manuel. Op .cit. pàg. 832.

<sup>489</sup> Gárate Córdoba, José María. *Mil días de fuego*. Barcelona: Ed. Luis de Caralt, 1972 pàg. 607.

<sup>490</sup> Gárate Córdoba, José María. *Partes oficiales de guerra*. Madrid: Ed. San Martín, 1977-1978 tomo II

<sup>491</sup> Gárate Córdoba, José María. Op. Cit.

físicament fins el dia 13. Aleshores sí que Catalunya havia caigut del tot derrotada i s'iniciava per una important part de la població un llarg exili. La derrota per a Catalunya era completa i de conseqüències més importants que per la resta del territori espanyol, tal com assenyala Rafael Tasis, perquè per als espanyols l'enfonsament de la República i àdhuc la submissió a una política estrangera autoritària, no representa la mort de llur esperit ni de llur idioma. Han perdut la llibertat, però no han perdut res més. Mentre que nosaltres, els catalans, ho hem perdut tot<sup>492</sup>.

Tot i la derrota, l'exèrcit republicà havia realitzat un replegament exemplar que dificultà al màxim l'avanç franquista i havia permès la retirada de tots els seus efectius i de la població civil que l'acompanyava cap a França. Tot i que la majoria de testimonis republicans, franquistes i estudiosos com Hugh Thomas, Gabriel Jackson, Martínez Bande, Antony Beevor etc. han definit la campanya de Catalunya com un passeig militar i una fugida descontrolada, les dades aportades en aquest estudi ens diuen que aquella retirada no va ser tan caòtica com en una primera impressió podia semblar ni que les tropes rebels es passejaren sense oposició pel territori català. Tot i que és cert que durant els darrers dies dels enfrontaments l'exèrcit republicà es va desorganitzar, també és cert, que en tot moment va seguir un pla, que en una primera etapa se centrà en el replegament, per més tard convertir-se en una retirada. Si tot aquests aspectes no s'haguessin cuidat, estudiat, preparat i executat correctament, el més probable hauria estat que les tropes republicanes, juntament amb la població civil, no haguessin passat la frontera i, per tant, haguessin caigut en mans dels rebels, amb les conseqüències que hauria suposat tot plegat<sup>493</sup>.

Catalunya fou ocupada en 50 dies. Des de l'Ebre, a Amposta, on eren el desembre de 1938 les tropes franquistes, fins a la frontera amb França per la Jonquera hi ha aproximadament 320 km; des de Lleida al Coll d'Ares, seguint les carreteres passant per Manresa, Vic i Ripoll hi ha aproximadament 190 km; del nord de Tremp cap a l'Alt Urgell i la Cerdanya hi ha pocs quilòmetres en línia recta, però és una zona molt muntanyosa en la que és difícil la progressió. 50 dies són molts dies per un exèrcit més capacitat en tots els sentits: tropa, armament, preparació, moral. I en canvi no es van trobar davant un exèrcit republicà que només fugia, sinó que en certs llocs va resistir en diversos combats, provocant la mort de molts soldats, tal

---

<sup>492</sup> Citat per Manent, Albert. *La literatura catalana a l'exili*. Barcelona: Ed. Curial, 1989 pàg. 15.

<sup>493</sup> Així ho manifestà un testimoni en unes declaracions que realitzà al diari *L'Independent* el 19 de febrer de 1939: «Nosaltres sabem molt bé que estem derrotats, però el nostre amor propi en porta a no fugir i abandonar-nos, encara que haguem estat encerclats per l'enemic. Nosaltres retrocedim, però combatent i no fugint. Nosaltres no volem quedar presoners: D'altra part el replegament progressiu ens permet evacuar totes les línies de darrera i una gran part del material, que nosaltres no volem deixar entre les mans dels nostres adversaris»

com ha estudiat Queralt Solé<sup>494</sup>, i impedingent la seva progressió tot destruint carreteres, ponts i ferrocarril.

El propi general Vicente Rojo deixà testimoni del replegament exemplar d'unes tropes esgotades que tot i això, mantingueren la disciplina i l'ordre fins el darrer instant: «*Nuestro ejército había librado dos batallas de desgaste los primeros quince días de lucha y había sido derrotado, por su inferioridad material, en la primera decena de enero. En el transcurso del mes siguiente había realizado un repliegue metódico, sin posibilidades de reaccionar ni de rehacerse, había contenido al enemigo batiéndose en todo momento sin que el debilitamiento de su moral, siempre pronta a reaccionar, le hubiera llevado a situaciones de indisciplina o de pánico colectivo, sin sufrir el contagio de la desmoralización de su retaguardia y pudiendo pasar al país vecino dirigido por quienes le mandaban*<sup>495</sup>.»

En el transcurs d'aquest darrer enfrontament, els enginyers de tots dos exèrcits tingueren un paper protagonista. Els republicans, organitzant un sistema defensiu, que a dia d'avui és considerat com a modèlic pels militars professionals, en el cas d'haver estat finalitzat, i projectant i executant un Pla de Destruccions i Obstruccions, que per si mateix, fou el principal enemic de l'avanç franquista, enrederint-lo i impedingent els moviments en determinats sectors. Els propis soldats republicans que marxaven en retirada eren conscients de la fantàstica tasca que estaven realitzant els sapadors, i que en bona part, gràcies a ells, la retirada s'estava completant correctament. Així ho deixà testimoniàt l'olesà Joan Saumell<sup>496</sup> en les seves memòries: «*Un altre cos que s'ha portat molt bé és el d'enginyers, que ha destruït amb precisió matemàtica tots els ponts i cunetes que hi havia en tan llarg recorregut, dificultant així l'avanç de les forces franquistes i facilitant un replegament ordenat.* »

Per part franquista, els seus enginyers, tot i la propaganda que reberen, van ser protagonistes en el dia a dia de l'avanç, possibilitant i habilitant passos a través dels obstacles i destruccions que havia executat l'exèrcit governamental. Els ponts construïts es comptaren per dotzenes, amb caràcter més o menys permanent, i de longituds variables. Unes feines aquestes darreres que s'acabarien de completar un cop finalitzada la guerra.

---

<sup>494</sup> Solé i Barjau, Queralt. *Els morts clandestins. Les fosses comunes de la Guerra Civil (1936-1939)*. Barcelona – Catarroja: Ed. Afers, 2008.

<sup>495</sup> Rojo, Vicente. Op. Cit. pàg. 154.

<sup>496</sup> Agraeixo a l'amic Fèlix Figueras que m'hagi facilitat còpia de les memòries inèdites de Joan Saumell i Oliveres.

## **Els bombardejos sobre les comunicacions durant la Campanya de Catalunya.**

En aquest darrer apartat, dedicat a les destruccions que es produïren sobre les infraestructures catalanes durant l'anomenada campanya de Catalunya, s'ha volgut dedicar un apartat als danys que provocaren les tropes franquistes a partir dels bombardejos que portaren a terme.

Durant la campanya catalana, les tres branques que formaven l'aviació franquista, és a dir, la Legió Còndor, l'Aviació Legionària i la Brigada Aèria Hispana (Llevant), intensificaren els seus atacs contra els pobles i les ciutats catalanes, i molt especialment sobre les tropes republicanes<sup>497</sup>.

Aquests atacs no només se centraren sobre les localitats catalanes sinó que també tingueren com a objectiu destruir infraestructures com ponts, carreteres, vies i estacions de ferrocarril, aeròdroms i ports. Els atacs cercaven evitar que les tropes republicanes que havien de defensar el territori català poguessin traslladar homes i material de guerra als fronts on s'estaven desenvolupant els combats.

Els bombardeigs també buscaren provocar el major número de víctimes entre les tropes governamentals, i per aquesta raó, es registraren molts atacs sobre carreteres situades a la rereguarda dels fronts, mentre es portaren a terme moviments de retirada.

Els atacs aeris, especialment durant els darrers dies de guerra, foren totalment indiscriminats sobre un exèrcit en retirada que només intentava alentir l'avanç franquista i arribar a la frontera. En molts casos, com es veurà a continuació, els bombardeigs es feren no només sobre tropes en retirada, sinó que també sobre la població civil que els acompanyava. Davant aquesta injustícia, la Lliga dels Drets de l'Home va voler protegir les carreteres amb banderes de la Creu Roja, però la pròpia Creu Roja Internacional rebutjà la petició, amb una clara violació de la Convenció de Ginebra. Malgrat tot, hauria estat un gest inútil, ja que els aviadors coneixien perfectament a qui estava bombardejant<sup>498</sup>. A resultes dels atacs aeris, el nombre de víctimes innocents que es donaren en aquestes darreres jornades fou elevadíssim<sup>499</sup>.

---

<sup>497</sup> No és objecte d'aquest estudi explicar i analitzar els bombardejos que es produïren sobre les diferents localitats catalanes durant els darrers mesos de guerra. Per un estudi detallat d'aquest punt vegeu: Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes: 1936-1939*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1986; dels mateixos autors, *España en llamas: la guerra civil desde el aire*. Madrid: Temas de Hoy, 2003.

<sup>498</sup> Jackson, Gabriel. *La República Española y la Guerra Civil*. Barcelona: Ed. Crítica, 2006 pàg. 400.

<sup>499</sup> En aquest sentit encara a dia d'avui trobem a faltar un estudi detallat sobre els bombardeigs que es realitzaren sobre la població civil en retirada i el número de víctimes que es produïren.

A continuació, tot seguint la documentació militar localitzada<sup>500</sup>, es realitzarà una narració prou detallada sobre els bombardeigs que s'efectuaren durant l'ocupació franquista de Catalunya, posant èmfasis en els atacs que tingueren com objectiu carreteres, ponts, sistema ferroviari, aeròdroms, etc. assenyalant en els casos que s'hagi pogut localitzar els danys que es produïren.

El primer atac aeri que s'ha localitzat que tingué com objecte les infraestructures catalanes fou el del 30 de desembre de 1938. En aquesta data, les Forces Aèries de les Balears efectuaren sis atacs nocturns sobre el nus ferroviari al nord de El Vendrell i el tràfic i instal·lacions ferroviàries de Tarragona, Cambrils, Valls i l'aeròdrom de Reus.

L'1 de gener es bombardejaren les proximitats de Sanaüja, amb l'objectiu d'impedir el pas a la carretera d'Artesa a Pons i de Pons a Calaf. També foren atacades les carreteres de Miralcamp a Borges Blanques i de la Granadella a Juncosa.

El 2 de gener un grup de 7 avions metrallen i bombardejaren posicions enemigues en el quilòmetre 24 de la carretera d'Ulldemolins, sobre l'aeròdrom de Cervera i Reus, provocant danys a les pistes en aquest darrer; i a les carreteres de Valls a Vendrell, de Foradada a Cubells i de Castellans a Albergues<sup>501</sup>.

El dia 3 els bombardeigs de la Legió Còndor se centraren sobre l'estació de Sant Vicenç de Calders, les carreteres d'Artesa de Segre a Tàrraga i de Lleida a Artesa de Lleida<sup>502</sup>.

El dia 4 la Legió Còndor bombardejà la via del ferrocarril del Vendrell, les estacions de Torredembarra, Tarragona i Castelldefels i les Carreteres de Puigverd a Castelló, de Borges Blanques a Castellans i el creuament a Ulldemolins<sup>503</sup>.

Durant la nit del 4 al 5 l'Aviació Legionària efectuà dos atacs sobre el port de Tarragona i el nus ferroviari de El Vendrell, tocant el moll i la via del ferrocarril. Durant la nit també s'atacà el tràfic de la carretera de Tarragona i Valls, bombardejant l'estació de Torredembarra i Castelldefels.

El dia 6 i el 8 foren bombardejades les carreteres d'Artesa a Agramunt i d'Artesa a Pons<sup>504</sup> i l'estació del Vendrell.

---

<sup>500</sup> Arxiu General Militar d'Avila (AGMA). Diari d'Operacions de l'Aviació. Capsa 2507, carpetes 73 a 77. Si no s'especifica el contrari, tota la informació estreta sobre els bombardeigs han estat estretes d'aquesta documentació.

<sup>501</sup> Archivo Histórico Nacional (AHN). Fons General Rojo. Caixa 1196.

<sup>502</sup> Archivo Histórico Nacional (AHN). Fons General Rojo. Caixa 1196.

<sup>503</sup> Archivo Histórico Nacional (AHN). Fons General Rojo. Caixa 1196.

<sup>504</sup> Archivo Histórico Nacional (AHN). Fons General Rojo. Caixa 1196.

El dia 11 la Legió Còndor bombardejà el tràfic enemic entre Reus i les Borges del Camp i el pont al sud de Cornudella. L'endemà, 8 avions bombardejaren posicions enemigues a ambdós costats de la carretera de Montblanc a Lila i els ponts a l'oest de Tarragona.

El dia 13 un grup d'avions de la Legió Còndor bombardejà el tràfic enemic a les proximitats de Valls. Un altre grup bombardejà el pont sobre el riu Francolí al nord-est d'Alcover. Una esquadra atacà el tràfic a les proximitats de Valls i el pont del ferrocarril a l'est de Morell, aconseguint tocar de ple l'objectiu.

El dia 14 dues esquadres bombardejaren la carretera de Reus a Tarragona i els seus ponts, aconseguint tocar un pont i el dipòsit de benzina de CAMPSA de Tarragona. La Legió Còndor bombardejà el pas a nivell a l'est de Valls i les posicions a les proximitats del mateix pont de ferrocarril d'Altafulla. Dues esquadres bombardejaren el pont de la carretera de Tarragona a Reus i pont del ferrocarril a l'est de Morell. També s'atacà la carretera i el creuament del ferrocarril al nord de Sitges.

El 15 de gener la Legió Còndor va bombardejar el pont de la carretera a l'est de Tarragona. També s'atacà la línia de comunicacions properes a El Vendrell

El dia 16 una esquadra bombardejà els quilòmetres 519 i 520 de la carretera general de Lleida a Barcelona. L'aeròdrom del Prat de Llobregat, la carretera de Cubells a Gósol; de Bellver a Arbó; de Cavà a Vilanova i la fàbrica de municions de Palamós també patiren atacs aeris durant aquests dies.

El 17 es bombardejà la carretera de Pons a Sanauja i l'entrada de Bellmunt; la carretera de Santa Coloma de Queralt a Montmaneu i d'Àguiles a Igualada.

El dia 18 es bombardejaren les línies del ferrocarril entre El Vendrell i Vilafranca, tocant la carretera i les línies de ferrocarril. Aquest mateix dia, també foren bombardejats l'aeròdrom del Prat Canudes i la fàbrica de Palamós.

El dia 19 de gener una esquadra bombardejà l'estació de Manresa, al sud del poble, algunes bombes caigueren a les cases de l'entorn. Una altra atacà sobre la carretera d'Igualada. Una desena d'avions deixaren anar les seves bombes sobre el pont i la carretera d'Igualada. Una esquadra bombardejà el creuament de carreteres al nord-oest de Llacuna i la carretera de Vilanova i la Geltrú.

El dia 20 una esquadra bombardejà l'estació de Vic i Manlleu i el pont intermig. També s'atacà el tràfic enemic a la carretera de Calaf a Manresa; d'Abelló a Solsona i de Solsona a Torà. La Legió Còndor, al mateix temps, bombardejà el tràfic i les línies de ferrocarril entre Vilanova, Vilafranca, Molins de Rei i Cornellà. Dos avions efectuaren dos serveis de bombardeig sobre l'estació de Vilafranca i la carretera de Mataró a Manresa.

L'Aviació Legionària bombardejà la carretera del sud de Carme i el creuament de les carreteres a Les Figueres.

L'Aviació Legionària, durant la nit del 19 al 20, realitzà atacs sobre el tràfic entre Vilanova i Gavà, l'estació de Sitges i la línia de ferrocarril prop de Vallcarca.

El dia 21 de gener es bombardejà el tràfic a les carreteres de Torà a Solsona i de Calaf a Manresa. La Legió Còndor, la nit del 20 al 21, realitzà quatre serveis de bombardeig sobre la carretera i línies de ferrocarril entre Vilafranca i Molins de Rei i Manresa.

També fou atacada la carretera de Capellades a Igualada. L'Aviació Legionària portà a terme accions al creuament del ferrocarril i la fàbrica de bombes de Vilanova i la Geltrú.

El 22 una esquadra de l'Aviació Hispànica bombardejà el creuament del ferrocarril amb la carretera de Ribes, l'estació de Ripoll, el creuament de Sant Quirze de Besora i el pont del mateix indret. També s'atacà l'estació d'Alp. Avions de la Legió Còndor bombardejaren el creuament del quilòmetre 574 de la carretera de Castellolí i el Bruc. Es bombardejà l'estació de ferrocarril de Sitges provocant incendis, s'atacaren les vies fèrries de Vallcarca. També es llançaren bombes sobre la fàbrica i el ferrocarril de Malgrat.

El 23 de gener es bombardejà l'estació de Ripoll i de Ribes. Dos avions desencadenaren atacs sobre el pont a l'oest de Martorell. La Legió Còndor efectuà accions sobre el tràfic entre Badalona i Arenys i Blanes, tocant la carretera.

El 24 de gener van ser bombardejades l'estació de Granollers i les vies entre aquesta localitat i Girona. S'atacà el tràfic entre Solsona i Coll de Nargó. De forma simultània, l'Aviació Legionària atacà la carretera de Terrassa i el creuament de la carretera de l'Escala. La Legió Còndor efectuà serveis de bombardeig sobre el pont al sud-oest de Molins de Rei. Un altre grup bombardejà l'estació de Canovelles. Una esquadra realitzà la mateixa missió sobre l'estació de Cardedeu i el tràfic entre Cervelló i Molins de Rei i Terrassa i Montagut. La nit del 24 al 25 es bombardeja la carretera de la costa.

El 26 de gener una esquadra de l'Aviació Hispànica atacà el tràfic a la carretera i ferrocarril a les proximitats de Masnou. Carreteres convergents al nord-est de Sabadell i Sentmenat també foren objecte d'accions aèries. La Legió Còndor efectuà bombardeigs sobre les estacions de Canovelles i Cardedeu, tocant les vies varies vegades aconseguint interrompre les comunicacions. Aquell mateix dia, varis avions bombardejaren la bifurcació del ferrocarril al nord de Granollers i l'estació de Cardedeu. Finalment, aquella mateixa jornada, es bombardejaren els ports de Mataró, Arenys i Palamós, així com la línia de ferrocarril al sud de Granollers. Una esquadra bombardejà l'estació de Granollers.

El dia 27 una esquadra bombardejà l'aeròdrom de Vilajuïga. Una altra s'encarregà de bombardejar les estacions de Ribes i Ripoll. L'Aviació Legionària atacà el port de Roses, La Selva i Palamós. Una esquadra bombardejà la línia de ferrocarril de Caldes de Malavella.

El 28 de gener la Legió Còndor efectuà serveis de bombardeig sobre el port de Palamós i les estacions de Masnou i Tordera. La mateixa aviació italiana bombardejà el nus ferroviari i diverses fàbriques de Girona. També atacà el nus ferroviari de Figueres i el tràfic entre Arenys i Malgrat.

El dia 29 una esquadra de l'Aviació Legionària bombardejà l'aeròdrom de Figueres i el pont de la carretera i ferrocarril sobre el riu Manol (sud de Figueres). També s'atacà l'aeròdrom de Celrà. Dos grups d'avions efectuaren serveis de bombardeig sobre les estacions de Girona i Figueres. Es portaren a terme reconeixements de les carreteres, ports, aeròdroms i línies de ferrocarrils entre Mataró, Roses, Ripoll, Figueres i Vic.

El dia 31 es bombardegen les estacions de Maçanet i Sils. L'Aviació Legionària bombardejà les carreteres convergents a l'oest d'Hostalric i a l'est de Santa Coloma de Farners. Tres esquadres bombardejaren les carreteres al nord de Llagostera i proximitats de Sant Hilari.

L'1 de febrer de 1939 dues esquadres de l'Aviació Legionària bombardejaren el pont sobre el riu Fluvià a l'oest de Figueres. La mateixa unitat bombardejà l'aeròdrom de Vilajuïga, Figueres i Cassà de la Selva. S'atacaren les tropes, civils i vehicles en retirada a la carretera de Tordera a Girona.

La Legió Còndor bombardejà l'estació de Girona, la carretera de Girona a Figueres i el pont al nord de Bàscara.

El dia 2 una esquadra de l'Aviació Legionària bombardejà el port de Sant Feliu de Guíxols. Una altra realitzà la mateixa acció sobre la carretera a l'oest de Girona i al nord de Llagostera. Se segueixen portant a terme atacs sobre les tropes i civils en retirada.

El dia 3 de febrer, l'aviació legionària bombardejà els nusos de carreteres i ferrocarrils a l'oest de la Bisbal d'Empordà. Una esquadra ataca l'aeròdrom de Banyoles. Per la seva banda, la Legió Còndor realitzà bombardejos sobre l'estació de Figueres.

El dia 4 es bombardejà l'aeròdrom de Vilajuïga.

El 5 de febrer, l'Aviació Legionària bombardejà l'estació d'Olot, Ripoll i el túnel al sud d'aquesta. Se seguiren produint bombardejos sobre els aeròdroms de Vilajuïga i Figueres. Per la seva banda, la legió Còndor realitzà varis bombardeigs sobre l'estació de Figueres i el port de La Selva.



Entre les jornades del 6 i el 7 de febrer la mateixa Legió Còndor tornà a bombardejar els objectius anteriors. El dia 7 també es produïren atacs a la carretera de La Selva a Figueres i als ports de Roses i la Selva, provocant incendis.

El dia 8 la Legió Còndor efectuà bombardejos al tràfic de les carreteres entre Figueres i la frontera. La darrera nit es bombardejà el port de Roses i La Selva, els molls i magatzems foren incendiats en el primer dels casos.

El dia 9 de febrer es portaren a terme els darrers atacs sobre la retirada republicana. L'Aviació Legionària tornà a bombardejar el tràfic enemic i les concentracions a la carretera de la Seu d'Urgell a Puigcerdà. La Legió Còndor bombardejà el tràfic sobre Roses, Vilajuïga i Llançà. L'estació de Vilajuïga patí un atac en picat que provocà diversos danys.

**Taula 27: Ponts bombardejats per l'aviació franquista entre 23 de desembre de 1938 i el 10 de febrer de 1939.**

Data	Responsable	Pont	Resultat
2 de gener de 1939		zona d'Ulldemolins	
12 de gener de 1939	Legió Còndor	oest Tarragona	
14 de gener de 1939		Tarragona	Tocat
14 de gener de 1939	Legió Còndor	ferrocarril Altafulla	
15 de gener de 1939		sud de Tarragona	
19 de gener de 1939	Legionària	Igualada	
20 de gener de 1939	Llevant	Entre Vic i Manlleu	
22 de gener de 1939	Llevant	Sant Quirze de Besora	
23 de gener de 1939	Legió Còndor	oest de Martorell	
24 de gener de 1939	Legió Còndor	sud-oest de Molins de Rei	Tocat
29 de gener de 1939	Legionària	Figueres (riu Manol)	
1 de febrer de 1939	Llevant	Figueres (riu Fluvià)	
1 de febrer de 1939	Legió Còndor	Bàsca	

Font: elaboració pròpia a partir de les dades localitzades a l'AHN. Fons General Rojo.

La guerra havia finalitzat a Catalunya. El preu del conflicte fou massa gran pel país. A l'inici d'una dictadura, que perseguí amb tota la seva crueltat tant als seus opositors, com a la cultura catalana, s'hi afegia el gran número de pèrdues humanes, d'exiliats i de danys que patí el territori. Catalunya havia quedat totalment devastada a causa de la guerra, dels bombardeigs i de les accions militars d'uns i dels altres. La imatge de les destruccions, de pobresa i de la por quedà congelada durant masses anys. Aquelles imatges tiraven per terra qualsevol dels arguments que començaven a circular de què Catalunya no havia fet prou esforços per a assolir la victòria republicana.

Per la seva banda, el nou règim, la dictadura franquista, iniciava la reconstrucció del país.

### **Les xifres de la destrucció dels ponts catalans.**

Un cop va finalitzar la Guerra Civil, Catalunya es trobava pràcticament devastada. Moltes ciutats i poblacions catalanes es trobaven aïllades les unes de les altres a causa de les destruccions patides. Aquesta situació va motivar que l'arribada de queviures i altres productes de primera necessitat fos o impossible o molt complicada.

La dificultat per comunicar ciutats que es trobaven relativament a prop es pot comprovar a través del testimoni de diferents articles de premsa que s'anaren publicant durant els primers mesos de 1939. En aquests articles es pot veure les dificultats que tenien les autoritats franquistes per arribar a Barcelona i poder repartir productes de primera necessitat a la població: *«Durante todo el día de ayer Auxilio Social continuó repartiendo víveres entre los barceloneses. [...] el problema de abastecimiento se ha complicado en Barcelona por las dificultades del transporte que los rojos-separatistas han acumulado. Todas las carreteras que confluyen en Barcelona han sido cortadas por voladuras de grandes trozos de las pistas asfaltadas y los puentes correspondientes. Y los daños en la vía férrea son también importantes. Por eso los víveres acumulados en ciudades bastante cercanas tardan en llegar muchas horas. De Sitges a Barcelona, un convoy de auxilio a poblaciones liberadas tardó tres horas y cuarto [...]»*<sup>505</sup>.

Un altre testimoni de les dificultats que hi hagueren per poder desplaçar-se pel territori català durant aquests primers temps es troba en la crònica que va escriure Josep Pla sobre el seu retorn a les comarques gironines. La seva narració és un testimoni de gran valor per veure en quines condicions es trobava el territori català en aquelles dates. En el punt que ens interessa, el testimoniatge de Pla ens he de gran valor per descobrir les destruccions que hi havia a les comarques gironines i les dificultats que això suposava per moure's: *«Un simpático matrimonio, en misión de Auxilio Social, ha tenido la amabilidad de devolver, por unas horas, a un catalán a su país, y así me ha sido posible llegar a mi Ampurdán nativo, pocas horas después de ser liberado por las tropas del Generalísimo Franco. [...] Abandonamos la costa, y el coche, por la carretera general de Madrid a la Junquera, penetra en el interior. Hemos de pasar el Tordera. El puente está volado. Casi todos los puentes están volados. Este del Tordera es importante. El regimiento de pontoneros de Zaragoza está acampado bajo los chopos, construyendo un puente provisional. ¡Muchachos magníficos, estos pontoneros, que tantas veces han trabajado bajo las balas con una eficacia extraordinaria! ¡Qué buenas*

---

<sup>505</sup> «La inmensa obra de Auxilio Social en Barcelona.» *La Vanguardia Española*, 30 de gener de 1939 pàg. 2

*caras, qué salud, qué musculaturas tensas! Nos piden noticias. Todo el mundo pide noticias. Ahora, en este momento, en Cataluña, la incomunicación es lo que más impresiona a todo el mundo. Pasamos el Tordera en el puente de barcas y nos encontramos, en la otra parte, con un rebaño de dos o tres mil prisioneros que, conducidos por una pareja de la Guardia Civil, marchan, a pie, hacia Barcelona [...]*

*Seguimos a Gerona, pero en el hostel de La Pera –se ve el pueblo de La Pera, patria del general Savalls, sobre un prado de una coloración acuosa y suave la carretera está interrumpida. Hemos de volver atrás, porque los puentes están cortados y no han sido aún reconstruidos [...]»<sup>506</sup>.*

Els danys que patien els ponts, les carreteres, el ferrocarril i els ports catalans eren nombrosos. Davant aquesta situació, de seguida en els mitjans de comunicació començaren a publicar les primeres xifres de les destruccions i com aquestes havien estat planificades i executades per les tropes republicanes.

Pel que fa a les destruccions comptabilitzades a la xarxa ferroviària catalana, ja el dia 14 de febrer de 1939, en un extens article publicat a *La Vanguardia Española*, es feia un repàs exhaustiu dels danys recollits fins aquesta data, posant especial atenció en els ponts que havien estat destruïts: «*Línea del ferrocarril de Zaragoza a Barcelona [Norte]. A la salida de Lérida fue volado el puente [...]. También fue volado otro puente de 12 metros sobre el canal de Serós. En el Pla de Vilanoveta fue destruida una alcantarilla de 2 metros de luz en la aguja de salida. Entre este pueblo y San Guim han sido voladas siete alcantarillas, dos pontones y un paso superior, así como levantadas la vía y cambio de la estación de Anglesola. A la salida de la estación de San Martín de Sasgayolas [sic.] se encontró destruido un puente de fábrica de 3 arcos y 6 metros de luz, y entre Calaf y Manresa, dos alcantarillas, dos muros y un puente sobre el río Rajadell. La estación de Seguéis fue hallada completamente destruida, así como los túneles de la entrada y salida de dicha estación. Entre Manresa y San Vicente fue volado el puente sobre el río Rajadell. Además de todas estas averías han sido arregladas 51 voladuras en diferentes puntos de la vía, aparte de tendido de la misma, en varios sitios que fue levantada, en un total de unos 2 Km.*

*Línea de Lérida a Reus y Tarragona [Norte].*

*Después del ya citado puente sobre el río Segre y el de los de la línea de Serós, ha sido volado un paso superior a la entrada de la estación de Juneda. A la salida de les Borjas Blancas también fue destruido un paso inferior de 4 metros. En la estación de Vimbodí los*

---

<sup>506</sup> Pla, Josep. «Retorno sentimental de un catalán a Gerona.» *La Vanguardia Española*, 10 de febrer de 1939, pàg. 3.

*rojos levantaron unos mil metros de vía, llevándose incluso las travesías y el pequeño material. En la estación de Espluga de Francolí, se encontró completamente destruido un paso inferior de 5 metros de luz. En la entrada de la estación de Montblanc fueron volados totalmente los pilares del puente sobre el río Francolí. A la salida de la misma estación se encontraron volados los estribos de un puente metálico de 40 metros sobre el mismo Francolí. Después de la estación de Vilavertr, un puente quedó destruido, y a la entrada de la estación de Plana de Picamoixons fue volado un paso superior de 9 metros sobre la carretera de Montblanc a Reus. A la salida de esta última estación fueron volados parcialmente las pilas y un estribo de un puente. Además de estos desperfectos fueron arregladas diversas averías en varios puntos de la vía.*

*Barcelona a San Juan de las Abadesas [Norte].*

*Esta línea ha sido encontrada en buen estado hasta la estación de La Garriga, que se halló destruida totalmente. A la entrada de la estación de Figaró fue volado un tramo sobre la carretera de Vic, y a la salida de la estación de San Martín de Centellas hubo que tender 150 metros de vía. En la estación de Vic se encontraron completamente destruidos, siete aparatos de cambio de vía, y en la entrada a la estación de Manlleu un puente metálico sobre el río Ter, así como el puente sobre el mismo río. Poco antes de la estación de Torelló ha sido volado el puente inferior de la carretera de dicho pueblo. En el apeadero de la Corja también fueron voladas la dos bocas del túnel de Roca Fuguera, importante puente de 40 metros de luz y además un puente metálico de 3 metros. A corta distancia se encontró un puente de fábrica sobre el río Vallfogona, que fue también volado, y luego dos bocas de túnel de Lusterana y 600 metros de línea aérea de alta tensión. Poco antes de la entrada de Ripoll se halló destruida una alcantarilla de dos metros de luz, y como en las líneas anteriores se encontraron voladuras en varios puntos de la vía, que han ocasionado desperfectos de importancia en la misma, lo que dificultará el establecimiento del servicio ferroviario entre Barcelona y la frontera.*

*Ripoll a Puigcerdá [Norte].*

*De esta línea no se tiene todavía datos concretos, aunque se conoce la existencia de voladuras de gran importancia en ella, como la de puentes metálicos a corta distancia de la estación de Ripoll.*

*Madrid Zaragoza Alicante (MZA).*

*El servicio hasta Gerona es difícil que se pueda reanudar inmediatamente, pues hay cinco puentes volados, y uno muy importante, de carácter internacional sobre el río Tordera. El servicio entre Barcelona y la frontera también será difícil reanudarlo, por cuanto entre*

*Gerona y Flasá hay tres puentes destruidos y dos más muy importantes desde este mismo pueblo hacia la frontera*<sup>507</sup>.»

Les dades sobre la destrucció en les línies del ferrocarril catalanes que aparegueren publicades el febrer de 1939 foren més tard ampliades per les xifres oficials que presentaren les diferents companyies ferroviàries a les autoritats del règim<sup>508</sup>. A les línies que es trobaven sota l'administració de la companyia del Nord el major nombre de destruccions es concentraren sobre les línies que estigueren més temps exposades a les accions bèl·liques. La major part d'aquestes destruccions es localitzaren sobre les estacions, atès que foren un objectiu militar de primer ordre, representant els danys dels seus edificis el 57,7% del total. Les xifres recollides per la Companyia de Camins del Nord l'agost de 1939 parlaven d'un total de 35 estacions destruïdes només a Catalunya<sup>509</sup>. En segon lloc estigueren els ponts, viaductes, pontons i túnels, els quals foren en bona part destruïts durant la retirada republicana. El valor de la seves destruccions va representar el 27% del total dels danys que es comptabilitzaren. Finalment, la resta de desperfectes se centraren en els aparells de via. Les línies que acumularen més destruccions situades al territori català foren les d'Almansa, València i Tarragona, amb 12,4%; la de Saragossa a Barcelona, amb un 11,1%; i la de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses, amb 4,8%. En total en aquestes línies es comptabilitzaren la destrucció de 4 viaductes, 34 ponts, 7 pontons, 5 túnels, un pas inferior, 3 subestacions.

Malauradament no es disposa de la mateixa informació pel cas de la companyia MZA, malgrat que els informes presentats el juny de 1939 ens indiquen que els majors danys es localitzaren a les línies Madrid Barcelona i Barcelona França, per Granollers.

Unes xifres que ben aviat anaren acompanyades per les primeres actuacions del nou règim en matèria de reconstrucció i de crítiques terribles contra les tropes republicanes, responsables absolutes, segons el seu criteri, dels danys, especialment dels ponts. De seguida la dictadura posà en marxa la seva maquinària propagandística per mostrar a tot el món la seva obra rectora. La premsa fou, sense cap mena de dubte, l'aparador perfecte per ensenyar tota aquesta labor de reconstrucció.

En aquest sentit, el 17 de febrer de 1939, la premsa franquista es feia ressò del restabliment del tràfic per carretera i ferrocarril entre Barcelona i la resta del territori, així com dels danys

---

<sup>507</sup> «Balance del estado en que los rojos dejaron las comunicaciones ferroviarias en Cataluña.» *La Vanguardia Española*, 14 de febrer de 1939, pàg. 5.

<sup>508</sup> Aquestes dades han estat recollides per Miguel Muñoz Rubio en el seu estudi sobre *RENFE (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*. Madrid: Ediciones Luna S.L. – Fundación de los ferrocarriles españoles, 1995 pàg. 67-76.

<sup>509</sup> Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna Reconstrucción de la línea Caminos del Norte situada al este de los ríos Ebro, Segre y Noguera Pallaresa. B. 34, F. 16

que havien ocasionat les tropes republicanes en aquestes infraestructures: *«A los doce días de reincorporada Barcelona a la civilización de Franco, se ha conseguido restablecer el tráfico ferroviario con la España Nacional, pues el tren de Zaragoza por Reus llega sin interrupción hasta el Prat de Llobregat, a cinco kilómetros sólo de Barcelona con la que enlaza por un servicio de autobuses que llegan hasta la plaza Cataluña. Por su parte todo el tráfico de carreteras se hace sin desviaciones, pues los “puentes de circunstancias [...] que tendieron los ingenieros militares [...] han sido substituidos ya por otros puentes semipermanentes [...] La obra destructora de los rojos ha dejado profunda cicatriz [...] Todos los puentes, alcantarillas y atarjeas de las carreteras y ferrocarriles que conducen a Barcelona han sido bárbaramente volados [...] Cataluña ha batido su propio record de vandalismo satánico [...] Todas las líneas del ferrocarril y las carreteras imponen miedo [...] Sólo entre Lérida y Barcelona la horda rojoseparatista realizó sobre la vía férrea cincuenta voladuras de puentes, pontones, terraplenes y túneles. [...] Los ingenieros militares, el Servicio Nacional de Ferrocarril, numerosos ingenieros, arquitectos, ayudantes sobrestantes militarizados, se esfuerzan por llevar a cabo esta ingente obra. Así los puentes provisionales que se han levantado en sólo diez días sobre las ruinas de los destruidos por los rojos son un alarde de técnica, de resistencia y de improvisación. [...] Porque hay que reconocer que los rojos han adquirido en el manejo de la dinamita una perfección y un tecnicismo asombroso [...] Pero nada les vale. Barcelona va recuperando rápidamente su ritmo, pese a la destrucción de las carreteras y vías férreas [...]»<sup>510</sup> ».*

Pel que fa als danys localitzats a les carreteres catalanes, les primeres xifres oficials que donaren les autoritats franquistes, i que aparegueren publicades el 16 de febrer de 1939, foren de 364 ponts destruïts, dada que només era una estimació, ja que segons els seus càlculs: *«[...] cifra que probablemente se acercará al millar cuando se termine de hacer el reconocimiento de las vías secundarias [...]»*, el que suposava segons els seus càlculs, un promig d'un pont destruït per cada 3,7 quilòmetres de carretera<sup>511</sup>.

Fins al mes de juny de 1939 no aparegueren publicades les dades oficials relatives a les destruccions comptabilitzades a la xarxa de carreteres que depenien de la Diputació de Barcelona. La xarxa viària de les diputacions provincials tenien sota el seu control les carreteres i camins coneguts com a provincials i veïnals. En el cas de la província de

<sup>510</sup> «El restablecimiento del tráfico por carreteras y ferrocarril.» *ABC*, 17 de febrer de 1939, pàg. 13. Per la seva banda, *La Vanguardia Española*, el 4 de febrer de 1939, ja anunciava el restabliment de les comunicacions entre Barcelona i Lleida.

<sup>511</sup> «Destrucciones efectuadas por los rojos en las carreteras de Cataluña.» *La Vanguardia Española*, 16 de febrer de 1939, pàg. 4.

Barcelona es registraren 211 destruccions de diferents tipus d'obres, el que significava una mitjana d'una destrucció per cada 7 Kms. A la notícia publicada a la premsa es donava, a part del número de destruccions, una primera valoració aproximada econòmica dels danys, amb una xifra que s'enfilava als deu milions de pessetes<sup>512</sup>.

Les dades que foren publicades a la premsa havien estat tretes dels primers informes que havien realitzat els enginyers de la Diputació de Barcelona. Totes aquestes dades van ser posteriorment recollides en una detallada memòria realitzada per l'enginyer d'Obres Públiques de la Diputació de Barcelona Eduardo Peña Arnau el 9 de setembre de 1939. En aquesta memòria, en primer lloc, es feia un repàs de com la Diputació s'havia fet càrrec de tota la xarxa de carreteres locals que fins a l'ocupació militar de Catalunya havia estat sota control de la Generalitat de Catalunya<sup>513</sup>.

En segon lloc, s'esmentava la longitud total de la xarxa viària provincial, la qual era de 1.506, 629 Kms. D'aquests, 544, 555 corresponien a carreteres i la resta, és a dir 962, 074 Kms. a camins veïnals.

Un cop feta aquesta introducció, la memòria passava a explicar i a detallar els danys localitzats a les carreteres i camins veïnals de la província de Barcelona, apareixent la xifra final de les destruccions i la seva classificació segons l'obra: *«En esta red las averías producidas por los rojos son de enorme consideración alcanzando la cifra de 211 destrucciones, lo que equivale a una destrucción por cada 7 Kms. de carretera o camino, que quedaron completamente intransitables. Clasificadas las averías producidas por la índole de la obra afectada resultan:*

- Averías de tramos de explanación (terraplén)	13
- Averías de muros de sostenimiento	12
- Averías de tajeas	14
- Averías de alcantarillas	57
- Averías de pontones	28
- Averías de puentes	86
- <u>Averías de túneles</u>	<u>1</u>
<i>Total</i>	<i>211»</i>

<sup>512</sup> «La última ignominia de los rojos. La destrucción total de carreteras. Los daños causados ascienden a más de diez millones de pesetas.» *La Vanguardia Española*, 6 de juny de 1939, pàg. 4. Anteriorment a la publicació d'aquestes dades, la Diputació de Barcelona havia aprovat un pla previ de reparació de carreteres i camins provincials a finals d'abril de 1939.

<sup>513</sup> Arxiu Històric de la Diputació de Barcelona (AHDB), Obres de reparació i millora. Obres de reconstrucció dels danys causats per la Guerra Civil a la xarxa provincial. Obres Públiques. OPP-5145. A no ser que es digui una altra cosa, tota la informació i totes les cites del present punt son extretes d'aquesta carpeta.

A part d'aquestes dades, la memòria també hi afegia que a les destruccions provocades per les voladures republicanes calia sumar-hi els danys ocasionats pels efectes dels projectils d'artilleria o aviació, així com, els forats que s'havien realitzat a molts ponts per dipositar la dinamita que havia de permetre la voladura, i que finalment no s'havien fet servir. El que cal destacar de tot plegat, és que per primera vegada trobem un document oficial elaborat pel règim on s'assumia, encara que fos mínimament, part de la responsabilitat en alguns dels danys produïts sobre les infraestructures catalanes.

La memòria seguia amb una detallada explicació de les primeres obres de reconstrucció realitzades tant per la Diputació com per l'exèrcit, les quals havien permès el pas per indrets que havien quedat aïllats.

La tasca de recollir dades sobre les destruccions de les vies dependents de la Diputació de Barcelona s'havia iniciat l'1 de abril de 1939. A partir d'aquesta data s'havien recollit totes les dades sobre voladures acumulades a la província, per així poder informar a les autoritats provincials: *«[...] a partir de la expresada fecha de 1º de abril último, se procedió a la toma de datos relativos a las averías producidas por la guerra, los cuales eran indispensables para la valoración de las obras de reparación de las mismas, cuya valoración fue ultimada oportunamente y remitida a la Superioridad por Dirección de Obras Públicas Provinciales en 25 de mayo ppdo, acordando la Comisión Gestora de la Diputación en sesión de 2 de junio siguiente, darse por enterado de la valoración efectuada y aprobar un Plan de Obras de Urgente Reparación Definitiva, que comprendía aquellas que por importancia de las vías afectadas o por las deficientes condiciones de los desvíos construidos y onerosa conservación se consideraba su construcción más necesaria y urgente.»*

Finalment, en aquest informe es feia una valoració econòmica dels danys i un primer pressupost per la reconstrucció de les infraestructures danyades. Pel càlcul de l'import de l'execució de les reparacions, es va partir dels jornals i costos de materials i transports de 18 de juliol de 1936. En aquest càlcul no s'incloïen les obres que estava executant l'exèrcit, ja que el pressupost d'execució no partia de la Diputació de Barcelona. La primera valoració d'execució material de tots els danys ascendia a la quantitat de 7.498.205 pessetes.

En quant a la Diputació de Girona, la memòria on es recollien els danys ocasionats als ponts de la província dependents d'aquesta institució es presentà el 21 de novembre de 1939. Sota el títol *«Plan de reconstrucción o reparación de las obras de fábrica destruidas por efectos directos de la guerra»*, la secció d'obres i vies de la diputació elaborà una memòria on es comptabilitzava un total de 27 obres destruïdes. La principal finalitat que tenia aquest pla fou



la reconstrucció o reparació de totes aquelles obres de fàbrica que foren total o parcialment destruïdes pels republicans a la xarxa de camins veïnals gironins<sup>514</sup>.

A part d'aquesta finalitat, la memòria també feia esment que les obres de reconstrucció de les vies gironines havien de servir per beneficiar a l'economia provincial, ajudar a solucionar l'atur, normalitzar el comerç, la indústria i l'agricultura<sup>515</sup>.

Finalment, es presentava un primer pressupost per executar totes aquestes reparacions ascendia a un total 933.250 ptes.

El nombre de destruccions que es registraren a les carreteres que depenien de la Diputació de Girona<sup>516</sup>, així com el pressupost per reconstruir-les, s'actualitzà l'octubre de 1941 amb un nou informe. En aquest document es recollien les obres danyades que no havien estat recollies en l'anterior memòria, un total d'11, amb un pressupost de reconstrucció que arribava a les 687.500 ptes<sup>517</sup>. A més a més d'aquestes dades, en la memòria també es recolliren les destruccions que es registraren als ponts gironins entre el 18 i 19 d'octubre de 1940 com a conseqüència d'unes terribles inundacions<sup>518</sup>. Les pluges torrencials que es produïren provocaren 22 destruccions amb un cost total de danys de 1.612.500 ptes<sup>519</sup>.

Pel que fa a la destrucció d'infraestructures a les comarques de Lleida i Tarragona no ha estat possible localitzar documentació que fes referència als danys recollits per les respectives diputacions. En el cas de Tarragona no s'ha localitzat cap referència, mentre que a Lleida les

---

<sup>514</sup> Arxiu Històric de Girona (AHG). Fons del Govern Civil. Expedient d'actuacions de la Comissió Provincial de Regiones Devastadas y Reparaciones. Capsa 2816.

<sup>515</sup> Arxiu Històric de Girona (AHG). Fons del Govern Civil. Expedient d'actuacions de la Comissió Provincial de Regiones Devastadas y Reparaciones. Capsa 2816.

<sup>516</sup> Per aquestes dates la Diputació de Girona tenia al seu càrrec la conservació de 550.081 Kms, dels quals 131.905 eren propis de la corporació i 418.116 subvencionats per l'Estat.

<sup>517</sup> Arxiu Històric de Girona (AHG). Fons del Govern Civil. Expedient d'actuacions de la Comissió Provincial de Regiones Devastadas y Reparaciones. Capsa 153.

<sup>518</sup> Els aiguats del 18 i 19 d'octubre del 1940 van fer desbordar els rius la Muga i el Fluvià, que es van acabar unint i van inundar bona part de la comarca de l'Alt Empordà. Els danys van ser nombrosos i les inundacions no només van fer malbé conreus i edificis, sinó que les fortes riuades es van endur alguns ponts. El cas més espectacular és el del pont del Príncep de Figueres, però l'aigua també va arrossegar el pont vell de Castelló d'Empúries, el de Bàscara i el de Vilamaniscla i el de Torroella de Fluvià. L'aigua va obligar a tallar diverses carreteres, entre les quals la de Figueres a la Jonquera, però també les vies entre Castelló i Roses, a l'entorn de Peralada i de Sant Pere Pescador. També va fer interrompre la circulació de trens. Els diaris de l'època expliquen que va afectar indústries i explotacions agrícoles a Llançà, Sant Llorenç de la Muga, Darnius, Cabanes, Vilabertran, Lladó i Llers, Rabós d'Empordà, Vilamaniscla i Vilamacolum, entre d'altres. I destaca que la riuada va arrossegar dos camions que van gosar travessar el riu a Bàscara. Parla també d'aquest fenomen el llibre *Quan la Muga remuga*, obra d'Anna Pou, Vicenta Martínez i Rosa Maria Mulet que va sorgir de l'exposició *Les mugades a Castelló d'Empúries. Un record que hem de tenir present*. Recorda que aquell aiguat és considerat el més important del segle. I dona algunes dades, com ara que la Muga va destruir uns 266 metres de les motes de seguretat del marge dret, i va causar la destrucció de 150 metres de la carretera de Figueres a Roses, i també que la vila de Castelló va quedar amenaçada per la destrucció d'aquestes motes que la protegien. De fet, la crescuda de la Muga va provocar la destrucció de part del pont vell i també una intervenció posterior per evitar riuades com la d'aquell any 1940. *El Punt Avui*, 17 d'octubre de 2010.

<sup>519</sup> Arxiu Històric de Girona (AHG). Fons del Govern Civil. Expedient d'actuacions de la Comissió Provincial de Regiones Devastadas y Reparaciones. Capsa 153.

úniques dades que s'han recuperat fan referència a un informe elaborat per la Diputació de Lleida a l'any 1952 on es fa esment que les destruccions produïdes per la guerra s'elevaven a un centenar<sup>520</sup>.

A finals de l'any 1939 les xifres oficials que es donaven als mitjans de comunicació ja parlaven de més de 1.000 ponts destruïts a Catalunya. En un article publicat a l'*ABC* el 8 de novembre de 1939 es feia un repàs de l'obra rectora del règim tot al·ludint que a Catalunya: «[...] había más de mil puentes y alcantarillas voladas por el Ejército marxista en derrota, y las carreteras, de cien en cien metros, aparecían con cortes profundos<sup>521</sup>.»

Les autoritats franquistes del Ministeri d'Obres Públiques publicaren les xifres definitives sobre les destrucció de ponts per tot l'Estat l'octubre de 1940. En un extens article, amb fotografies, gràfics i mapes, dedicat a les destruccions de la guerra a la xarxa de camins de l'Estat publicat a la revista *Obras Públicas*, es presentava el recompte final de danys en les obres de fàbrica a tot el país. En total les destruccions que es recollien a tot el territori peninsular foren de 2.651 obres de totes les classes<sup>522</sup>. A part de les dades de destruccions també es recollien xifres de la reconstrucció portada a terme fins aquesta data, la qual arribava a 1.935. Pel que fa a Catalunya, el total d'obres destruïdes arribava a un total de 1.108 ponts de diverses classes destruïts. Aquestes dades es repartien per províncies de la següent manera:

**Taula 29: ponts destruïts a Catalunya dividits per províncies (1940)<sup>523</sup>.**

Barcelona	306
Girona	333
Lleida	289
<u>Tarragona</u>	<u>180</u>
Total	1.108

<sup>520</sup> Arxiu Històric de la Diputació de Lleida (AHDLL). Fons d'Obres Públiques. Presupuestos extraordinarios 1952 K y R (1959). PUENTES DESTROYIDOS POR LA GUERRA. AÑOS 1952-1960. INVENTARI 19.476.

<sup>521</sup> «La actuación del Gobierno. Reportajes breves. Reconstrucción.» *ABC* (Edición Sevilla), 8 de noviembre de 1939 pàg. 3

<sup>522</sup> Aquestes xifres només feien referència a la xarxa de camins de l'Estat. Per tant, en aquest article no es recollien les destruccions comptabilitzades a les xarxes locals que es trobaven sota el control de les Diputacions Provincials. «Resumen de las destrucciones de la guerra en la red de caminos del Estado.» *Revista de Obras Públicas*. Madrid, núm. Especial 1936-1939, pàg. 124.

<sup>523</sup> «Resumen de las destrucciones de la guerra en la red de caminos del Estado.» *Revista de Obras Públicas*. Madrid, núm. Especial 1936-1939, pàg. 124.

La importància de les destruccions dels ponts de diverses classes a Catalunya es va posar de manifest amb la publicació de totes aquestes xifres. Dins del total de províncies espanyoles que patiren danys en els seus ponts, les catalanes ocuparen el primer (Girona), segon (Barcelona), tercer (Lleida) i cinquè lloc (Tarragona), només sent superada aquesta darrera per Terol que va patir de 185 destruccions.

Si ens fixem en el número total de destruccions comptabilitzades a Catalunya encara les dades foren més eloqüents per mostrar que el territori català fou el més devastat a nivell d'infraestructures de tot Espanya. Només a Catalunya es recolliren el 41,7% del total de destruccions, el suposava que 4 de cada 10 dels ponts volats a Espanya es localitzaven al nostre territori.

Pel que fa concretament als ponts, Catalunya també fou el territori més afectat. Del total de ponts destruïts a Espanya, 643, al Principat es produïren 289, el que significava el 45% del total de destruccions. En aquest cas Barcelona era la província més afectada amb 100 ponts destruïts, seguida de Girona amb 73, Oviedo amb 63, Lleida amb 59 i Tarragona amb 57<sup>524</sup>.

**Taula 30: número total de ponts i obres de fàbrica destruïdes a Catalunya.**

	<b>Xarxa viària</b>	<b>Núm. de destruccions</b>	
Estat			1108
Diputacions			361
Total			1469

En total, si se suma les destruccions recollides a la xarxa de carreteres de l'Estat amb els danys comptabilitzats a les carreteres gestionades per les diputacions que s'han pogut localitzar, el número final de destruccions que es registren a Catalunya fou de 1469, xifra que ens indica l'abast dels danys en aquesta infraestructura que patí el territori català. Unes dades que explicarien, tal com es veurà, el perquè la reconstrucció del país fou tan lenta i costosa.

<sup>524</sup> «Resumen de las destrucciones de la guerra en la red de caminos del Estado.» *Revista de Obras Públicas*. Madrid, núm. Especial 1936-1939, pàg. 125.

## **Zona part. La reconstrucció dels danys de la Guerra Civil a Catalunya.**

### **LA RECONSTRUCCIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES CATALANES DURANT LA DICTADURA FRANQUISTA.**

#### **La reconstrucció durant la guerra.**

Les autoritats franquistes ja iniciaren les reconstruccions dels danys ocasionats per la guerra durant el transcurs de la mateixa. Aquesta reconstrucció tant es va donar a prop dels camps de batalla, especialment sobre ponts que havien estat volats per les tropes republicanes i que havien de ser habilitats per poder prosseguir el pas de les tropes rebels, com a les localitats i infraestructures que anaven quedant a la rereguarda un cop eren ocupades. En el primer dels casos, fou l'exèrcit franquista, amb les seves unitats de sapadors, els qui s'encarregaren de dur a terme la reparació dels ponts. En el cas de la rereguarda, foren dos ministeris els qui foren els encarregats de reconstruir les infraestructures danyades i les localitats que havien quedat pràcticament destruïdes com a resultat d'alguna acció de guerra: bombardeigs, batalla, etc. Els ministeris encarregats de dur a terme aquesta tasca foren el d'Obres Públiques, en el cas de les infraestructures, i el de Governació, qui a través de l'organisme de Regiones Devastadas es va encarregar de la reconstrucció de les localitats malmeses com a conseqüència de la guerra.

Les primeres ordres que donaren les autoritats militars rebels relacionades amb la reconstrucció d'obres van ser promulgades a Burgos per la Presidència de la Junta Técnica del Estado<sup>525</sup> el 16 de novembre de 1937<sup>526</sup>. En aquesta ordre es contemplava que la reconstrucció d'obres danyades per l'enemic en els fronts de batalla havia d'anar a càrrec dels serveis del Cos d'Enginyers Militars, els quals les havien de reparar de manera provisional o definitiva segons els casos. A part d'aquest aspecte, l'Ordre també fixava que la reconstrucció definitiva de les obres que havien quedat reparades per l'exèrcit de manera provisional havien de ser realitzades per part de les Jefatures d'Obres Públiques a una distància mínima de 50 Km del

---

<sup>525</sup> La Junta Técnica del Estado va ser l'organisme encarregat del Govern de la zona franquista entre el 3 d'octubre de 1936 i el 31 de gener de 1938, data aquesta darrera en què va ser substituïda pel primer govern encapçalat pel general Franco.

El 29 de setembre de 1936 la Junta de Defensa Nacional nomenava el general Franco com a cap del govern rebel, aconseguint d'aquesta forma assumir tots els poders del nou Estat, incloent-hi la condició de generalíssim de tots els exèrcits. En un de les seves noves atribucions el general Franco va crear la Junta Técnica del Estado, com a òrgan assessor del comandament i de la Jefatura de l'Estat Major de l'Exèrcit. Aquesta Junta en un primer moment va estar encapçalada pel general Fidel Dávila fins el 3 de juny de 1937, data en què va ser substituït pel general Francisco Gómez-Jordana.

<sup>526</sup> Boletín Oficial del Estado. Núm. 405, Burgos, 29 de novembre de 1937, pàg. 456-457.

front. Aquests treballs havien de mantenir la construcció clàssica de les estructures danyades: «[...] con iguales características que las primitivas, a no ser que por necesidades militares o civiles sea preciso modificarlas [...]»

Finalment, l'Ordre també establia que les obres que eren reconstruïdes de manera definitiva per les unitats d'enginyers militars també havien de ser finalitzades per aquestes unitats, tot i que l'avanç de les tropes franquistes les deixessin a la rereguarda. En aquests casos, sempre i quan no hi hagués una contraordre, les obres no eren acabades per les Jefatures d'Obres Públiques sinó pel propi exèrcit.

Aquesta Ordre va ser completada per una altra promulgada per la vicepresidència del primer govern del general Franco el 31 de març de 1938<sup>527</sup>. En ella es dictaven una sèrie de normes que cercaven complementar les publicades el novembre de 1937, amb la finalitat de què la xarxa de camins quedés el més ràpid possible habilitada. L'Ordre aclaria en primer lloc que les normes aprovades el novembre anterior seguien vigents, amb l'única modificació que la distància per poder començar a reconstruir es fixava a 25 Km del front i no pas a 50 Km. Possiblement aquesta reducció venia establerta per la necessitat de reparar el més aviat possible els danys i així facilitar l'avanç de les tropes rebels.

A part d'aquesta modificació, l'Ordre també establia que a les zones d'avantguarda les Comandàncies d'Enginyers dels Exèrcits eren les responsables de les reparacions i manteniment de les carreteres i pistes. Malgrat aquest aspecte, també es puntualitzava que les Jefatures d'Obres havien de facilitar tots els mitjans que necessités l'Exèrcit. A part d'aquest punt, l'Exèrcit també tenia la potestat de què en cas de necessitat poder militaritzar el personal civil depenent d'Obres Públiques.

Finalment, l'Ordre establia que els generals dels diferents exèrcits, quan les vies de comunicació que necessitessin calguessin ser reparades, ho havien de comunicar a les Jefatures d'Obres Públiques corresponents i al *Cuartel General del Generalísimo*, per a que aquelles Jefatures poguessin tramitar els crèdits necessaris per a la seva reparació.

Amb la promulgació d'aquestes ordres, a part de donar les primeres directrius per reconstruir els danys provocats per la guerra, també serviren per clarificar quins danys havien de ser reparats per l'exèrcit i quins havien d'ésser reconstruïts pels enginyers civils. Aquest fet ens fa pensar que a la zona rebel fins aquestes dates no quedava clar com i qui s'havia de fer càrrec de realitzar aquells treballs.

---

<sup>527</sup> Boletín Oficial del Estado, núm. 525, del 3 d'abril de 1938 pàg. 6570.

Com s'ha anat veient en el capítol dedicat a la destrucció de ponts durant la Guerra Civil a Catalunya, durant les operacions d'ocupació militar del territori català les tropes rebels ja anaren reconstruint ponts per facilitar l'avanç. Els sapadors de les grans unitats franquistes van complir la seva missió d'obrir pas a través de tots els obstacles i destruccions que havien executat els republicans sobre ponts, carreteres i altres obres de fàbrica. Els ponts de diferent tipus que reconstruïren aquestes unitats, els quals foren més o menys permanents, es comptabilitzaren per desenes durant aquelles jornades. En molts casos, aquests ponts eren reconstruïts de manera parcial per les unitats d'avantguarda, per després ser finalitzats per les tropes que es trobaven a la rereguarda. Un exemple d'aquesta actuació fou la que realitzà el Batalló de Sapadors Minadors núm.5<sup>528</sup>, adscrit a la Companyia de Ponts de l'Exèrcit del Nord, i comandat per Rafael Ureña Civeira. Aquesta unitat participà de manera activa en la reconstrucció de ponts durant la campanya d'ocupació de Catalunya d'entre desembre de 1938 i febrer de 1939 al costat del CE del Maestrat. Durant aquest temps l'esmentat batalló realitzà una important tasca de reparació de ponts que havien estat parcial o totalment destruïts per l'Exèrcit Republicà, la qual fou fonamental per permetre l'avanç de les tropes rebels. Entre els treballs que realitzà destacaren:

**Taula 31: Ponts reconstruïts pel Batalló de Sapadors Minadors a Catalunya entre el gener i el maig de 1939.**

Indret	Riu	Obra reconstruïda	Temps utilitzat per reparar-la	Data final de reconstrucció
Carretera de Lleida a les Borges Blanques	Canal de Seròs	Pont (mal volat)		11 de gener de 1939
Carretera de Lleida a les Borges Blanques	Rierol de Ferosa	Pont		12 de gener de 1939
Carretera de Lleida a Barcelona		Terraplè	20 hores	13 de gener de 1939
Carretera Cervera a Agramunt		Terraplè		20 de gener de 1939
Carretera Cervera a Agramunt		Terraplè		22 de gener de 1939
Carretera d'Agramunt a Artesa de Segre	Canal d'Urgell	Pont	5 hores	21 de gener de 1939
Carretera de la Panadella a Calaf	Anoia	Pont	34 hores	27 de gener de 1939

<sup>528</sup> El Batalló de Sapadors Minadors núm. 5 durant els mesos que va estar actiu al front del Segre va estar adscrit a la companyia de ponts del CE d'Aragó, sota la direcció del capità d'enginyers Ramon Escartín. Aquesta companyia va participar en els treballs de reparació a les carreteres d'Alcarràs a Balaguer, de Balaguer a Tàrraga, de Lleida a Aldeza (sic) i Lleida a Puigcerdà, així com en els treballs de manteniment del cap de pont de Balaguer. «Puentes reconstruidos por Ingenieros de Caminos militarizados.» *Revista de Obras Públicas*, núm. Especial dedicat a la Guerra Civil 1936-1939, (1941), pàg. 17.

Carretera de la Panadella a Calaf	Creuament del ferrocarril	Pont	36 hores	28 de gener de 1939
Carretera de Sallent a Artès	Llobregat	Accessos	21 hores	9 de febrer de 1939
Carretera de Manresa a Vic		Pont (mal volat)	12 hores	19 de febrer de 1939
Carretera de Manresa a Vic		Pont	23 hores	18 de febrer de 1939
Carretera de Moià a Barcelona		Pont	38 hores	3 de març de 1939
Carretera de Manresa a Vic	Llobregat	Pont	42 hores	Abril de 1939
Carretera de Manresa a Vic		Claveguera	54 hores	16 de març de 1939
Carretera de Manresa a Vic		Pont	50 hores	4 de març de 1939
Carretera de Berga a Vilada	Llobregat	Pont	20 hores	Abril de 1939
Carretera de Berga a Vilada		Pont	7 hores	Maig de 1939

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades publicades a la Revista de Obras Públicas, núm. especial Guerra Civil, 1936-1939.

Per portar a terme aquestes tasques de reconstrucció durant els mesos de guerra, els sapadors franquistes reberen l'ajuda dels batallons de treballadors forçats compostos per presoners de guerra. Aquestes unitats foren fonamentals per poder dur a terme aquella primera tasca de reconstrucció.

### **Els Batallons de Treballadors.**

Els batallons de treballadors foren unitats militaritzades de treballs forçats integrats per presoners de guerra republicans, classificats com a dubtosos o desafectes per les autoritats militars franquistes<sup>529</sup>, que s'encarregaren de realitzar feines de caràcter militar i civil.

<sup>529</sup> La classificació dels presoners de guerra republicans es realitzava en els camps de concentració franquistes. Per realitzar-les les autoritats militars d'aquells camps es recolzaren en diferents disposicions aparegudes durant l'any 1937. La primera ordre que es va aprovar específicament per classificar els presoners de guerra es va promulgar l'11 de març de 1937. En aquesta ordre, dictada des del Cuartel General del Generalísimo, s'especificava que els presoners republicans havien d'ésser classificats en quatre categories: A (Addictes), B (Desafectes), C i D (Molt desafectes). Per poder realitzar aquesta classificació les autoritats rebels s'havien de recolzar en els avals que podien aconseguir els presoners republicans i pels informes sobre els seus antecedents polítics i socials que elaboraven des de les seves localitats de residència els ajuntaments, guàrdia civil i cap de FET y de las JONS.

Posteriorment, aquesta ordre va ser completada per una nova apareguda el 24 de juliol de 1937, en la que s'afegia una nova categoria de classificació: la de dubtosos. En aquesta nova categoria foren classificats tots els presoners dels quals no hi havia dades suficients per enquadrar-los en les categories esmentades. Tots aquells presoners que eren classificats en aquesta darrera categoria, Així com els classificats amb la lletra B, foren els destinats als batallons de treballadors.

Per un estudi més detallat de tota aquesta normativa vegeu: Clarà, Josep. *Esclaus i peons de la Nueva España: els batallons de treballadors a Catalunya (1939-1942)*. Girona: Centre d'Estudis Històrics de Girona, 2007; Dueñas, Oriol. *Els esclaus de Franco*. Barcelona: Ara Llibres, 2008; Mendiola, Fernando; Beaumont, Eudurne.

Aquests batallons acompanyaren a les divisions franquistes durant els anys de guerra amb la missió de realitzar treballs de caire militar relacionats amb els avanços rebels. Aquestes feines estigueren vinculades amb la fortificació, en l'habilitació de pistes, camins i carreteres i en la reconstrucció de passos que havien quedat danyats pels enfrontaments armats.

La formació dels primers batallons de treballadors es va produir l'abril de 1937 sota la direcció de la *Jefatura de Movilización, Instrucción y Recuperación*, coneguda com a MIR, creada el març de 1937. Aquesta Jefatura, que es va posar sota la direcció d'un dels màxims col·laboradors de Franco i futur Capità General de Catalunya el general Luis Orgaz, tingué entre les seves funcions la d'organitzar la militarització de la rereguarda del camp nacional, encarregant-se, com a tasca principal, de la mobilització dels reemplaçaments i la de recuperar pel front els presoners presentats que es trobessin en edat militar<sup>530</sup>. Els presoners que eren considerats irrecuperables per la causa franquista van ser els que els responsables de el MIR destinaren als primers batallons de treballadors l'abril de 1937<sup>531</sup>. Davant aquella situació, i al no ser just des del punt de vista d'aquells responsables, tenir sense fer res els presoners en camps de concentració, es disposà mitjançant el MIR, la creació dels tres primers batallons de treballadors, tots ells afectes al Cos d'Exercit (CE) de Madrid, a les localitats de Pinto (Madrid), Yeles (Toledo) i Villaluenga (Toledo).

Un cop aparegueren aquelles primeres unitats de treballs forçats, les autoritats franquistes decidiren promulgar un decret que legalitzés el seu funcionament i la seva raó de ser. Així nasqué el Decret núm. 281 promulgat a Burgos, de maig de 1937, que concedia el dret al treball<sup>532</sup> com a peons a tots els presoners de guerra que acumulaven les forces rebels en els seus diferents avanços. Aquell decret fou la fórmula legal que utilitzaren els màxims responsables del futur règim per solucionar el problema de què fer amb tots aquells presoners de guerra retinguts als camps de concentració. El text del Decret definia els motius i els punts principals pels quals es va decidir promulgar-lo: *«El victorioso y continuo avance de las fuerzas nacionales en la reconquista del territorio patrio, ha producido un aumento en el*

---

*Esclavos del franquismo en el Pirineo*. Tafalla: Txalaparta, 2006; Rodrigo, Javier. *Cautivos. Los campos de concentración en la España franquista 1936-1947*. Barcelona: Crítica, 2005.

<sup>530</sup> Després dels fracassats intents de penetrar a Madrid a finals de 1936 i inicis de 1937, el general Franco encarregà al seu fidel col·laborador Luis Orgaz la formació d'aquesta jefatura, la qual a part d'encarregar-se de tots aquests aspectes, seria a posteriori responsable original sobre la Inspecció de Camps de Concentració de Presoners de Guerra (ICCP), creada el 13 de juliol de 1937, i que fou l'encarregada de centralitzar i organitzar els diferents camps de concentració i batallons de treballadors que anaven funcionant pel territori franquista. Rodrigo, Javier. *Los campos de concentración franquistas*. Madrid: Ed. Siete Mares, 2003 pàg. 67

<sup>531</sup> Dins l'apartat R, de Recuperació, de manera secundària, es va incloure l'ús del personal evadit i presoner per a que poguessin actuar en unitats militaritzades, com foren els batallons de treballadors, dels que devien disposar els exèrcits franquistes per treballs a la rereguarda o a primera línia de front, formats per presoners de guerra o per personal afecte al exèrcit rebel que hagués destacat per la seva mala conducta. *Ibidem* pàg. 68

<sup>532</sup> Boletín Oficial del Estado núm. 224, de l'1 de juny de 1937 pàg. 1698-1699.



*número de prisioneros y condenados, que la regulación de su destino y tratamiento se constituye en apremiante conveniencia. Las circunstancias actuales de la lucha y la complejidad del problema, impiden en el momento presente, dar solución definitiva a la mencionada conveniencia. [...] Abstracción hecha de los prisioneros y presos sobre los que recaen acusaciones graves, existen otros, en número considerable, que sin una imputación específica capaz de modificar su actuación de simples prisioneros y presos les hacen aptos para ser encauzados en un sistema de trabajos que represente una positiva ventaja. El derecho al trabajo, que tienen los españoles, como principio básico declarado en el punto 15 del programa de las FET y de las JONS, no ha de ser regateado por el Nuevo Estado a los prisioneros y presos rojos, en tanto en cuanto no se oponga, en su desarrollo, a las previsiones que en orden de la vigilancia merecen, quienes olvidaron los más elementales deberes de patriotismo. Sin embargo, la concesión de este derecho como expresión de facultad, en su ejercicio, podría implicar una concesión más, sin eficacia, ante la pasividad que adoptasen sus titulares, dejando total o parcialmente incumplidos los fines que la declaración del derecho al trabajo supone, o sea, que puedan sustentarse por su propio esfuerzo, que presten el auxilio debido a su familia y que no se constituyan en peso muerto en el erario público. Tal derecho al trabajo, viene presidido por la idea de derecho función o derecho deber, y en lo preciso, de derecho obligación».*

Amb el decret, i la posterior creació d'una important xarxa de batallons de treballadors, les autoritats militars franquistes aconseguiren resoldre dues problemàtiques que anaven arrossegant des de l'inici del conflicte. Per una banda, se solucionava el problema de què fer amb tots els presoners que no podien ser alliberats ni utilitzats per les tropes rebels a causa de la seva clara vinculació republicana. Per altra banda, es clarificà la qüestió de la càrrega econòmica que suposava l'haver de sufragar el manteniment d'un número tan elevat d'homes. La formació d'aquelles unitats de treballs forçats resolvia aquelles dues problemàtiques. Però a part d'això, aquell sistema de treball forçat també va servir al futur règim per aconseguir la reconstrucció pràcticament gratuïta de certes infraestructures que havien estat destruïdes durant la guerra. La justificació que donaren els caps franquistes perquè els presoners republicans s'encarreguessin de realitzar aquests treballs la deixaren perfectament reflectida en el Reglament de Règim Interior, aprovat pel el propi general Franco el 23 de desembre de 1938, on s'especificava que: «*Los Batallones de Trabajadores tendrán como principales objetivos: La compensación de la carga originada por la sustentación de los prisioneros, la*

*de contribuir a la reparación de los daños y destrozos perpetrados por las hordas marxistas y la de conseguir la corrección del prisionero*<sup>533</sup>».

D'aquesta forma, es va concedir el dret al treball als presoners de guerra republicans perquè aquests poguessin treballar i ser utilitzats com mà d'obra. El curiós d'aquell Decret fou que el dret s'acabà convertint en obligació i en explotació de tots aquells homes a causa de la seva condició de republicans.

A part de la qüestió relacionada amb l'explotació econòmica dels presoners republicans, els batallons de treballadors també serviren per castigar a tots aquells homes que havien defensat la legalitat republicana. Les dures condicions de vida i de treball que patiren, juntament amb un tracte que moltes vegades era inhumà, convertiren aquelles unitats en veritables indrets de repressió i violència. D'aquesta manera també s'acomplia el tercer punt aparegut en el Reglament que cercava la "correcció" dels presoners.

Amb la posada en funcionament dels batallons de treballadors, els presoners de guerra mantindrien una consideració de personal militaritzat, quedant sota la disciplina de la Inspecció General de Presoners –antecedent de la futura Inspecció de Camps de Concentració i de Presoners– i dels generals dels cossos de l'exèrcit de què depenguessin. La creació de la Inspecció de Camps de Concentració de Presoners (ICCP), el juliol de 1937<sup>534</sup>, motivà que el funcionament dels camps de concentració se centralitzés en les seves mans, però també, que els batallons de treballadors quedessin sota la seva direcció. La Inspecció fou l'organisme encarregat d'elaborar un pla general d'obres públiques a desenvolupar pels futurs treballadors forçats. Fou aquesta qui proposà, dirigí i gestionà les diferents obres i treballs que efectuaran els batallons de treballadors. Amb seu a Burgos, la ICCP estigué estructurada en cinc seccions: Personal; Intendència i Intervenció; Sanitat i Farmàcia; Treballs i Obres, i Justícia.<sup>535</sup> Sembla que la ICCP va voler reproduir el model alemany, tot i que no se'n tenen proves escrites<sup>536</sup>.

---

<sup>533</sup> *Reglamento provisional para el régimen interior de los batallones de trabajadores*, realizado por la Inspección de Campos de Concentración de prisioneros de guerra y aprobado por S.E. el Generalísimo en telegrama postal núm.21.934, Sección 1 con fecha 23 de diciembre de 1938, pàg.2.

<sup>534</sup> Boletín Oficial del Estado núm. 258, de 5 de juliol de 1937. La creació de la ICCP, dirigida pel Coronel Luis Martín Pinillos y Blanco de Bustamante, que cessà com a Governador Militar de Càceres, va voler aconseguir la uniformitat del funcionament de totes aquestes instal·lacions. La solució que l'Espanya franquista donava als seus presoners va passar per legislar la seva classificació, el funcionament dels camps de concentració i l'aprofitament de la mà d'obra que tenien tancada pels seus interessos militars i econòmics.

<sup>535</sup> Gutiérrez Casala, J.L. *Catalanes en la 2ª Agrupación de Colonias Penitenciarias Militarizadas en Montijo*. Ponència presentada al Congrés "Els camps de concentració i el món penitenciari a Espanya durant la guerra civil i el franquisme". Barcelona, 2002

<sup>536</sup> Rodrigo, Javier. Op. Cit. (2003). Parla d'una més que possible influència. Eiroa San Francisco, M. (2002) va més enllà quan diu que la SS i la Gestapo van supervisar els primers camps fins que es va ensinistrar convenientment als falangistes i l'exèrcit.

Un cop va quedar regulat a través dels diferents decrets i ordres el funcionament i organització dels batallons de treballadors, a partir de juliol de 1937 cada Cos d'Exèrcit rebel disposà per les seves necessitats d'una sèrie de batallons de treballadors. Així per aquelles dates es realitzà un primer repartiment entre les diferents unitats franquistes dels primers batallons de treballadors de la manera següent:

6 per l'Exèrcit del Nord: 2 a Bilbao, 1 a Palència, 1 per VI CE i 3 per el VIII.

9 per l'Exèrcit del Centre: 3 per I CE i pel V i VII CE.

6 per l'Exèrcit del Sud<sup>537</sup>.

Amb el transcurs de la guerra, l'aparició de diferents batallons de treballadors es va anar multiplicant de manera progressiva per tot el territori que anaven controlant els rebels. Amb l'augment de presoners i el control de nous territoris per part de les tropes rebels, també s'incrementaren el nombre de batallons de treballadors. El juliol de 1937 funcionaven a tot el territori franquista tres batallons. Un any després, ja hi havia a ple rendiment, segons dades oficials, un total de noranta-quatre<sup>538</sup>. El número de presoners treballadors que s'utilitzaren en aquelles unitats també es va anar multiplicant amb el pas del temps. Així a finals de 1937 hi havia destinats uns 35.000 presoners, xifra que no va deixar d'augmentar amb el pas dels mesos, arribant a 87.589 presoners treballadors a principis de gener de 1939 repartits en 119 batallons de treballadors<sup>539</sup>. Amb el final de la guerra el número de presoners treballadors encara fou molt més elevat, arribant a superar, en algun moment, els 100.000.

Els batallons de treballadors durant els temps de guerra foren majoritàriament utilitzats en tasques relacionades amb el món militar, com foren la fortificació de zones concretes, la construcció de pistes, tasques d'intendència, de recuperació de material militar, reconstrucció de vies de ferrocarril, carreteres i ponts, o a l'aviació, entre d'altres. Però la ICCP,

<sup>537</sup> Rodrigo, Javier. Op. Cit. pàg. 128.

<sup>538</sup> El juliol de 1938 els batallons de treballadors foren empleats de la següent manera: 33 per a 25 Divisions a l'Exèrcit del Nord; 21 per l'Exèrcit del Centre per a 16 Divisions; 17 per l'Exèrcit del Sud per a 10 Divisions; 7 depenien del Cuartel General del Generalísimo (2 a la 6 Regió Militar, 3 a la vuitena i 2 a Intendència); 1 CTV i 1 a FET y de las JONS, a part dels 16 que s'estaven organitzant: 1 per aviació, un altre per a camins, 9 per a Intendència i 5 encara sense destí. Rodrigo, Javier op. cit. (2003) pàg. 150

<sup>539</sup> El repartiment d'aquelles unitats es realitzà de la següent manera: Exèrcit del Nord: 30 Batallons amb 21.995 presoners; Exèrcit de Llevant: 12 batallons amb 9.167 presoners; Exèrcit del Centre 22 batallons amb 14.455 presoners; Exèrcit del Sud: 16 batallons amb 9.061 presoners; Jefatura de l'Aire: 2 batallons amb 1.478 presoners; Intendència: 6 batallons amb 2.944 presoners; Ferrocarrils: 7 batallons amb 5.197 presoners; Marroc: 2 batallons amb 1.955 presoners; Automòbils: 11 batallons amb 5.378 presoners; Miners: 2 batallons amb 1.320 presoners; CTV i FET de las JONS: 2 batallons amb 1.811 presoners; Servei de Camins zona Nord: 3 batallons amb 2.364 presoners; VIII Regió Militar: 3 batallons amb 2.364 presoners; Ministeri Ordre Públic: 1 batalló amb 695 presoners i Altres amb 8.218 presoners. Pascual Pedro. «Campos de concentración y batallones de trabajadoras», dins *Historia 16* nº310, febrer de 2002 pàg. 20

encarregada de distribuir i designar els treballs que havia de realitzar cada batalló, també atengué peticions per utilitzar aquelles unitats en empreses privades, institucions públiques com diputacions, ajuntaments i fins i tot s'atengueren demandes per part de l'Església<sup>540</sup>. En la majoria d'ocasions aquelles tasques les realitzaven a la rereguarda franquista, lluny del front de guerra. Però també s'han localitzat alguns batallons que estigueren encarregats de fer treballs en trinxeres d'algun front de combat, aspecte que a part de ser del tot il·legal, ja que incomplia la Convenció de Ginebra en matèria de presoners, també era dramàtic ja que es produïren moltes baixes entre aquells presoners.

A cadascun dels presoners que eren destinats a formar part d'un batalló de treballadors se li omplia una fitxa amb les seves dades personals, el seu recorregut des de que havia estat fet presoner, la seva classificació definitiva o eventual i el tipus de professió que tenia<sup>541</sup>. Això es feia, en primer lloc, per tenir un control exhaustiu de tots els homes que eren destinats a aquelles unitats; i en segon lloc, amb la funció de repartir de manera equitativa a tots aquells presoners segons la seva professió entre els batallons que ho requerissin. En alguns casos hi havia unitats especialitzades que s'encarregaven de tasques concretes que necessitaven presoners que fossin especialistes en aquells treballs. Aquest punt fou una bona mostra que el sistema de treballs forçats franquista no funcionava a l'atzar sinó que en tot moment estigué molt ben coordinat per les altes esferes encarregades del seu funcionament.

Una de les principals característiques que definiren els batallons de treballadors fou el de la seva mobilitat. Aquelles unitats no estigueren en un mateix lloc molt de temps sinó que s'hi estaven un temps determinat, fins que acabaven la feina, per després desplaçar-se ràpidament cap a una altra localitat on es requeria de la seva presència.

De batallons de treballadors amb presoners de guerra hi hagué per tot el territori espanyol. En les zones que quedaren sota control dels rebels aquelles unitats estigueren en funcionament més temps. En els llocs que quedaren sota control republicà, com va ser el cas de Catalunya, el seu funcionament es prolongà menys en el temps. En tots dos casos, però, els batallons de

---

<sup>540</sup> Un exemple d'aquestes feines realitzades pels batallons de treballadors en empreses privades al País Basc i Navarra el trobem en els treballs de Fernando Mendiola. Especialment interessant és el que ha realitzat sobre l'impacte econòmic dels batallons sobre l'economia basca i navarra, amb un estudi comparat de les feines que realitzaren tant a nivell públic com a les empreses privades. Mendiola Gonzalo, Fernando. «El impacto de los trabajos forzados en la economía vasconavarra (1937-1945).» dins *Documentos de trabajo de la Asociación Española de la Historia Económica*, núm. 5, 2010.

<sup>541</sup> Totes aquestes fitxes es localitzen a l'Arxiu General Militar de Guadalajara (AGMG), fons de la Inspecció de Camps de Concentració i Batallons de treballadors. Aquest fons està format per diferents expedients personals que es troben ordenats de manera alfabètica. Per estudi detallat d'aquest fons vegeu: López Jiménez, F.J. «Fondos documentales conservados en el Archivo Militar de Guadalajara.» dins de *Cuadrenos republicanos*, 2004. Actualment, es poden consultar els llistats de tots els expedients a través de la pàgina web [http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/cultural/archivos/fichero/043\\_AGMG\\_3\\_1\\_Batallones\\_disciplinarios\\_soldados\\_trabajadores.pdf](http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/cultural/archivos/fichero/043_AGMG_3_1_Batallones_disciplinarios_soldados_trabajadores.pdf)

treballadors deixaren de funcionar a partir de juliol de 1940, data en què foren substituïts per un nou tipus de batallons –que tot i fer pràcticament les mateixes feines– ja no estigueren compostos per presoners sinó per soldats que havien de fer el servei militar.

### **L'arribada de les tropes franquistes a Catalunya. Els primers batallons de treballadors en el territori català: abril de 1938 – febrer de 1939.**

La bota militar franquista va trepitjar Catalunya per primer cop el 27 de març de 1938. Després de vint mesos de guerra l'exèrcit rebel aconseguia un dels seus màxims objectius: tenir Catalunya a la punta de la baioneta, tal com havia declarat Serrano Suñer, ministre de Governació del Govern de Burgos i cunyat del general Franco.

Després de l'ofensiva al front d'Aragó, les posicions quedaven limitades a partir d'abril de 1938 pels cursos dels rius Noguera Pallaresa, Segre i Ebre, i als voltants de les poblacions, seguint l'eix de nord a sud, de Sort, Tremp, La Baronia, Camarasa, Balaguer, Lleida, Aitona, Seròs, Mequinensa, Faió, Riba-roja d'Ebre, Flix, Ascó, Móra d'Ebre i Amposta. En aquells moments només els rius que recorren de nord a sud el Principat separaven les tropes de Franco de la total ocupació de Catalunya. El Noguera Pallaresa, el Segre i l'Ebre s'havien convertit en una frontera natural davant la qual les tropes franquistes van haver d'aturar el seu avanç. Aquest fet provocà que durant uns vuit mesos una part del territori català estigués sota control franquista i l'altre part sota el control de la República.

Durant aquests mesos fou quan es produí l'arribada de les primeres unitats de batallons de treballadors al territori català. Aquests primers batallons entraren a terres catalanes seguint els diferents Cossos d'Exèrcit franquista<sup>542</sup>, els quals es trobaven sota les ordres directes de l'Exèrcit del Nord<sup>543</sup>. La seva presència a la rereguarda franquista de Catalunya va tenir com a principal finalitat la de realitzar feines de construcció i reconstrucció de carreteres, pistes, vies

---

<sup>542</sup> Els Cossos de l'Exèrcit franquista que entraren a Catalunya amb les seves respectives divisions foren: el CE Marroquí creat el 11 de novembre de 1937, sota el comandament del general Yagüe i format per les divisions 13, 40, 50 i 105, CE d'Aragó creat el 24 d'octubre de 1937, comandat pel general Moscardó i format per les divisions 51, 53 i 54, CE de Navarra creat el 24 d'octubre de 1937, sota el comandament del general Solchaga i format per les divisions: 3, 61, 62 i 63, CE d'Urgell creat el 28 de novembre de 1938, sota el comandament del general Muñoz Grandes i format per les divisions 61, 62, 63 i 150, CE del Maestrazgo creat el 25 d'agost de 1938, sota el comandament del general García-Valiño i format per les divisions 1, 74, 82 i 84 i els CTV italians comandades pel general Gambarà i formades per les divisions fletxes verdes, negres, blaves i Littorio. Engel, Carlos. *Historia de las divisiones del Ejército Nacional 1936-1939*. Madrid: Ed. Almena, 2000 pàg. 192-207.

<sup>543</sup> L'Exèrcit del Nord es creà el primer d'agost de 1936. El seu front d'actuació se situà al nord d'Espanya, tenint el seu Quarter General a Saragossa. Els màxims responsables d'aquest exèrcit foren el general de Brigada d'Infanteria Emilio Mola Vidal, fins la seva mort el 3 de juny de 1937, i el general de brigada de l'Estat Major Fidel Dávila Arrondo. Aquest exèrcit va participar en les batalles de Madrid, el Jarama, Guadalajara, al Nord, Segòvia, Belchite, Brunete, Terol, Alfambra, Aragó, Ebre, Llevant i Catalunya. Finalment fou dissolt coincidint amb la fi de la Campanya de Catalunya.

de ferrocarril i altres comunicacions en les poblacions que quedaren sota poder rebel, a part també de fer treballs de caire militar com foren les tasques d'intendència i fortificació.

El repartiment que realitzà el Cuartel General del Generalísimo dels diferents batallons de treballadors que havien d'acompanyar els seus exèrcits fou el següent:

Un per cada Cos de l'Exèrcit i Divisió i tres per cada Exèrcit, amb l'excepció de l'Exèrcit del Nord al qui se l'assignaren sis.

Amb aquesta darrera dada es mostra la importància que es va donar des de Burgos a l'ofensiva que estava portant a terme l'Exèrcit del Nord, la qual abrasava l'Aragó, part del País Valencià i Catalunya. L'avanç i ocupació dels territoris que estava protagonitzant va motivar que aquell exèrcit necessités d'un suport més elevat pel que feia a batallons de treballadors.

D'aquesta manera, segons les ordres trameses des de l'Estat Major, amb l'entrada de les tropes rebels a Catalunya, l'Exèrcit del Nord havia de disposar dels batallons següents<sup>544</sup>:

Per l'Exèrcit	6
Els 7 Cossos de l'Exèrcit que l'integraven	7
<u>Per les 30 Divisions que l'integraven</u>	<u>30</u>
Total	43

Malgrat tot, aquestes xifres no es van complir ja que per aquelles dates l'Exèrcit del Nord només disposaven de 32 batallons de treballadors, mancant-los 11<sup>545</sup>, fet que suposà, que tot hi haver un gran número de presoners, la formació de batallons de treballadors era força lenta, ja que els exèrcits franquistes tenien manca dels mateixos. Durant tota la guerra hi va haver una falta d'unitats de presoners per poder arribar a les xifres que volien els caps franquistes.

Amb la consolidació del front als rius Segre i Noguera Pallaresa ambdós bàndols van iniciar una gegantina tasca de fortificacions per tal de consolidar les seves posicions. Abans de poder afermar aquesta línia de front, els sapadors republicans, tal com s'ha vist en el capítol dedicat a la destrucció de les comunicacions, s'havien dedicat durant la retirada cap a les altres ribes d'aquests dos rius a destruir ponts i carreteres amb l'objectiu de frenar l'avanç franquista.

<sup>544</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Fons Cuartel General del Generalísimo. Armari 2, Lligall 154 Caixa 18.

<sup>545</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Fons Cuartel General del Generalísimo. Armari 2, Lligall 154 Caixa 18. Per intentar solucionar aquest dèficit les autoritats militars franquistes decidiren traslladar quatre batallons de l'Exèrcit del Centre cap al del Nord. Aquest trasllat no s'arribà a completar del tot ja que finalment només es traslladaren dos com a conseqüència de les necessitats que tenia l'exèrcit del Centre per acabar unes obres sobre el riu Tajo i una sèrie de carreteres.

Pel que fa a les obres de fortificació, cal dir que els enginyers franquistes també realitzaren una important tasca de construcció. Aquest fou l'exemple de les fortificacions realitzades al sector nord del front on es fortificaren els punts més febles de la carretera entre la Pobla de Segur i Esterri d'Aneu. Bona part d'aquesta tasca estigué sota la direcció dels diferents batallons d'enginyers que duïen agregats les divisions franquistes. Sota el control d'aquestes unitats va ser on es localitzaren els primers batallons de treballadors que actuaren a Catalunya. En les obres d'aquesta zona hi va participar un batalló de treballadors, integrat per presoners de guerra de la zona nord del país, el qual s'encarregà, entre altres coses, de reconstruir una carretera destruïda per una riuada el 1937 entre la Pobla de Segur i Cabdella<sup>546</sup>.

Una de les qüestions que més preocupava els comandaments franquistes l'any 1938 era que una ofensiva republicana acabés amb la minsa guarnició del cap de pont de la Baronia de Sant Oïme i tallés, d'aquesta manera, la carretera entre Balaguer i Tremp, la qual era la línia d'abastament de l'Exèrcit rebel situat al nord del Montsec. Per aquesta raó es va ordenar la construcció urgent d'una nova carretera que servís per comunicar la localitat del Pont de Muntanyana (Baixa Ribagorça) amb la de Tremp. De la seva construcció se'n van encarregar tres batallons de treballadors, sota la direcció del Servicio Militar de Construcciones<sup>547</sup>. El total del traçat comprenia 24 Km per un terreny abrupte. Partint de Claret i passant per Fígols, s'havia d'arribar a la collada de Montllovà. D'aquesta manera s'iniciaren els treballs el dia 2 de juny de 1938. El dia 30 d'aquest mateix mes s'uniren els dos grups que havien realitzat l'obra pels extrems. Aquesta pista es va utilitzar com a camí de treball, construint-se la carretera, que quedà finalitzada a primers de setembre. En total en aquests treballs hi participaren uns 4.000 homes, entre soldats i presoners, i una trentena de camions.

Finalment en aquestes comarques s'ha localitzat una sèrie batallons de treballadors que s'encarregaren de construir un curt tram de carretera tot aprofitant un camí veïnal entre les Avellanes i Castelló de Farfanya. L'objectiu de l'obra era preparar la futura ofensiva franquista sobre Catalunya<sup>548</sup>. A part d'aquests batallons, també s'han localitzat una sèrie

---

<sup>546</sup> Galitó, Pol; Gimeno, Manuel; Rodrigo Pita, Tarragona, Josep. *Les batalles del Segre i la Noguera Pallaresa. L'atac final contra Catalunya (abril-desembre del 1938)*. Lleida: Pagès Editors, 2006 pàg. 136

<sup>547</sup> *Ibidem* Pàg. 137. Aquesta carretera en l'actualitat encara existeix molt millorada. Al final de la seva construcció es va aconseguir una nova via d'una mica més de 20 km de longitud que assegurava la comunicació entre Barbastre i Tremp passant per Benavarri, Tolva i el pont de Muntanyana. Aquella ruta va permetre la concentració a Tremp de grans quantitats de material i unitats militars que acabaren participant el desembre de 1938 en la ruptura del front.

<sup>548</sup> *Ibidem* pàg. 137. Amb aquest tram s'aconseguí evitar que el trànsit rodat passés per Balaguer i s'apropés massa al front.

d'unitats que depenien de la 62 Divisió a Sort, dedicades a la construcció d'un pont, a Tremp i a Sabarneda (sic)<sup>549</sup>.

La presència de diferents unitats franquistes en aquesta part del territori català es caracteritzà, en alguns indrets, per la important repressió que patí la població considerada contrària a les idees de l'exèrcit ocupant. D'aquesta manera, a partir d'aquest moment, començaren a produir-se les primeres denúncies i detencions indiscriminades, els primers empresonaments i els primers consells de guerra, amb les penes de mort i els afusellaments consegüents<sup>550</sup>.

Les primeres execucions que es produïren a territori català es donaren, com a conseqüència de diferents consells de guerra, a Tremp, Balaguer i Torrelameu. Aquests actes repressius també s'efectuaren a Alguaire (Segrià) i Almacelles (Segrià), on foren executats 22 veïns l'abril de 1938 per la seva vinculació política amb la República i la seva participació en els fets revolucionaris durant la guerra.

Durant aquest període, també es donaren les primeres execucions arbitràries, sense consell de guerra, sobre població civil catalana. A Santa Linya, a la Noguera, les tropes franquistes de la 61a i 62a divisions que arribaren aquell abril de 1938, detingueren a una vintena de veïns a l'Ajuntament, dels quals nou d'ells foren assassinats i sepultats en un indret desconegut. Els seus delictes no havien estat uns altres que les seves simpaties pel catalanisme i el republicanisme.

Però sense cap mena de dubte la zona que fou més castigada per aquesta primera repressió franquista durant aquells mesos de 1938 fou la del Pallars. Entre el 10 i 16 d'abril de 1938, les tropes de la 62a i 63a divisions ocuparen tot el Pallars. A la zona del sud restà la 63a divisió, mentre que al nord de la comarca, a les valls d'Aneu, s'hi establí la 62a divisió, la del general Antonio Sagardía Ramos. S'iniciaven d'aquesta manera nou mesos de front, on les tàctiques de guerrilla que utilitzaren les tropes republicanes originaren diferents baixes entre les forces ocupants. A la vall, però, els veïns mantenien una altra lluita per la supervivència. Només arribar la 62a divisió a València d'Aneu el 15 d'abril, foren detingudes i mortes cinc persones. Era l'inici d'una sèrie d'assassinats –en total seixanta-set i que han estat recollits en l'estudi de Manel Gimeno *Revolució, guerra i repressió al Pallars (1936-1939)*– d'homes i dones de la comarca que, a més de perdre la vida, perderen la dignitat, la seva i la dels seus famílies, en ser mal sepultats en fosses comunes a cunetes i prats.

<sup>549</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Diari d'Operacions de la 62 Divisió. Armari 39, Lligall 7-8, Capsa 4-6.

<sup>550</sup> Aquesta primera repressió franquista fou extremadament dura, així ho demostraren les seves actuacions, fins el punt que l'11 d'abril de 1938 el propi general Franco va haver de dictar un comunicat adreçat als generals en cap dels cossos d'exèrcit que havien entrat a Catalunya en què els hi demanava actuar de manera justa i comprensiva amb la població civil catalana.



Aquesta important repressió també la patiren en els seus propis carns alguns presoners de guerra republicans que formaven part dels diferents batallons de treballadors que operaven per aquella zona. S'ha localitzat el cas de l'execució, a la població de la Torre de Capdella al Pallars Jussà, després de passar per un consell de guerra, de quatre membres del Batalló de Treballadors núm. 122 el 19 d'octubre de 1938, sense que s'hagin pogut esbrinar les causes que ho motivaren<sup>551</sup>.

A partir de la informació generada pel Cuartel General del Generalíssim, el setembre de 1938, a pocs mesos de l'inici de l'ofensiva final sobre la resta del territori català, al front del Segre hi havia en funcionament les següents unitats de treballs forçats<sup>552</sup>:

**Taula 32. Batallons de treballadors de l'Exèrcit del Nord, a disposició del Comandant General d'Enginyers per a Serveis de Camins<sup>553</sup>.**

Núm. Batalló	Residència lloc comandament	Treballs
125	Fígols de Tremp (Pallars Jussà)	Carretera entre Pobleta de Bellver i Senterada (Pallars Jussà)
122	Fígols de Tremp (Pallars Jussà)	Carretera Pont Muntanyana (Osca)

*Cos de l'Exèrcit Aragó.*

Núm. Batalló	Residència lloc comandament	Treballs
12	Fraga (Osca)	Fortificació 40 Div.
23	Castelló Farfanya (Noguera)	Reparació camins i pressa Camarasa. Fortificació Lleida
25	Almacelles (Segrià)	Alfarràs (Segrià) reparació carretera i fortificació Lleida
140	Caspe (Saragossa)	Alfarràs (Segrià) carretera. Pista de Algerri-Albesa (Noguera). Carretera Castelló Farfanya. Algerri, carretera Castelló de Farfanya.

*Cos de l'Exèrcit de Navarra*

Núm. Batalló	Residència lloc comandament	Treballs
136	Tremp (Pallars Jussà)	Reparació pista carretera Tremp a Sort (Pallars Sobirà). Reparació pista Orcau (Pallars Jussà); càrrega i descàrrega a Tremp i la Pobla; fortificació.

<sup>551</sup> L'única referència que guarda connexió amb el cas és el fet de la fugida a zona republicana de tres presoners del Batalló de Treballadors núm. 137 el dia 13 d'agost de 1938. Citat per Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan. *L'ocupació militar de Catalunya. Març 1938 – febrer 1939*. Barcelona: L'Avenç, 1987 pàg. 73.

<sup>552</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Fons Cuartel General del Generalísimo. Armari 2, Lligall 154 Caixa 18.

<sup>553</sup> Altres batallons de treballadors que estigueren afectes al Comandant General d'Enginyers foren els 50, 108, 10, 22, 134 i 140. Tots ells estigueren destinats a diferents poblacions de les províncies de Saragossa, Terol, Osca i Castelló realitzant diverses feines.

137	Tremp (Pallars Jussà)	Camins d'accés de la carretera Sant Salvador de Tolo (Pallars Jussà) Fortificació 2 línia 62 Div.; càrrega i descàrrega a Tremp, carretera Sort a Tremp
139	Tremp (Pallars Jussà)	Fortificació 2 línia 62 Div. I 63 Div., pista Suterraña a Orcau. (Pallars Jussà)
15	Tremp (Pallars Jussà)	Tallar llenya a la Bonaigua

Font: elaboració pròpia a partir de les dades localitzades a l'AGMA.

La presència de batallons de treballadors en les poblacions catalanes de la província de Lleida ocupades per les tropes franquistes des d'abril fins desembre de 1938 fou força important. Aquestes unitats es concentraren principalment en localitats a la rereguarda de les comarques del Pallars Jussà i Sobirà, la Noguera i el Segrià i la seva tasca fou principalment realitzar obres de construcció, reparació de pistes, de càrrega i descàrrega i fortificació de la zona de front. L'alta presència d'unitats de càstig en aquests mesos fou una nova mostra de la importància que li donaren les autoritats franquistes a tots aquells batallons a l'hora de realitzar tasques de reconstrucció i de recolzament a les forces rebels.

Al Sud de Catalunya també fou un riu el qui va marcar la frontera entre els dos exèrcits. En aquest cas, des de la confluència a Mequinensa, entre el Segre i l'Ebre, fins a la desembocadura d'aquest darrer al mar, el riu va dividir la Catalunya ocupada per l'exèrcit franquista de la Catalunya que encara era republicana.

L'abril de 1938, doncs, la línia de front al sud del país fou el riu Ebre, i d'aquesta manera es va mantenir fins el 25 de juliol, moment en el que l'exèrcit republicà llançà una gran ofensiva que acabà desembocant en la batalla de l'Ebre.

En aquesta zona del sud de Catalunya, com al front del Segre i la Noguera Pallaresa, també hi va haver una important presència de batallons de treballadors, encara que en menor mesura com a conseqüència que el territori ocupat era menor. Aquesta situació va provocar que totes les companyies que van estar destinades en aquest front es concentrassin a la comarca de la Terra Alta. Aquestes unitats tingueren els seus llocs de comandament a les localitats de Terol i Castelló com a conseqüència de la proximitat del front. Aquest fet segurament va obligar a les autoritats franquistes a no traslladar a tants batallons a la zona ja que els seus treballs de reconstrucció no tenien sentit en mig d'una batalla tant terrible com fou la de l'Ebre. A part d'aquest fet, la proximitat d'un front tant actiu com fou el de l'Ebre hauria pogut incitar a realitzar un gran número de desercions per part d'aquells presoners cap a l'exèrcit republicà, situació que es va voler evitar allunyant-les el màxim del riu.

Totes aquestes circumstàncies feren que només es desplaçessin les companyies a llocs puntuals per a que realitzessin treballs específics de reparació de desperfectes en alguna comunicació, ja fos un pont, una carretera o el ferrocarril. Uns treballs, com passava en els

territoris del Segre i la Noguera Pallaresa, que foren realitzats per presoners capturats i classificats en camps de concentració de la zona nord del país. La presència de catalans en aquests batallons va ser testimonial a causa de què les xifres de presoners d'origen i veïnatge català per aquelles dates no havien estat gaire importants. Fins que no va finalitzar l'ofensiva a l'Ebre, i molt especialment, amb l'ocupació total del Principat, no es registraria un número destacat de presoners catalans. Els pocs presoners catalans que s'havien fet fins aquest moment havien estat destinats a batallons allunyats dels fronts de Catalunya, amb l'objectiu d'impedir possibles desercions.

D'aquesta forma, el setembre de 1938, els batallons de treballadors que es repartien per les Terres de l'Ebre foren els següents<sup>554</sup>:

**Taula 33: Batallons de treballadors de l'Exèrcit del Nord, a disposició del Comandant General d'Enginyers per a Serveis de Camins<sup>555</sup>.**

Núm. Batalló	Residència lloc comandament	Treballs
50	Pont Muntanyana (Osca)	Reparació carretera entre Maella (Saragossa) i Batea (Terra Alta).

*Afectes a Ferrocarrils<sup>556</sup>.*

Núm. Batalló	Residència lloc comandament	Treballs
66	Cretas (Terol)	Ferrocarril Alcanyís (Terol) – Bot (Terra Alta)
68	Bot (Terra Alta)	Ferrocarril Alcanyís (Terol) – Bot (Terra Alta)
69	Bot (Terra Alta)	Reparacions ferrocarril Terol Sagunt (Castelló) i clavegueram

*Afectes a intendència<sup>557</sup>.*

Núm. Batalló	Residència lloc comandament	Treballs
106	Saragossa	Proveïment a Casp, Bot, Binèfar, etc. fins Castelló

Cos de l'Exèrcit Marroquí

<sup>554</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Fons Cuartel General del Generalísimo. Armari 2, Lligall 154 Caixa 18.

<sup>555</sup> A part d'aquestes unitats el Comandant General d'Enginyers també va tenir sota les seves ordres els batallons 125, 122, 108, 10, 22 134 i 140, tots ells destinats a diferents poblacions de les províncies de Saragossa, Terol, Osca i Castelló.

<sup>556</sup> El servei de Ferrocarrils també comptà amb els Batallons de Treballadors núm.149 i 150, els quals realitzaren feines d'explanació a la doble via entre Castejón (Osca) i Saragossa. Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Fons Cuartel General del Generalísimo. Armari 2, Lligall 154 Caixa 18.

<sup>557</sup> A part del batalló núm. 106 el Cos d'Intendència també tingué sota la seva supervisió els batallons de treballadors 107 i 110, tots ells destinats a localitats de les províncies de Saragossa, Terol, Osca i Castelló. Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Fons Cuartel General del Generalísimo. Armari 2, Lligall 154 Caixa 18.

Núm. Batalló	Residència lloc comandament	Treballs
11	Casp (Saragossa)	Pista Batea – Vilalba i Pista Vilalba – Fatarella (Terra Alta)
63	Casp (Saragossa)	Municionament de bateries legionàries a Gandesa (Terra Alta) i Fabara (Saragossa). Pista Batea - Vilalba
124	Maella (Saragossa)	Fortificacions Faió (Saragossa)

Cos de l'Exèrcit Maestrat

Núm. Batalló	Residència lloc comandament	Treballs
?	Horta de Sant Joan (Terra Alta)	Reparació carretera Horta a Bot (Terra Alta), construcció pista i recuperació sacs.

Font: elaboració pròpia a partir de les dades localitzades a l'AGMA.

De tots aquests treballs cal destacar els que realitzaren a la línia de ferrocarril de la Companyia Oest entre Vall de Zafán i Sant Carles de la Ràpita, especialment a la població de Bot. Els treballs que es portaren a terme permeteren la posada en marxa l'abril i juny de 1938 dels trams entre Alcanyís, Valdejunquera i Pinell de Brai. Gràcies a les feines realitzades pels batallons de treballadors el tram va jugar un paper destacat en el tràfic de personal i material de guerra durant la batalla de l'Ebre.

La importància d'aquestes feines foren destacades, sobretot pel que fa al restabliment de comunicacions així com la mà d'obra, per les autoritats franquistes, tal com ho demostra un informe realitzat pel Servei Militar de Ferrocarrils al Cuartel General de Franco el 29 de novembre de 1938<sup>558</sup>, on, entre altres coses, parla de què: *«El ferrocarril de Valle de Zafan a S. Carlos de la Rápita, en construcción, se puso en servicio en mayo del año actual en el trozo de Alcañiz a Pinell. En la actualidad está en servicio desde Alcañiz a Bot, faltando para ponerlo nuevamente hasta Pinell la reconstrucción de un puente de 30 metros de luz sobre el río Canaletes [...]*

*Para estos trabajos [...] se ha organizado unos destajos [...] concursando los mismos entre los contratistas que se han presentado, pero teniendo en cuenta que dichos destajos se ha previsto emplear como mano de obra prisioneros, no sólo por resultar las obras más económicas, sino también por imposibilidad en los actuales momentos de reunir una masa trabajadora como la que se precisa».*

<sup>558</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Fons Cuartel General del Generalísimo. Armari 2, Lligall 154 Caixa 18.

Com es pot observar, les autoritats franquistes ja per aquestes dates valoraven de manera molt positiva el funcionament dels batallons de treballadors tant per les feines que realitzaven com pel baix cost que suposava la utilització de la seva mà d'obra.

Aquesta valoració tant bona de totes aquelles unitats seria un dels arguments que explicaria un dels motius del perquè la dictadura franquista va seguir utilitzant aquelles unitats de presoners un cop va acabar la guerra.

Un cop finalitzada la batalla de l'Ebre, l'exèrcit franquista va començar a planificar l'ofensiva final sobre la resta del territori català. El 23 de desembre de 1938, fent cas omís a la treva nadalenca que havia proposat el Vaticà, s'inicià l'ofensiva final rebel sobre la resta de la Catalunya autònoma i republicana. Aquella mateixa nit, Radio Nacional d'Espanya, a la rereguarda franquista, anuncià aquella ofensiva de manera molt clara en emetre el comunicat de guerra del dia, el qual deia el següent: «*Nuestras tropas han roto hoy el frente enemigo de Cataluña por cuatro puntos, a pesar de la inclemencia del tiempo, habiendo logrado un avance medio de diez kilómetros que continuaba a la hora de dar el parte*».

Però abans d'iniciar l'ofensiva final sobre Catalunya, l'Exèrcit del Nord –l'encarregat de dirigir l'ocupació militar del país– realitzà una instrucció general dels diferents serveis en què es trobava dividit. Aquesta instrucció, que fou repartida entre els diferents Cossos d'Exèrcit franquista, establia els diferents batallons de treballadors que havien d'acompanyar a les tropes rebels en l'ocupació del territori<sup>559</sup>. Així el Servei d'Enginyers estaria integrat per les tropes de sapadors de l'exèrcit, per la 3era companyia de l'Agrupació de Sapadors núm. 6, la 2ona Companyia del Batalló de Sapadors núm. 8, una companyia d'especialistes de l'Agrupació de Sapadors núm. 5 i un Grup de Sapadors de FET y de las JONS. A cada zona d'acció de cada CE corresponia a les tropes d'enginyers la conservació de camins, la construcció de pistes i desviaments, ponts i passos provisionals i tots aquells treballs urgents de qualsevol índole que fossin precisos. Les grans unitats havien de reclamar l'acció dels Serveis de l'Exèrcit i aquest eren empleats en la conservació de les grans comunicacions, de substitució d'obres provisionals, posada de ponts importants, reparació de línies elèctriques, reparació d'hospitals, esglésies, edificis militars i poblacions i en general en tot allò que sobrepasés la capacitat de les grans unitats.

Dins d'aquest servei hi havia un apartat dedicat al Servei de Ponts i Camins, el qual estigué format per les unitats següents:

---

<sup>559</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). C.2251. Cp. 5

**Zona del Segre:** Sota les ordres del Comandant Mexia

- 2 Companyies de l'Agrupació de Sapadors núm. 6
- 2 Companyies del Batalló de Sapadors núm. 8
- I els BBTT núm. 125, 108, 122, 147 i 50.

**Zona de l'Ebre:** sota les ordres del comandant Càmpora

- El Grup de Sapadors de FET y de las JONS
- 1 Companyia de l'Agrupació de Sapadors núm. 6
- I els BBTT núm. 10, 22 i la segona companyia del BBTT núm. 156.

A part de la reparació de ponts i camins, les forces franquistes també decidiren organitzar una sèrie de batallons que es dedicaren a la reparació d'esglésies i a fer les primeres feines de reparació i desenrunament de totes aquelles localitats que havien patit danys importants<sup>560</sup>. Per a la reparació d'esglésies es va destinar, sota el comandament del tinent Monclús, una companyia del BBTT 108, mentre que per a la reparació de nuclis urbans es destinaren dues companyies del BBTT 156.

Així mateix, en l'apartat de mà d'obra dins de l'Exèrcit del Nord, les tropes franquistes decidiren que els batallons quedarien assignats a raó d'un per Divisió i un altre per cada Cos d'Exèrcit. En conseqüència, els existents en aquells moments es distribuïren de la següent manera:

CE Urgell	136, 137, 139 i 157
CE Aragó	12, 33, 25 i 140
CE Navarra	15, 89, 14 i 125 (2 Companyies)
CE Maestrat	123, 142, 155 (es trobava eventualment al CE Marroquí) i mancava un per incorporar.
CE Marroquí:	11, 63, 124, 154 i 155 (Eventual).
CTV:	Per incorporar.
Intendència:	106, 107 i 110
Municions:	121
Enginyers i camins	10, 22, 50, 122, 125 (2 cies), 147, 156 (2 cies)
Ponts i especialitats	108

<sup>560</sup> *Ibidem*

Reparació de poblacions	156 (2 cies)
Reparació d'esglésies	108 (1 cia)

Com es pot veure, la utilització dels batallons de treballadors dins l'exèrcit franquista en l'ocupació militar de Catalunya fou molt important i estigué planificada de manera absoluta abans de l'inici de la mateixa<sup>561</sup>.

La majoria d'aquests batallons realitzaren les seves feines de reconstrucció a la rereguarda franquista a certa distància de les divisions que anaven ocupant el territori. Tot i això, s'han localitzat un parell d'exemples de batallons de treballadors que actuaren a prop del front amb la missió d'habilitar passos. Aquest fou el cas d'un batalló de treballadors que actuà el 31 de desembre de 1938 al camí de la carretera de Camarasa a la carretera d'Artesa. Una altra unitat, depenent de la 105 Divisió rebel realitzà el 14 de gener de 1939 treballs de reparació en el pas que havia estat destruït al Km. 236 de la carretera a Tarragona<sup>562</sup>.

Amb l'ocupació definitiva de la resta del territori català, els batallons de treballadors assoliren molt protagonisme a l'hora de portar a terme una bona part de la reconstrucció de les infraestructures catalanes. A causa del gran nombre de danys que es registraren a tot el Principat, la presència de batallons de treballadors fou destacada per tot el territori, realitzant una feina que seria fonamental per restablir les comunicacions per tot el territori.

### **La tasca rectora del Ministeri d'Obres Públiques i de Regiones Devastadas durant la Guerra Civil.**

Des del precís moment que els revoltats foren conscients que la guerra s'allargaria els seus responsables s'encarregaren d'organitzar les futures obres públiques del país. Dins de la Junta

---

<sup>561</sup> A part de l'organització dels batallons de treballadors, els màxims responsables de l'ocupació militar de Catalunya també organitzaren els camps de concentració on havien d'anar a parar els presoners de guerra. Aquests camps de concentració foren els següents:

Archivo General Militar de Ávila (AGMA). C.2251. Cp. 5

Presoners presentats. Centres d'evacuació de l'exèrcit.

- San Juan de Mozarrifar (Saragossa): havia de recollir els evacuats de tots els centres.
- Barbastre: recollia els evacuats de Tremp.
- Tremp: recollia els evacuats del CE d' Urgell i Maestrazgo.
- Selgue: recollia els evacuats dels centres de Binefar, Tamarit, Almacelles i Raïmat.
- Binefar: Recollia els evacuats del centre de Tremp.
- Tamarit: Recollia els evacuats del CTV.
- Almacelles: recollia els evacuats del CE d'Aragó.
- Raïmat: Recollia els evacuats del CE de Navarra.
- Casp: Recollia els evacuats del CE Marroquí.

<sup>562</sup> Archivo General Militar de Ávila (AGMA). Diario Operaciones 105 División. Armario 37, Legajo 4, Carpeta 8, doc.1.

Técnica del Estado ja es va crear una Comissió d'Obres Públiques i Comunicacions sota la direcció de l'enginyer madrileny Mauro Serret. El setembre de 1937, en plena campanya del Nord d'Espanya, el general Franco va encarregar el primer projecte d'estudi d'un pla d'Obres Públiques, que tingués com objectiu regular el treball i impulsar l'economia del país un cop la guerra finalitzés<sup>563</sup>.

Pocs mesos després, ja constituït el primer govern franquista el gener de 1938<sup>564</sup>, fou nomenat ministre d'Obres Públiques l'enginyer Alfonso Peña Boeuf<sup>565</sup>. La seu del nou ministeri es va traslladar a Santander des d'on es va seguir l'elaboració del pla d'obres públiques encarregat pel propi Franco. Aquest pla es va efectuar per les zones que en aquells moments estaven controlades per les autoritats rebels. Finalment va ser presentat el juny de 1938 a examen i aprovació del nou govern. El pla comprenia els territoris de Galícia, nord-est peninsular, Castella la Vella, una part d'Aragó i Extremadura i la zona oest d'Andalusia, i en ell es recollia els sectors de carreteres, obres hidràuliques i ports. Per contra en l'estudi no es contemplava els ferrocarrils, doncs segons els nous responsables ministerials: «[...] de ferrocarriles no había hacer nada entonces, no sólo por el régimen impreciso en que se encontraban aún antes de la guerra [...] sino también por ser más complicada la situación de las redes divididas en las zonas contendientes.<sup>566</sup>» Cal recordar que la situació dels ferrocarrils era força més complexa a causa de les diverses companyies privades que existien i del fet que bona part de la xarxa ferroviària es trobava sota el control del govern legítim de la República.

En aquest pla tampoc es feia referències explícites a la reconstrucció de les infraestructures destruïdes durant la guerra. Les autoritats ministerials tenien molt clar que els danys en les xarxes de carreteres, ferrocarrils i ports eren de consideració, i per aquesta raó, començaren a organitzar les feines a través de les Direccions d'Obres Públiques, que havien de funcionar com a delegacions territorials del ministeri. En les zones que eren ocupades per les tropes

---

<sup>563</sup> Peña Boeuf, Alfonso. «Las obras públicas en la guerra española.» *Revista de Obras Públicas*, 1940, Núm. 84, pàg. 306. En aquest article també s'apunta que tota la feina es va fer sense poder disposar de la documentació necessària ja que aquesta es trobava guardada a Madrid.

<sup>564</sup> El primer govern que va formar el general Franco es va constituir el 31 de gener de 1938 a Burgos. La Llei de 30 de gener de 1938 organitzava l'Administració Central del nou estat franquista. En ella es disposava que l'Administració quedava ordenada en departaments ministerials, al front dels quals hi havia un ministre assistit d'un subsecretari. La presidència del Govern quedava vinculada al Cap d'Estat, i aquest, amb els seus ministres, constituïa el Govern de la nació.

<sup>565</sup> Alfonso Peña Boeuf (Madrid 1888 – 1966) Enginyer de Caminis, Canals i Ports, fou Ministre d'Obres Públiques durant la dictadura franquista entre 1938 i 1945. Tal com es veurà més endavant, sota el seu mandat es va realitzar la major part de la reconstrucció d'infraestructures del país, així com la estatalització del ferrocarril (RENFE), mitjançant el rescat de les empreses, i la nacionalització del sector aeronàutic, a través de la compra per part de l'Estat de la majoria d'accions d'Ibèria.

<sup>566</sup> *Ibidem*. pàg. 307.



insurrectes s'organitzaren aquestes direccions, les quals de seguida es posaven mans a l'obra per realitzar les reconstruccions més urgents. En el cas de Catalunya, tot coincidint amb la caiguda de Barcelona, el 26 de gener de 1939, partiren cap a la capital catalana diversos directors generals del ministeri amb personal a les seves ordres, amb la finalitat de reorganitzar el més ràpid possible els serveis del territori català<sup>567</sup>.

Pel que fa a les Regiones Devastadas, les autoritats colpistes, des del moment que s'adonaren que l'alçament havia fracassat i que el mateix derivava en una guerra civil, tingueren la necessitat de reconstruir els nuclis de població que eren danyats a causa del conflicte. L'organisme que centralitzà tots aquests treballs de reconstrucció, i de reordenació i rediseny els nuclis urbans, fou la Direcció General de Regiones Devastadas. Malgrat tot, fins que la consolidació d'aquest organisme com a entitat pròpia dins de l'entramat burocràtic del govern rebel, es portaren a terme una sèrie de iniciatives que cercaven reconstruir tots els danys de guerra i que conformaren els antecedents de la Direcció General.

El precedent més immediat d'aquesta institució tingué el seu origen el 30 de gener de 1938, quan el govern de Burgos decidí crear el Servicio Nacional de Regiones Devastadas y Reparaciones, en el si del nou Ministeri de l'Interior<sup>568</sup>. No va ser, però, fins al 25 de març<sup>569</sup> d'aquest mateix any que se'n va promulgar el decret fundacional, que establí els objectius i les funcions d'aquest servei. El decret va suposar el control per part de l'Estat, a través d'aquest organisme, de tota actuació referida a la restauració o reconstrucció dels béns de tota classe danyats per la guerra. Al servei va correspondre la direcció i vigilància de tots els projectes de reconstrucció, de tal forma que es prohibí qualsevol tipus d'obra sense la seva autorització. Només quedaren excloses les obres de caire militar que, per exigències de la guerra, necessitaven una urgent reparació, si bé a posteriori sempre va tenir que donar explicacions del fet al Ministeri de l'Interior.

A partir d'aquest decret es publicaren diferents ordres i circulars que anaren configurant el Servei i dotant-lo d'un cos legal i un text explícit d'actuació. En aquest sentit, a través de l'Ordre del Ministeri de l'Interior de l'11 de juny de 1938 s'establí la regularització, organització i funcionament del Servicio Nacional de Regiones Devastadas y Reparaciones.

---

<sup>567</sup> Garelly, Antonio. «El Ministerio de Obras Públicas en Santander.» *Revista de Obras Públicas*, núm. Extraordinari dedicat a la Guerra Civil, 1936-1939 pàg. 166.

<sup>568</sup> Entre els serveis que havia de prestar el nou Ministeri de l'Interior del primer govern franquista, en el seu article 9, apareixia el Servicio Nacional de Regiones Devastadas y Reparaciones. Aquest departament administratiu havia de guardar a partir d'aquest moment una relació immediata i continuada amb els serveis encarregats de dirigir i assessorar en matèria urbanística al propi Estat i a les diverses corporacions locals. Más Torrecillas, Vicente Javier. *Arquitectura social y estado entre 1939 y 1957. La Dirección General de Regiones Devastadas*. Tesis doctoral inèdita, UNED, 2008 pàg. 78

<sup>569</sup> Boletín Oficial del Estado, núm. 527, de l'1 d'abril de 1938. pàg. 6.546-6.547

Tot i aquesta legislació i normatives inicials, aquest servei, que el desembre de 1938 va passar a dependre del Ministeri de Governació, no va començar a actuar de forma efectiva, fins després de la fi de la Guerra Civil, amb la seva transformació en Direcció General de Regiones Devastadas l'agost de 1939. Fins aquesta data, la seva labor fou, bàsicament, d'organització i planificació, en bona mesura com a conseqüència de la manca de personal tècnic qualificat que permetés anar més enllà, doncs la majoria estava mobilitzat als fronts de batalla<sup>570</sup>.

De totes formes, el que es va posar de manifest en aquesta etapa inicial fou el gran interès de l'Estat franquista per crear un organisme administratiu eficient i capaç d'arribar a tots els punts de la geografia espanyola malgrat la manca de recursos i de l'enfrontament armat<sup>571</sup>.

Tot i aquestes primers organismes destinats a la reparació dels danys de guerra, no fou fins al final del conflicte armat, que la reconstrucció no s'iniciaria de manera complerta. La vigència de l'enfrontament, la progressiva ocupació de territoris, molts d'ells – com el cas de Catalunya – molt afectats per les destruccions bèl·liques, motivaren que no es pogués iniciar la reparació dels danys fins al final de les hostilitats. En aquest context de guerra, tal com s'ha apuntat, es posaren els fonaments de la reconstrucció de les destrosses ocasionades a causa de la guerra. Durant la conflagració només es van reconstruir tots aquells danys, especialment infraestructures, que tinguessin finalitats militars, els quals eren imprescindibles per permetre els avanços de les tropes rebels.

---

<sup>570</sup> Tormo, David. «El lent i feixuc intent de reconstrucció d'un país en ruïnes.» DD.AA. *Catalunya durant la Guerra Civil dia a dia*. Vol.24: *Pèrdues humanes i econòmiques de la guerra*. Barcelona: Ed.62 – *La Vanguardia*, 2006 pàg. 93.

<sup>571</sup> Torrecillas, Vicente Javier. Op. cit. pàg. 83.

## **LA RECONSTRUCCIÓ DURANT LA POSTGUERRA (1939-1945).**

Un cop va finalitzar la Guerra Civil, Catalunya es trobava pràcticament devastada. A excepció d'altres indrets molt localitzats del país, on s'havien produït enfrontaments i batalles terribles, com a l'entorn de Madrid, Oviedo, Belchite o Terol; o havien sofert bombardeigs indiscriminats, com a Gernika, Catalunya va ser el territori que més va patir a nivell material la guerra. Moltes localitats catalanes havien quedat pràcticament destruïdes, mentre que les infraestructures de tot el país estaven molt malmeses com a conseqüència dels bombardeigs i de les destruccions portades a terme durant la retirada republicana. Moltes ciutats i poblacions catalanes es trobaven aïllades les unes de les altres a causa de les destruccions patides. Aquesta situació va motivar que l'arribada de queviures i altres productes de primera necessitat fos impossible o molt complicada. Per totes aquestes raons, es pot afirmar que sense cap mena de dubte que Catalunya va ser en el territori més malmès per la guerra, i que per tant, patís els efectes d'aquests danys durant molts anys.

L'obra rectora de les infraestructures durant els anys de postguerra fou executada, tal com s'havia produït ja durant els mesos de guerra, per tres organismes: l'Exèrcit, a través dels seus enginyers militars agrupats en el Servei Militar de Ponts i Camins de Catalunya i dels presoners de guerra, soldats treballadors i presos que redimiren part de la seva condemna fent treballs de reconstrucció; el Ministeri d'Obres Públiques, qui assumí bona part de la reconstrucció de les infraestructures; i en menor mesura, ja que principalment la seva tasca se centrà en la recuperació de les localitats molt malmeses per la guerra, la Direcció General de Regiones Devastadas, que depenia del Ministeri de Governació.

En menor mesura, i moltes vegades utilitzant recursos propis, alguns ajuntaments catalans asumiren ells mateixos la reconstrucció dels ponts, davant la necessitat d'habilitar els passos que comunicaven les localitats entre una riba i l'altra dels rius. En alguns casos, com fou per exemple l'Ajuntament d'Olesa de Montserrat, es reclutaren a voluntaris entre la població per habilitar un pas provisional. En altres casos, com fou el de Sant Quirze de Besora, l'habilitació del pont l'assumiren industrials de la localitat després d'aportar 17.000 ptes<sup>572</sup>.

Tots tres organismes, Exèrcit, Ministeri d'Obres Públiques i Regiones Devastadas, de manera independent i coordinada, foren els encarregats de què les infraestructures de tot el país fossin novament habilitades.

---

<sup>572</sup> Barriuso Babot, Jordi. *Camps de concentració i unitats disciplinàries de treballadors a l'Espanya de Franco*. Treball inèdit de tercer cicle de doctoral de la Universitat Autònoma de Barcelona, 2002.

### **La reconstrucció per part de l'Exèrcit: enginyers militars i treballs forçats.**

Gràcies a l'experiència que havia assolit durant la guerra, i sobretot, als mitjans humans i materials de què disposava, l'Exèrcit franquista va assumir un gran protagonisme a l'hora de reconstruir les infraestructures. La seva tasca es va centrar en la reconstrucció dels ponts que havien quedat malmesos. Per aquesta raó, la seva presència a Catalunya fou molt important ja que, tal com s'ha anat veient, el territori català fou el més afectat per aquestes destruccions. Per tirar endavant la tasca rectora, les autoritats militars disposaren dels enginyers militars, de soldats de tropa, dels presoners de guerra que es trobaven enquadrats en diversos batallons de treballs forçats, de soldats de quinta que foren mobilitzats per realitzar el servei militar en unitats de càstig hereves dels batallons de treballadors i de presos que havien estat condemnats a diferents penes de presó, les quals podien escorçar a través del sistema de redempció de penes per treball.

### **El Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña.**

Les feines de reconstrucció i reparació de fers de carreteres, de ponts i d'altres obres de fàbrica, tant de carreteres com ferrocarrils, així com diversos treballs relacionats amb l'enginyeria militar foren assumits des del final de la guerra pel Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña (SMPC). Aquest servei tingué els seus antecedents, a part de les unitats regulars de l'Arma, en el Servei de Ponts i Camins de l'Exèrcit del Nord, comandat pel tinent coronel Cipriano Arbex, i el Grup de Sapadors de FET, sota les ordres del capità Juan Càmpera Rodríguez. Totes dues unitats depenien de manera directa del Cuartel General d'Enginyers de l'Exèrcit del Nord, sota la direcció del coronel Joaquín de la Llave y Sierra<sup>573</sup>. Amb l'ocupació total de l'Aragó, i l'inici de les ofensives franquistes a Catalunya, el Servei de Ponts i Camins modificà la seva denominació per passar anomenar-se Servicio Militar de Puentes y Caminos del Ejército del Norte. En un inici realitzà dues classes d'obres: unes provisionals, a base de material militar semipermanent, i altres definitives en aquells indrets on era impossible donar pas segur als exèrcits amb material pesant. La seva actuació durant l'ocupació militar de Catalunya fou fonamental, ja que els seus treballs serviren per permetre

---

<sup>573</sup> Joaquín de la Llave y Sierra (Guadalajara 1882 – Madrid 1956). Durant la guerra, el setembre de 1936, organitzà el Servicio Militar de Puentes y Caminos del Ejército del Norte, el qual, al finalitzar la guerra es va transformar en el Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña, amb seu a Barcelona. Com a màxim responsable d'aquest servei dirigí la reconstrucció de centenars de ponts per tot el país fins a la seva dissolució el març de 1943. Nomenat general de brigada el juliol de 1940, fou designat com a director de l'Escola d'Aplicació d'Enginyers. Expediente personal de Joaquín de la Llave y Sierra. Archivo General Militar de Segovia (AGMS).

el pas de les tropes d'infanteria, artilleria i intendència davant les voladures de ponts que estava realitzant l'exèrcit republicà. El servei durant l'ofensiva es dedicà a habilitar ponts provisionals. Fins a l'ocupació total de Catalunya, el SMPCC va habilitar 23 ponts provisionals, 58 ponts definitius, 58 Km de pistes, 34 de carretera nova, 80 reparacions de fers i 70 de conservació i reparació militar de carreteres.

Davant el gran número de destruccions que hi havia per tot el territori català un cop aquest va ser ocupat, les autoritats franquistes decidiren no eliminar aquest servei sinó transformar-lo en el Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña (SMPCC) amb la fi de què col·laborés en la reconstrucció dels danys tant a carreteres com a ponts concentrats a Catalunya. Aquest Servei fou creat l'abril de 1939 per la Comandància General d'Enginyers de l'Exèrcit del Nord després de fusionar el Servicio de Puentes y Caminos d'aquell exèrcit, amb el grup de Zapadores de FET y de las JONS i 6 batallons de treballadors que tenia al seu càrrec.

La direcció del Servicio Militar de Puentes y Caminos de Catalunya fou encomanada al coronel Joaquin de la Llave, qui des d'aquell precís moment tingué com a funcions principals les de dirigir, coordinar i executar les feines de reconstrucció de ponts, tant de carreteres com de ferrocarrils, camins, pistes i carreteres<sup>574</sup>.

El manteniment d'un cos militar especialista com aquest, creat per necessitats de la guerra, en temps de pau no tenia precedents. Per justificar un fet com aquest, les autoritats franquistes manifestaren que el SMPCC es mantenia per recolzar a les institucions civils, Jefatures Provincials d'Obres Públiques i Diputacions que s'havien d'encarregar de realitzar les reconstruccions. Tant les Jefatures, que depenien del Ministeri d'Obres Públiques, com les Diputacions un cop finalitzà la guerra necessitaren un temps per reorganitzar-se i per tant estaven encara mancades d'estructures per assumir aquelles feines<sup>575</sup>. El tenir el SMPCC dedicat a aquestes tasques els alliberà de realitzar uns treballs que per la seva importància calia executar de manera urgent. Més endavant, un cop aconseguiren consolidar les seves estructures, els tres organismes seguien col·laborant en la reconstrucció de les

---

<sup>574</sup> Així ho reflectí l'Ordre en què es creava aquesta unitat: «*Dicho Servicio se encargará de la reconstrucción de algunas obras de fábrica destruidas en Cataluña, para cuya terminación se pondrá de acuerdo el Comandante General de Ingenieros de mi [Cuartel General de la 4 Región Militar] con el Ministro de Obras Públicas [...]*». Arxiu Intermedio. 3ª Subinspecció General (Pirenaica) de l'Exèrcit de Terra. Fons Capitanía General IV Regió Militar. Assumptes. Caixa 5.

<sup>575</sup> Així ho manifestà el propi coronel la Llave en una conferència realitzada a finals de 1940 sobre la cooperació de l'exèrcit en la reconstrucció de ponts: «*Las Jefaturas de Obras Públicas – excepto la de Tarragona, que venía funcionando durante la guerra fusionada con la de Castellón – tuvieron que surgir, no de la nada, sino del verdadero caos creado por el régimen de la Generalidad y la dominación roja; por lo cual, bajo la iniciativa del Excmo. Señor Ministro de Obras Públicas, Sr. Peña, se emprendió una labor de colaboración, repartiendo las obras en los ejes principales, entre la Jefatura y el Servicio, tendiendo al mejor rendimiento [...]*» Llave y Sierra, Joaquin de la, «Cooperación del Ejército en la reconstrucción de puentes» *Anales del Instituto Técnico de la Construcción y Edificación*. Madrid, núm. VI, 1940, pàg. 18

infraestructures, doncs el tenir el suport dels militars en les obres de reparació no només els servia per assolir els objectius el més aviat possible, sinó que a més a més, els hi servia per alleugerar despeses, ja que tant Obres Públiques com les Diputacions s'estalviaven dels seus pressupostos els treballs dels ponts que refeien els militars, la mà d'obra, els materials, etc. Tot això anava a càrrec dels pressupostos de l'exèrcit.

Una de les causes que explicaria el perquè era més econòmic utilitzar el SMPCC fou que tant utilitzà mà d'obra presonera de guerra, enquadra en BBTT, com personal que es trobava privat de llibertat a la presó després de ser condemnat i que redimia part d'aquest càstig a través del sistema de redempció de pena per treballar. La utilització d'aquests presoners i presos, els quals rebien un sou pràcticament testimonial, fou un dels arguments que explicaria el perquè els serveis que oferia el SMPCC eren més baixos.

A part d'aquest fet, els treballs que realitzà de manera directa el SMPCC també serviren per suplantar les feines que hauria d'haver capitalitzat les empreses privades. Foren multitud els projectes que presentava l'administració franquista a concurs públic, tant Diputacions com a nivell estatal, que quedaren deserts, sobretot durant 1939 i 1940, al no presentar-se cap empresa. Totes aquestes obres que quedaven sense adjudicació havien d'ésser assumides o bé per part de l'Estat (via administrativa), o bé, a través de l'Exèrcit. La manca de diners, de materials i de mà d'obra especialitzada que pogués dur a terme els treballs, molta ella empresonada o exiliada, foren les causes principals que explicaren el perquè el sector privat no participà en un primer moment de la reconstrucció d'infraestructures.

Aquest esperit de cooperació quedà perfectament reflectit pel general Joaquín de la Llave en un article que publicà a *La Vanguardia Española* l'1 de gener de 1941, en què s'esmentava: *«Transformado, al acabar la guerra, el Servicio de Puentes y Caminos que actuaba en el Ejército del Norte en otro circunscrito a lo regional, por iniciativa del ministro Sr. Peña se estableció un reparto de la ingente labor a realizar entre dicho servicio y las Jefaturas de Obras Públicas. Le convenía aquél, por su modo de trabajar, en términos generales, emplear la mano de obra en masa, es decir, o en puentes de importancia o en series de obras condensadas en sectores no muy extensos [...]»*

Per totes aquestes raons, la tasca que portà a terme el SMPCC fou indispensable per la reconstrucció de ponts a Catalunya. Sota la seva direcció s'aconseguí en un primer moment habilitar el pas per molts ponts volats, per més tard consolidar-los de manera definitiva.

Els treballs de reconstrucció que assumí el SMPCC també fou fonamental per les Diputacions Provincials, especialment per les de Barcelona, Girona i Lleida. En tots tres casos el servei

s'encarregà de realitzar i costejar la reconstrucció de diversos ponts que passaven per vies veïnals.

En el cas de la Diputació de Barcelona de les 211 destruccions de ponts que es comptabilitzaren, en una vintena hi ha constància de què el SMPCC participà de manera directa en la seva reparació, tot i que la xifra amb el temps s'anà ampliant a causa de què moltes obres que havien de ser executades pel sistema de contracta o administratiu (subhasta i o concurs públic) acabaren finalment en mans de l'exèrcit al quedar desertes.

La bona tasca portada a terme pel SMPCC, i sobretot, l'estalvi que suposava per les arques de les diputacions que aquest organisme assumís la reconstrucció de ponts quedà perfectament reflectit en la sessió de la Comissió Gestora de la Diputació de Girona del setembre de 1940: *«El Gestor Ponente de Obras y Vías S. José M<sup>a</sup> Noguera, participa a sus compañeros de Gestora de haber realizado una visita de inspección a los distintos puentes construidos por los servicios de Caminos y Puentes del Ejército, que son propiedad de esta Diputación, de cuya visita traía las mejores impresiones, no ya solo por la economía que para esta Corporación ha supuesto la realización de dichas obras, sino que también por lo bien y perfecto de las mismas que hacían honor al servicio referido [...]»*<sup>576</sup>

Els treballs de reconstrucció del SMPCC a les comarques gironines no només se centraren en les obres destruïdes durant la guerra sinó que també afectaren els ponts que quedaren malmesos com a conseqüència de les inundacions del 18 d'octubre de 1940 i del 28 d'abril de 1942.

L'any 1943 la Diputació Provincial de Girona encara seguia sol·licitant ajuda al SMPCC, sobretot per qüestions econòmiques: *«El Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña, se ofrecía a realizar el grupo de obras que se trata, por su cuenta, siempre que se subvencionara con cantidades inferiores en su cuantía a los presupuestos de Administración fijados por el propio ingeniero provincial, es decir, que cooperando patrióticamente a los fines de la Reconstrucción Nacional dentro de esta provincia, iba a producir ventajas positivas al erario provincial de una parte, y de otra, a solucionar el problema de la inmediata ejecución de las obras. [...] La Comisión Gestora acuerda aceptar el ofrecimiento hecho por el Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña, Organismo Oficial, ya que el Ejército es parte integrante y principalísima de la Nación y es la rama de sus Ingenieros Militares la que ejecutarán tales obras, que han obtenido éxitos en toda Cataluña, y en su consecuencia, subvencionar la ejecución [...] reservándose la Diputación el derecho de*

---

<sup>576</sup> Arxiu Històric de Girona (AHG). Diputació de Girona. Transports i comunicacions. Carreteres. Capsa 159.

*realizarlas todas [...]»*<sup>577</sup> En total la Diputació de Girona sol·licitava la col·laboració del SMPCC per la reconstrucció de 9 ponts. La resposta a la demanda de la Diputació per part de l'Exèrcit no es va fer esperar, sorprenent-se de què l'esmentada institució acceptés un oferiment que no s'havia realitzat, rebutjant d'aquesta manera l'acord, a l'argumentar que: «*[...] no puede sin embargo conceder su conformidad al acuerdo adoptado por esa Excma. Corporación de 12 de marzo último, toda vez que por ley de 2 de marzo [...] el Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña pasa a denominarse Servicio Militar de Construcciones [...] mas nada dice la Ley de las obras pendientes de ejecución.*» D'aquesta manera el propi Exèrcit denegava la sol·licitud realitzada per la Diputació de Girona al recordar-li que ja no existia el SMPCC. És sorprenent que una institució com la Diputació no estigués assabentada de què aquest organisme hagués estat substituït per un de nou i que tirés pel dret a l'hora d'adjudicar una sèrie d'obres a una altra institució sense informar-la prèviament. Entenem que deuria ser una pràctica habitual l'adjudicar obres de reconstrucció al SMPCC des de les diputacions i que aquestes fins i tot ja ni preguntessin si l'organisme en qüestió estava conforme en realitzar-les. L'estalvi en recursos que suposava la reconstrucció per l'Exèrcit de ponts i altres obres de fàbrica motivà, pel que sembla, un abús per part de certes corporacions. Per aquesta raó, en aquest mateix document, tot cercant posar ordre a aquesta situació, l'enginyer en cap d'Obres Públiques de la província de Girona recordava als responsables de la Diputació que només en un cas l'Exèrcit es podia encarregar de fer obres per altres institucions públiques: «*[...] Las obras públicas a cargo de cualquier Ministerio, cuando las mismas no hayan podido ser ejecutadas por quedar desierta la subasta que legalmente se anuncie para su construcción, así como los concursos llevados a cabo con iguales formalidades, siempre que así lo solicite del Ministerio del Ejército el Ministro a cuyo departamento afecte la obra a realizar*»<sup>578</sup>. És a dir, l'Exèrcit només es podia encarregar de realitzar feines de reconstrucció quan el concurs públic per executar les obres amb capital privat quedés desert. No es podia doncs adjudicar una obra directament a l'Exèrcit. Aquesta norma ja era vigent l'any 1943, però no es deuria aplicar. Aquesta suposició es realitza a partir de recolzar-nos en els escrits del general Joaquin de la Llave de l'any 1941, quan parlava que les restriccions legals que impediien a l'Exèrcit treballar en obres públiques l'any 1940 i que havien estat ignorades gràcies al bon enteniment del capità general de Catalunya, el general Orgaz, i el ministre d'Obres Públiques Alfonso Peña: «*Hacia el mes de abril se*

<sup>577</sup> Arxiu Històric de Girona (AHG). Diputació de Girona. Transports i comunicacions. Carreteres. Capsa 159.

<sup>578</sup> Arxiu Històric de Girona (AHG). Diputació de Girona. Transports i comunicacions. Camins veïnals. Capsa 156.



*presentó un período crítico, por tener que ajustarse a las normas administrativas ordinarias, que imposibilitaban que se emplearan créditos del Ejército en trabajos que en la marcha corriente del Estado corresponden a Obras Públicas. Pero la iniciativa del capitán general de Cataluña, acogida por el ministro de este ramo, salvó este escollo, con lo cual se ha podido continuar la labor con igual intensidad<sup>579</sup>».*

No només les diputacions provincials sol·licitaren els serveis del SMPCC. Alguns ajuntaments també s'adreçaren a aquest servei per demanar la realització de treballs de reconstrucció dels ponts que passaven pel seu municipi. Aquest va ser el cas de l'Ajuntament de Manresa, qui davant la necessitat de reconstruir el pont de la Reforma, s'adreçà al SMPCC: «Quant a les obres de construcció, en un principi van decidir contractar-les per subhasta, però a finals d'any el Servicio Militar de Puentes y Caminos s'oferí per fer-les en bones condicions econòmiques. Davant l'oferta, que suposava una considerable rebaixa de preu i temps per l'experiència de mitjans amb què comptaven, de la construcció se'n encarregà l'exèrcit, sota la direcció del comandant Càmpera i la col·laboració dels tècnics municipals<sup>580</sup>.»

La raó d'existència del SMPCC fou la de realitzar treballs de reconstrucció sobre ponts. Per aquesta raó des del mateix moment que finalitzà la guerra es posà de relleu la labor reconstructora que estava realitzant. El 8 de setembre de 1939 sortí publicat a *La Vanguardia Española* un reportatge fotogràfic on s'informava de la important tasca reconstructora que estava realitzant el SMPCC. A part de les fotografies dels treballs per habilitar el pas als ponts de Monistrol, Sant Boi de Llobregat i Martorell, l'article explicava que el SMPCC des de l'inici de l'ocupació de Catalunya havia habilitat de manera definitiva 96 ponts i es trobaven en construcció 61. En aquestes feines estaven treballant sis companyies de sapadors i deu batallons de treballadors, amb total de 9.000 homes. Amb el pas dels mesos, aquestes xifres anaren en augment. El març de 1940, en un altre article publicat a la revista *Destino*, el SMPCC ja tenia al seu servei vuit companyies de sapadors i onze batallons de treballadors, amb un total de 10.000 homes, entre els que figuraven 180 especialistes i personal civil<sup>581</sup>.

A part de les dades estadístiques i propagandístiques, els reportatges també serviren per esmentar la tasca destructora que havien portat a terme els republicans durant la seva retirada, considerant-la com a inútil des del punt de vista militar: «[...] Como los rojos han perfeccionado en Cataluña los medios de destrucción que emplearon desde el principio de la guerra, las obras representan, una vez terminadas, mucho menos trabajo del que han costado

<sup>579</sup> «El Servicio de Puentes y Caminos» *La Vanguardia Española*, 1 de gener de 1941, pàg. 4.

<sup>580</sup> Sánchez Arce, Roser. «El pont de la reforma (Manresa)» *Dovella*, desembre de 1992, pàg. 35-40.

<sup>581</sup> Picañol, Javier. «Puentes volados.» *Destino. Política de unidad*. Núm. 137, 2 de març de 1940, pàg. 1 i 12.

*en realidad. [...] Y además, gran parte de ella no responde a una finalidad militar, pues afecta a pueblos aislados o a obras que no podían dar paso a tropas de importancia. ¿Qué razón hay para dejar cortado Peramola, en el fondo de un afluente del Segre, o para volar el puente del Diablo, en Martorell [...] que sólo podía dar paso a peatones de a uno, que igual pasaban vadeando el río? Las obras tienen, naturalmente, importancia muy variable. En este momento las mayores que hay en construcción son las del puente de Martorell, sobre el Noya (sic) en la carretera de Lérida a Barcelona, en que se substituyen por seis tramos de hormigón armado [...] Y la de Sarriá de Ter, entre Gerona y la frontera [...]*

*Han quedado en perfectas condiciones de circulación las carreteras de Tarragona, por Villanueva, de Lérida a Barcelona, de Barcelona a Figueras, de Barcelona Ripoll, y de Manresa a Berga, y están muy próximas a terminarse las de Manresa, Solsona y Cardona; San Quirico a Berga; Igualada a Manresa; Olot a Camprodon y otras menos importantes.*

*Merece destacarse la diferencia: el ejército rojo, mandado por los que presumían de amar a Cataluña, han dejado a su economía en riesgo de colapso, al anular el sistema nervioso de sus comunicaciones. Y el Ejército nacional, callada, y eficazmente, va restaurando estos daños<sup>582</sup>»*

Des de les seves oficines instal·lades en un primer moment al Govern Militar de Barcelona, per passar posteriorment l'any 1941 a un local de la Ronda Universitat de la mateixa capital catalana, el SMPC de Catalunya seguí realitzant un treball important de reconstrucció de ponts. En aquestes oficines el SMPCC instal·lar els seus arxius on s'hi recollien més de 1300 fitxes per cadascun dels ponts que havien estat volats. En elles es recullien les dades de cada pont i la seva ubicació en un plano. La seva feina permeté que les comunicacions entre les diferents localitats catalanes es restablissin, que el transport es pogués anar normalitzant i que, per tant, els productes de primera necessitat arribessin a totes parts del territori. La reparació de ponts i carreteres també possibilità que el setembre de 1939 la Volta Ciclista a Catalunya

---

<sup>582</sup> «Reportes de La Vanguardia. Servicio Militar de Puentes y Caminos.» *La Vanguardia Española. Suplemento.* 8 de setembre de 1939, pàg. 2-3 Més endavant, el general La Llave tornà a criticar l'actuació destructiva de l'exèrcit republicà a Catalunya durant la seva retirada comparant-la amb la que s'havia produït al nord d'Espanya: «*En Cataluña las cosas se llevaron de forma muy distinta [en comparació al Nord d'Espanya] Aquí se destruyó lo mismo si la carretera correspondía a un eje de maniobra del ejército triunfador que si se trataba de una vía de poca monta y sin ninguna relación con los avances. Este es el caso de tantos tranquilos valles del Pirineo, a los que si llegó la revolución no hizo otro tanto la guerra y que quedaron cerrados por la destrucción de un puente de mayor o menor cuantía, que fue destruido en un instante, sin tener en cuenta los años de esfuerzos, gestiones y sacrificios que costó levantarlo. Y lo mismo puede decirse del magnífico Puente del Diablo, de Martorell y del histórico puente Viejo, de Manresa, dos puentes que en realidad no conducían a ninguna parte y que sólo servían para el paso de peatones. Destruían ta sólo por el placer morboso de destruir [...] intentaron volar el Arco de Bará [...] que ni tan solo es puente. Tal vez creían que lo era [...]*» Picañol, Javier. «Puentes volados.» *Destino. Política de unidad.* Núm. 137, 2 de març de 1940, pàg. 1 i 12.

es pogués tornar a celebrar amb certa normalitat: «[...] ya que a merced a los trabajos ímprobos del SMPC, la vuelta a Cataluña podrá desfilar por un recorrido, este año relativamente corto, en el que se encuentran ciento diez puentes destruidos por la horda roja, cuarenta y dos de ellos ya reconstruidos con eficacia y estilo y los restantes a punto de terminar, con el paso perfectamente habilitado al tránsito, circunstancia ésta de suma importancia, ya que merced a ella puede ser un hecho en 1939 la XIX Vuelta a Cataluña.

[...] Dijimos que se podía efectuar la vuelta este año merced al celo con que el SMPC ha procedido a librar al tránsito las carreteras que las hordas rojas destrozaron en forma que aun ignoran muchos ciudadanos, pues no se limitaron a volar puentes y alcantarillas, sino que hicieron venir abajo virajes y tramos de carreteras situados en lugares altos para imposibilitar el tránsito. El citado servicio ha terminado ya numerosos puentes, ha establecido pasos provisionales y desvíos bien marcados, de tal manera que ninguno de los vehículos seguidores de la carrera se encontró con dificultades para continuar su camino en los 1.000 Km. que aproximadamente mide el circuito de la carrera<sup>583</sup>.»

Segons les dades publicades l'octubre de 1940 per la *Revista Obras Públicas*<sup>584</sup> el nombre de ponts reconstruïts a Catalunya pel SMPCC fou de 222<sup>585</sup> sobre un total de 1.108, xifra més que significativa per veure la important tasca que desenvolupà. Per províncies els ponts reparats per aquest servei foren els següents:

Barcelona	80
Girona	89
Lleida	52
<u>Tarragona</u>	<u>1</u>
Total	222

A principis de l'any 1940 el màxim responsable del Servei, el general La Llave, calculava que les despeses que havien suposat la reconstrucció de totes aquestes obres superava els tres milions de pessetes i que, segons els seus càlculs, els treballs de reparació de totes aquestes

<sup>583</sup> «Hoy, primero de los ocho días de la Vuelta a Cataluña. La carrera puede celebrarse gracias a la meritísima labor del Servicio Militar de Puentes y Caminos.» *La Vanguardia Española*, 17 i 21 de setembre de 1939, pàg. 4 i 11.

<sup>584</sup> Resumen de las destrucciones de la guerra en la red de caminos del Estado». Dins de la *Revista de obras públicas*. Madrid: Núm. especial 1936-1939.

<sup>585</sup> Segons una entrevista realitzada pel general La Llave a la revista *Destino*, el març de 1940 el SMPCC ja havia reconstruït unes 200 obres. Picañol, Javier. Op. Cit. pàg.12

destruccions no finalitzarien fins a uns quatre anys<sup>586</sup>. Com es veurà, el general Joaquin la Llave no es va equivocar gaire en les seves previsions.

Entre els principals ponts en què habilità o reconstruí destacaren:

**Girona:** el del Caudillo a Sarrià de Ter (Gironès), el del Tinent General Orgaz a Torroella de Montgrí (Baix Empordà), Bonmatí (Selva), Osor (Selva), Pasteral (Selva), el Viaducte del Carburo a Sant Pau de Segúries (Ripollès), el del Manol, La Sala, a la carretera de Caldes de Malavella (Selva), Forcarà, Sant Pere Pescador (Alt Empordà), Alférez Huarte a Girona (Gironès).

**Barcelona:** Barcelona (Barcelonès), Manresa (Bages), Súria (Bages), Sant Sadurní d'Anoia (Alt Penedès), Roda de Ter (Osona), Sant Quirze de Besora (Osona), Martorell (Baix Llobregat), Sant Boi de Llobregat (Baix Llobregat), Molins de Rei (Baix Llobregat).

**Tarragona:** Calafell (Baix Penedès).

**Lleida:** Vilanova de la Barca (Segrià), Balaguer (Noguera), Lleida (Segrià)<sup>587</sup>, entre d'altres.

Com s'ha anat comprovant l'actuació del SMPCC fou molt destacada a les comarques gironines, barcelonines i lleidatanes. Especialment intensa fou la seva activitat a la província de Girona a causa dels danys de guerra i de les inundacions que es registraren als anys 40 i 42<sup>588</sup>. La tasca rectora de ponts en aquests indrets fou constantment recollida per la premsa franquista gironina, la qual quasi setmanalment treia una notícia sobre els treballs que estava dirigint el SMPCC. Les informacions que s'anaven publicant foren una eina propagandística pel règim per mostrar tant les labors de reconstrucció que es portaven a terme, com els danys que havien provocat els republicans. La feina del SMPCC fou en tot

---

<sup>586</sup> *Ibíd.*

<sup>587</sup> En el cas de Lleida un nombre important de feines de reconstrucció es realitzaren poc després del final de la guerra. Per aquestes dates foren reparats set ponts, vint-i-dos pontons, onze clavegueres i dotze murs. D'aquestes feines destacà l'habilitació del pont de la capital lleidatana. «La reconstrucción de puentes en la provincia de Lérida.» *La Vanguardia Española*, 1 de desembre de 1943.

<sup>588</sup> L'ampli abast de les inundacions va portar a la redacció d'una llei per part de la Jefatura del Estado, de 25 de novembre de 1940, on s'autoritzava a traslladar batallons de treballadors a les localitats més danyades: «*para ayudar a Cataluña al remedio de los daños causados [...] se incluye la utilización de Batallones de Trabajadores y también de Brigadas de presos para los trabajos de desescombro y reconstrucción.*» També es creava per aquesta llei una Comissaria General: «*con todos los poderes para el rápido restablecimiento de toda esta zona industrial.*» citat per Barriuso Babot, Jordi. Op. Cit. pàg. 98.

moment elogiada tant per la bona tasca feta com per la velocitat en què es feia. D'aquesta forma s'han localitzat multitud de notícies en què s'informava de la inauguració d'un pont o la fi de les feines de reconstrucció realitzades per aquest servei. Així el 17 de maig de 1940 a la portada del diari *Pirineo* de Girona es publicava que el servei militar havia reconstruït quatre ponts, en concret el de Santa Eugènia, el de Bonmatí, el d'Anglès i el del Pasteral. La premsa franquista gironina destacà tant la feina que portà a terme el SMPCC, que l'acabà comparant amb l'Organització Todt alemanya<sup>589</sup>: «[...] siendo el primer ensayo que se hace en nuestra Patria de una organización estatal de trabajo que intenta imitar en pequeñas proporciones esta Organización admirable del Tercer Reich alemán, la Organización Todt<sup>590</sup>.»

La idea de convertir el SMPCC en l'Organització Todt espanyola i un referent d'un primer organisme estatal de treball a l'estil feixista també fou defensada pel periodista Eduardo Carballo en un article publicat a la revista *Monópolis* l'any 1942: «Al mismo tiempo, cada día es mayor el número de obreros especializados civil encuadrados en sus filas, valiéndose además de técnicos civiles, ingenieros y arquitectos y estudiantes de los últimos cursos de dichas carreras, para la confección de proyectos y dirección de los trabajos en las obras, logrando formar en principio o embrión, una corporación que, aunque modesta, tenía como finalidad construir el primer ensayo de organismo estatal del Trabajo, similar en sus finalidades a lo que ha conseguido la Organización TODT en Alemania<sup>591</sup>.»

Els arguments per comparar el SMPCC amb l'organització Todt no només es recolzaven en què tots dos tenien finalitats semblants, treballs militars, habilitació de passos, fortificació, sinó que també perquè tots dos organisme utilitzaren presoners per assolir aquests objectius. Com s'ha posat de manifest, i com es veurà més endavant, el SMPCC va comptar amb 10 batallons de treballadors i més de 9.000 homes, entre personal militar i presos, per reconstruir ponts, fer feines de caire militar o civil i fortificar la frontera.

---

<sup>589</sup> Afiliat des de 1922 al Partit Nacional Socialista Alemany (NSDAP), Fritz Todt es convertí en inspector general de Carreteres Alemanyes el 1933 i dirigí, des de 1934, el Departament Central de Tècnica del NSDAP. Des de 1938 fou, a més a més, el responsable de l'Ordenament del Sector Alemany de la Construcció, funció en la que tenia competències sobre les autopistes del Reich i sobre les fortificacions militars, com per exemple l'aixecament de la Línia Sigfrid. El 1938, es creà l'Organització Todt, responsable dels grans projectes militars, a on eren destinats presoners de camps de concentració i treballadors forçats. Ja iniciada la II Guerra Mundial fou nomenat ministre d'Armament i Municions. Des d'aquest lloc de responsabilitat inicià la direcció dels treballs de fortificació del canal de la Mànega, on hi treballaren molts presoners de guerra. Fritz Todt morí, sense poder veure el final de la seva obra, el gener de 1942 a causa d'un accident d'aviació.

<sup>590</sup> «La labor de reconstrucción efectuada por el Servicio Militar de Puentes y Caminos en Gerona y su provincia.» *El Pirineo*, 3 de febrer de 1942.

<sup>591</sup> Carballo, Eduardo. «Hacia las modernas organizaciones de trabajo» *Monópolis: revista ilustrada de economía*. Madrid: 1942.

A part de ponts el SMPCC també intervingué en els treballs de construcció de la Caserna Militar de Lleida, l'Hospital Militar, Govern Militar, Residència d'Oficials, habitatges i Pavellons Militars de Barcelona, cases protegides a Lleida i Roda de Ter, el panteó funerari dedicat als soldats del CE d'Urgell del cementiri de Sant Andreu de Barcelona, el camp de tir de Barcelona i el mercat de Girona.

El SMPCC fou dissolt el 2 de març de 1943 i substituït per un nou organisme, el Servicio Militar de Construcciones<sup>592</sup>, sota la direcció del comandant d'enginyers Juan Campora<sup>593</sup>. Els motius d'aquesta dissolució foren la necessitat que tenien les autoritats del règim de poder acudir a través d'un nou organisme a altres obres d'interès militar. Aquesta necessitat motivà que s'estengués l'àrea d'actuació d'aquest servei dotant-lo d'una organització pròpia que tingués autonomia a l'hora de desenvolupar el treball<sup>594</sup>.

A partir d'aquesta data el Servicio Militar de Construcciones, el qual depenia de manera directa de la Direcció General de Fortificacions i Obres del Ministeri de l'Exèrcit, assumí les tasques de l'anterior organisme, especialment la reconstrucció dels ponts on estava treballant l'antic SMPCC, així com la construcció d'obres hidràuliques i carreteres, en constant col·laboració amb el Ministeri d'Obres Públiques. Per poder establir aquesta col·laboració s'havia de complir un requisit important, que les obres públiques afectades no haguessin estat executades a causa d'haver quedat desertes les subhastes o els concursos públics per realitzar-les. La Llei també establia que les obres que realitzés en nou Servei Militar de Construccions fossin assumides per destacaments penals o per obrers civils.

A part d'aquesta col·laboració també participà en feines pel Ministeri d'Indústria, construint els centres més importants de la Junta d'Energia Nuclear; amb els d'Educació Nacional, Justícia i Governació, i amb l'Obra Sindical del Hogar, l'Instituto Nacional de Previsión i varis ajuntaments.

Des del punt de vista militar, realitzà obres defensives tant al territori peninsular, a les illes i a l'Àfrica Occidental, especialment durant els anys que durà la II Guerra Mundial i per impedir més tard l'entrada de maquis.

Tal com s'ha vist, el nou Servicio Militar de Construcciones es dedicà a finalitzar els treballs de reconstrucció que havia iniciat el SMPCC. La seva tasca en aquest sentit fou molt menor,

---

<sup>592</sup> Per una primera aproximació de l'organització i tasques realitzades per aquest organisme vegeu: Gorostiza Langa, Santiago; Pérez-Olivares García, Alejandro. «Recompensando al estamento militar: El servicio militar de construcciones y su obra entre 19423 y 1950.», Comunicació presentada al *XI Congreso de historia contemporánea*, Granada, setembre de 2012.

<sup>593</sup> Boletín Oficial del Estado (BOE), núm. 76, 17 de març de 1943.

<sup>594</sup> El reglament que organitzà el funcionament del nou servei es publicà al BOE núm. 125 del 5 de maig de 1943.

ja que la feina importat ja havia estat finalitzada pel seu antecessor. Poc a poc, les seves atribucions s'anaren centrant en feines d'un tipus més ampli de construcció d'equipaments tant per l'Exèrcit com per altres sectors i organismes públics.

### **Els presoners de guerra republicans al servei de la reconstrucció. Els batallons de treballadors a Catalunya entre febrer de 1939 i juliol de 1940.**

Una part destacada de la reconstrucció de ponts, carreteres i xarxa ferroviària l'assumiren els presoners de guerra republicans que es trobaven enquadrats en els batallons de treballadors. El manteniment d'aquestes unitats de càstig i de treballs forçats es produí tan per motius repressius, calia seguir amb el càstig sobre els soldats republicans, com econòmic, atès que les feines que realitzaven tenien un cost mínim per les autoritats franquistes. En un moment on els recursos eren minsos, el poder comptar amb tota aquesta mà d'obra fou d'un gran valor per aquestes autoritats a l'hora de poder emprendre l'obra rectora del país.

El nombre tan destacat d'infraestructures danyades a Catalunya motivà que la presència de batallons i presoners al territori fos en augment a partir de febrer de 1939. Les primeres dades oficials que s'han localitzat sobre la seva presència a diferents localitats catalanes parlen que a inicis de març de 1939 ja funcionaven a ple rendiment vuit batallons de treballadors amb un total de 7.780 homes<sup>595</sup>, és a dir, presoners de guerra que havia anat capturant l'exèrcit franquista durant el seu avanç i que es trobaven destinats en aquelles unitats de treballs forçats.

Les xifres de presoners, com la de batallons destinats a Catalunya, anà en augment amb el pas dels mesos. A finals d'abril de 1939, ja finalitzada la guerra, el número de batallons de treballadors en funcionament per terres catalanes era de deu, mentre que els presoners que es trobaven destinats era de 8.125. Com es pot constatar la presència de presoners de guerra no tant sols no disminuïa amb la fi del conflicte sinó que anava en augment.

A finals de 1939 ja eren vint-i-set els batallons de treballadors que funcionaven a Catalunya, superant àmpliament la xifra de 10.000 presoners. L'arribada de l'any 1940 serví perquè de manera progressiva s'anés reduint el número de batallons destinats a Catalunya, havent-hi vint-i-quatre al març de 1940 i divuit al juny del mateix any<sup>596</sup>. El que no es reduí, sinó tot el contrari, fou la quantitat de presoners reclusos en aquelles unitats de treball. L'abril de 1940,

---

<sup>595</sup> Arxiu Intermedio. 3<sup>a</sup> Subinspecció General (Pirenaica) de l'Exèrcit de Terra. Fons Capitanía General IV Regió Militar. Assumptes. Caixa n<sup>o</sup>5.

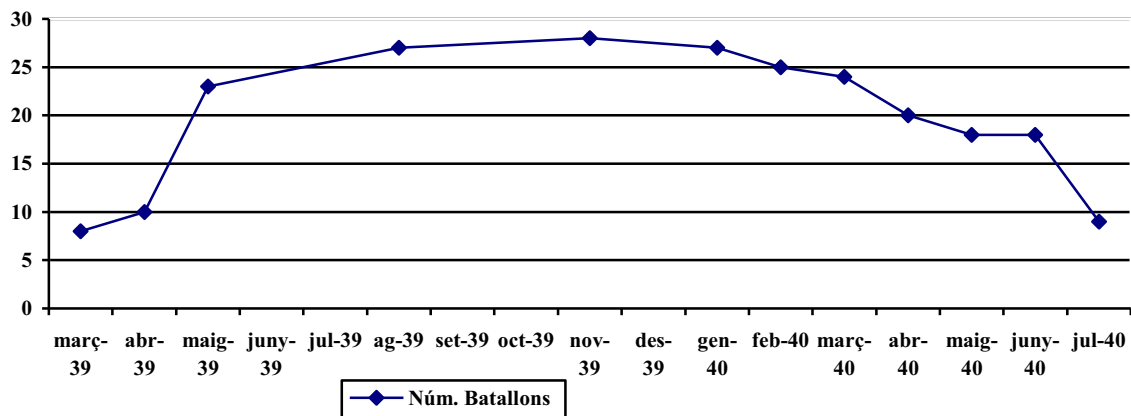
<sup>596</sup> Arxiu Intermedio. 3<sup>a</sup> Subinspecció General (Pirenaica) de l'Exèrcit de Terra. Fons Capitanía General IV Regió Militar. Assumptes. Caixa n<sup>o</sup>14, 20 i 21.

un any després de finalitzada la guerra, només a Catalunya hi havia 14.055 presoners treballadors<sup>597</sup>, xifra molt considerable i que ens permet constatar la importància que tingué pel franquisme, tant repressiva com econòmicament, el sistema de treballs forçats. Els seus treballs estaven permetent la reconstrucció de les infraestructures catalanes. En aquests dos punts ens on recaigué l'èxit d'aquelles unitats i explicaria el perquè les mateixes estigueren durant tant de temps en funcionament.

**Taula 34. Presència de batallons de treballadors a Catalunya març 1939 – juliol de 1940:**

Any	Mes	Número de batallons a Catalunya
1939	Març	8
	Abril	10
	Maig	23
	Agost	27
	Novembre	28
1940	Gener	27
	Febrer	25
	Març	24
	Abril	20
	Maig	18
	Juny	18
	Juliol	9

Font: elaboració pròpia a partir de la documentació localitzada a l' AISGP.



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes a l'Arxiu Intermedio. 3<sup>a</sup> Subinspecció General (Pirenaica) de l'Exèrcit de Terra. Fons Capitanía General IV Regió Militar.

El major número de batallons de treballadors a Catalunya es donà a finals de 1939, coincidint amb la màxima activitat de reconstrucció del país. La presència d'aquelles unitats començà a decreïxer de manera notable a partir d'abril de 1940. En aquesta data molts batallons s'anaren fusionant amb d'altres, fet que no significà un descens del nombre de presoners, ja que

<sup>597</sup> Arxiu Intermedio. 3<sup>a</sup> Subinspecció General (Pirenaica) de l'Exèrcit de Terra. Fons Capitanía General IV Regió Militar. Assumptes. Caixa n°14 i 21



aquests només foren repartits en altres unitats a causa de la finalització d'alguns treballs. Coincidint amb la desaparició dels batallons i amb el llicenciament de bona part dels seus presoners, el juliol de 1940, també es donà la xifra més baixa d'aquelles unitats a Catalunya.

Els presoners de Franco foren els encarregats de reconstruir pràcticament tot el país. Per les autoritats del nou règim els presoners republicans havien estat els responsables de les destruccions, obviant que també ells havien estat responsables dels danys a través dels bombardeigs. Per tant, i tot seguint amb el seu argument, com els republicans havien estat els responsables dels danys, a ells els hi pertocava, en el que seria un dels arguments més perversos que utilitzaren els franquistes per justificar els treballs forçats, refer tot el que havia quedat destruït.

Per fer-ho les autoritats militars del règim organitzaren els presoners en diferents unitats amb la finalitat de què el seu funcionament fos adequat i així poder obtenir el màxim rendiment de la seva feina. En el instant que aconseguiren unificar criteris sobre el tractament dels presoners de guerra, els batallons de treballadors passaren a estar sota el control de la Inspecció de Camps de Concentració de Presoners de Guerra (ICCP), la qual estigué dirigida pel coronel inspector Luis Martín Pinillos y Blanco de Bustamante. Amb la fi de la Guerra Civil la Inspecció decidí establir a cadascun dels territoris ja ocupats una subinspecció, les quals havien de servir per controlar i organitzar en el seu territori el funcionament dels camps de concentració i batallons de treballadors. Cadascuna de les subinspeccions estigueren sota el comandament dels diferents capitans generals de les vuit Regions Militars –a part del Protectorat de Marroc i les Illes Balears i Canàries– en què es dividí el territori espanyol un cop finalitzà la guerra<sup>598</sup>. Els Capitans Generals de les regions militars, juntament amb les subinspeccions de camps de concentració i presoners de guerra, foren els encarregats de controlar i classificar els presoners que encara quedaven, i de repartir les feines que havien d'executar els diferents batallons de treballadors que estaven repartits per tot el territori espanyol.

Catalunya quedà enquadrada dins de la IV Regió Militar, amb capital a Barcelona. Per la seva banda, la subinspecció de presoners de guerra també s'establí a Barcelona –concretament al carrer Via Laietana núm. 32– des d'on controlava el funcionament dels camps de

---

<sup>598</sup> BOE núm.206, 25/07/39. Els Cossos d'Exèrcit i Regions Militars establertes són les següents: I Madrid, II Sevilla, III València, IV Barcelona, V Saragossa, VI Burgos, VII Valladolid, VIII La Corunya, més dos CE al Marroc (a Ceuta i a Melilla), i dues Comandàncies Generals a les Canàries i les Balears. Cada Cos de l'Exèrcit estigueren integrats per una sèrie de divisions. Pel que fa al IV, les divisions que s'establiren foren la quaranta una a Barcelona, la quaranta-dos a Girona i la quaranta-tres a Lleida.

concentració i els batallons de treballadors del territori català, i de classificar els presoners de guerra que encara restaven privats de llibertat<sup>599</sup>.

Des d'aquests organismes, i sempre sota les ordres del capità general, va ser des d'on s'organitzaren els diferents batallons de treballadors, es decidia la seva destinació a les diferents localitats on anaven a treballar, s'establiren les feines que havien de realitzar, el número de presoners que havien de tenir, el personal militar que necessitaven, es portaren les qüestions econòmiques, administratives i d'intendència dels batallons i es coordinaren les diferents actuacions que podien realitzar per altres institucions.

Els batallons de treballadors s'organitzaven internament en un lloc de comandament o plana major i vàries companyies. La plana major s'instal·lava en una localitat ben comunicada, en un edifici habilitat per poder realitzar les tasques assignades. Des d'aquesta localitat, el comandament del batalló dirigia les companyies que es trobaven sota el seu control, vetllava per la seva unitat, coordinava i controlava les feines que es realitzaven, s'encarregava de la intendència i administració, i de tot el que pogués afectar al bon funcionament. Per portar el control de les obres que es duïen a terme, els comandants de cada batalló elaboraven un diari de treball. En aquest diari s'anotaven el dia, el nom de l'obra o servei que cada companyia realitzava, la localitat on s'efectuava, la classe d'obra en què es treballava, les forces de custòdia que tenia, les hores de treball que es feien, el nombre de presoners que treballaven cada dia a cada obra en les respectives companyies, els motius pels quals un presoner no assistia a treballar i el número total de presoners que tenia el batalló. Per realitzar-los els comandants dels respectius batallons rebien l'ajuda dels oficials encarregats de dirigir cada companyia. Aquests diaris eren quinzenals, i un cop omplerts, eren enviats a la subinspecció de camps de concentració, perquè controlés l'evolució dels treballs i la situació de cada batalló.

Els llocs de comandament en molt poques ocasions es trobaven ubicats als mateixos indrets on treballaven les companyies que es trobaven sota la seva supervisió. Aquest fet provocà la queixa dels molts responsables d'aquells batallons a la Subinspecció de Camps de Concentració i Batallons de Treballadors davant les dificultats que suposava haver de controlar i atendre a les necessitats de les diferents companyies que estaven al seu càrrec<sup>600</sup>.

---

<sup>599</sup> Aquesta Subinspecció canvià de denominació a finals de gener de 1940, per passar-se a dir Subinspecció de Batallons de Treballadors i Presoners de guerra de la IV Regió Militar. El seu màxim responsable fou el Tinent Coronel Luis González Barrera.

<sup>600</sup> En aquest sentit s'expressà un informe realitzat pel coronel subinspector de la IV Regió Militar –la catalana– dirigit al capità general d'aquella regió, el general Orgaz, datat el 13 de juny de 1940, on es queixava i demanava solucions per problemes com aquest: «*Las Planas Mayores de los Batallones se hallaban en algunos lugares muy separadas de sus Compañías que en realidad y por este hecho venían a formar Unidad independiente de*

Els llocs de comandament estaven dirigits per un Comandant –màxima autoritat dins del batalló– i per diferents oficials i suboficials que s’encarregaven d’assistir-lo. A part d’aquest personal, la plana major també disposava d’un capellà, per donar assistència espiritual als membres del comandament i vigilar que es fes el mateix a les diferents companyies; d’un metge, per donar assistència sanitària a tots els membres del batalló, i d’una sèrie de presoners per encarregar-se de la burocràcia que generaven les companyies que es trobaven a les seves ordres.

Habitualment cada batalló de treballadors estava constituït per quatre companyies, encara que s’han localitzat alguns casos especials que per executar vàries feines concretes es destinaren sis i set companyies o destacaments especialitzats. Cada companyia estava sota la direcció d’un tinent o d’un alferes. Aquests oficials eren els màxims responsables del bon funcionament de la seva companyia, dels seus treballs, d’imposar la disciplina entre els presoners i de passar una sèrie d’informes periòdics a la plana major del batalló, on s’expliquessin els avenços en la labor de la companyia, les diferents incidències que havien patit i les demandes que requerien per mantenir el bon funcionament.

Les demandes més repetides per part d’aquells oficials eren les de requerir més personal militar per la companyia, aspectes com medicines i roba pels presoners, i peticions per obtenir transports i benzina que poguessin servir d’ajuda per certes obres.

Els oficials encarregats de dirigir i controlar cadascuna d’aquelles companyies de presoners treballadors estaven assistits per una sèrie de suboficials –principalment sergents– i per diferents soldats escorta. Els soldats escorta eren joves que formaven part de l’exèrcit franquista com a soldats rasos o que es trobaven realitzant el servei militar en algun d’aquelles unitats<sup>601</sup>. Tant en un cas com en el altre la seva funció principal fou la d’encarregar-se de la vigilància dels presoners treballadors. El seu número depenia dels presoners que tingués la companyia, encara que els màxims responsables d’aquell entramat recomanaven que com a mínim hi hagués un 10% de soldats escorta sobre el total de presoners que tingués la companyia.

El número de presoners que tenia cada companyia podia variar segons les necessitats que tingués cadascuna d’elles. En general, cada companyia podia tenir entre 100 i 200 presoners

---

*dicha PM por la dificultad de control en todos los órdenes. Tal ocurría, por ejemplo, con el Batallón nº177, cuya PM se halla en Villafranca del Panadés (sic), teniendo dos de sus Compañías situadas respectivamente en Torroella de Montgrí y en García y con el Batallón nº63, que teniendo su PM en Darnius, varias de sus Compañías se hallaban muy alejadas de dicho punto». Arxiu Intermedio. 3ª Subinspecció General (Pirenaica) de l’Exèrcit de Terra. Fons Capitania General IV Regió Militar. Assumptes. Caixa 15.*

<sup>601</sup> El personal que realitzà tasques com a soldats escorta durant el servei militar foren joves de les quintes mobilitzades per aquest servei un cop es reorganitzà a inicis de 1940. Aquells mossos pertanyien a les quintes d’entre 1936 i 1941.

treballadors, fet que feia que cada batalló de treballadors estigués format entre 400 i 800 presoners. En alguns casos, aquesta xifra podia superar el miler d'homes en un sol batalló<sup>602</sup>, aspecte que es prou indicatiu per mostrar-nos els presoners que arribà a retenir la dictadura per fer feines en benefici propi.

Aquests presoners eren originaris de diferents parts de l'estat. Per les autoritats franquistes era preferibles que cada companyia estigués integrada per gent que no fos natural de l'indret on es trobaven destinades, ja que es volia impedir que els mateixos poguessin simpatitzar o rebre ajudar dels seus paisans. Com ja s'ha dit, una de les mesures repressives que impulsà el franquisme a través dels batallons fou la d'allunyar el màxim els homes del seu lloc de residència.

En teoria, tots aquells presoners, tenien assignat un sou diari d'1 pesseta amb 90 cèntims, quantitat que se l'havia de descomptar 1 pesseta amb 65 cèntims pel menjar i altres despeses<sup>603</sup>. Així a un presoner treballador li quedava un sou net de 25 cèntims –15 pessetes mensuals– que podia utilitzar com volgués. Però aquests diners no foren lliurats a tots els presoners, ja que dels testimonis entrevistats s'han localitzat casos en què si rebien aquella quantitat i en altres que no<sup>604</sup>. De totes maneres, es paguessin o no es paguessin, les quantitats destinades a les feines que havien de portar a terme eren ridícules, aspecte que reforça l'argument que aquells presoners es convertiren en mà d'obra semiesclava al servei de la reconstrucció del país.

Com a conseqüència de la mobilitat que tingueren les diferents companyies que formaven part dels batallons de treballadors, la seva presència al territori català fou molt àmplia. L'important número de feines que executaven aquelles unitats motivà que fossin requerides en diferents localitats del Principat. A aquest fet, cal sumar-li que en el moment que finalitzaven una feina eren ràpidament desplaçades cap a un altre indret a seguir desenvolupant altres tasques.

---

<sup>602</sup> En aquest darrer cas tenim els exemples dels batallons 108 amb companyies 1 Barbastre (Osca) 2 Martorell 3 Santa Maria del Camí 4 Borredà 5 Saragossa 6 Barcelona 7 Vilafranca del Penedès i 8 Lleida que el febrer març de 1939 tenia 1.745 presoners o el 122 amb companyies a Manresa, Clariana, Pont de Bor i Castellvell, que per aquelles mateixes dates tenia 1092 presoners.

<sup>603</sup> Segons les autoritats franquistes: «*Los prisioneros que formaban parte de los batallones de trabajadores, tenían asignado el mismo haber diario sin plus que el soldado o sea una peseta con noventa céntimos de cuya cantidad se invertía una peseta con sesenta y cinco céntimos en la comida y se les pagaba en mano veinticinco céntimos como "sobras"*». Aquests paràmetres foren publicats en *Reglamento Provisional para el régimen interior de los batallones de trabajadores, realitzat per la Inspección de los campos de concentración de prisioneros de guerra* i aprovat per S.E. el Generalísimo en telegrama postal nº21.934, Sección 1 de data 23 desembre de 1938. pàg. 21

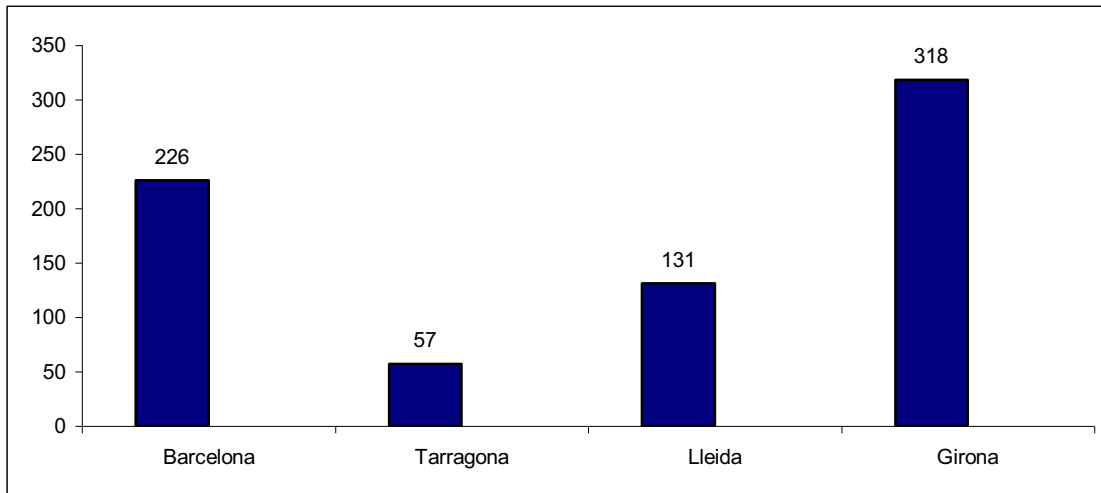
<sup>604</sup> Aquest darrer fou el cas d'en Miquel Llobet, que estigué destinat com a presoner al Batalló de Treballadors núm.134 a Martorell, i que en cap cas cobrà un cèntim per les feines realitzades. Entrevista realitzada al senyor Miquel Llobet agost de 2002.

A partir de les dades obtingudes a l'Arxiu Intermedio de la 3<sup>a</sup> Subinspecció General, hem pogut realitzar una taula amb la presència de les companyies de treballadors forçats al territori català:

**Taula 35. Distribució de les companyies de BBTT per comarques i províncies.**

<b>Barcelona</b>		<b>Tarragona</b>		<b>Lleida</b>		<b>Girona</b>	
Berguedà	9	Baix Penedès	8	Solsonès	11	Selva	26
Bages	40	Alt Camp	0	Alt Urgell	9	Gironès	50
Anoia	17	Conca de Barberà	0	Pallars Sobirà	4	Baix Empordà	23
Alt Penedès	12	Tarragonès	2	Vall d'Aran	9	Alt Empordà	144
Garraf	9	Baix Camp	8	Alta Ribagorça	0	Pla de l'Estany	5
Baix Llobregat	33	Baix Ebre	11	Pallars Jussà	5	Garrotxa	13
Barcelonès	52	Montsià	0	Noguera	15	Ripollès	57
Vallès Occidental	15	Terra Alta	24	Segrià	55	Cerdanya	4
Vallès Oriental	0	Ribera d'Ebre	4	Pla d'Urgell	1		
Maresme	5	Priorat	0	Les Garrigues	4		
Osona	34			Urgell	9		
				Segarra	6		
<b>Total</b>	<b>226</b>	<b>Total</b>	<b>57</b>	<b>Total</b>	<b>128</b>	<b>Total</b>	<b>322</b>

**Gràfic 17: Presència de les diferents Companyies de BBTT distribuïdes per les províncies catalanes.**



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades recollides a l'Arxiu Intermedio. 3<sup>a</sup> Subinspecció General (Pirenaica) de l'Exèrcit de Terra. Fons Capitanía General IV Regió Militar.

A partir de les dades obtingudes, el primer que cal dir és que la major presència al territori de companyies de batallons de treballadors es localitzà a les comarques gironines, seguida per les de Barcelona, Lleida i en menor proporció les de Tarragona. Aquest fet es va deure principalment a que les comarques gironines, com a resultat del replegament de les forces republicanes, patiren multitud de destruccions de ponts, carreteres, vies de ferrocarril i edificis. Aquestes destruccions també foren degudes als diferents bombardeigs que protagonitzà l'aviació franquista sobre moltes ciutats gironines, en especial a poblacions com Portbou, Figueres o Girona, i a les terribles inundacions que es registraren l'octubre de 1940. A aquestes destruccions registrades a les comarques gironines cal afegir les feines de fortificació que realitzaren a la frontera, fet que portà a destinar moltes d'aquelles unitats a indrets de la comarca de l'Alt Empordà o el Ripollès.

Tot això es pot relacionar amb les dades que aportà el Ministeri d'Obres Públiques l'any 1940 sobre les destruccions de la guerra que afectaren a ponts i camins. En les xifres s'apunta que de tot l'Estat la província de Girona fou la que patí un número més elevat de destruccions<sup>605</sup>.

Després de les comarques gironines, la presència de companyies de treballadors fou importat a les comarques barcelonines i lleidatanes sobretot a localitats com Barcelona, el Prat del Llobregat, Manresa i Lleida. En els dos casos les actuacions d'aquells presoners es dedicaren a la reconstrucció d'infraestructures destruïdes pels dos exèrcits, a actuacions, sobretot en el cas de Barcelona, relacionades amb la intendència i, amb la fortificació i a la recuperació de material bèl·lic en el cas de les lleidatanes.

<sup>605</sup> «Resumen de las destrucciones de la guerra en la red de caminos del Estado». Dins de la *Revista de obras públicas*. Madrid: Núm. especial 1936-1939. pàg. 124

Finalment cal apuntar la poca presència, comparat amb la resta de comarques, de companyies de treballadors a les comarques tarragonines. La majoria de les unitats es localitzaven a les terres de l'Ebre, on realitzaren actuacions de reconstrucció i de recuperació de material bèl·lic. El motiu principalment que explicaria aquesta menor presència no s'ha pogut esbrinar, encara que probablement es va deure a que el número d'infraestructures destruïdes fou menor que a la resta del país i a que les principals actuacions, com a resultat del gran número de poblacions afectades pels enfrontaments armats, van córrer a càrrec d'organismes dependents del Ministeri d'Obres Públiques i de Regions Devastades.

La presència dels batallons per tot el territori català fou molt important, fet que reafirma novament l'argument que Catalunya fou una de les zones de l'Estat que patí un número més elevat més destruccions com a conseqüència de la guerra.

La important presència de presoners i les dures condicions de vida que patien també serví a les autoritats franquistes per estendre un sentiment de por sobre les poblacions que acolliren aquelles companyies, ja que amb la presència de tots aquells presoners serví per advertir del que els hi podia passar si s'atrevien a aixecar-se contra el règim<sup>606</sup>.

### **Les feines de reconstrucció realitzades pels batallons de treballadors.**

Sense cap mena de dubte la raó de ser dels batallons de treballadors, a part de donar sortida als presoners de guerra capturats, fou la d'efectuar feines de reconstrucció relacionades amb les pèrdues materials de guerra. Les principals tasques que portaren a terme aquelles foren les de fortificació, construcció i reparació de pistes, carreteres, ponts, vies de ferrocarril, treballs a

---

<sup>606</sup> En els darrers anys han aparegut moltes memòries de persones que passaren per algun camp de concentració franquista o batalló de treballs forçats i que han volgut deixar testimoni d'aquell episodi tan terrible de la seva vida: AROCA, J. *Los republicanos que no se exiliaron*. Barcelona: Acervo, 1976; ASSOCIACIÓ CATALANA D'EXPRESOS POLÍTICS. *Notícia de la negra nit. Vides i veus a les presons franquistes (1939-1959)*. Barcelona: Diputació de Barcelona, 2001; BARTOLOMÉ MERODIO, S. *Testimoni d'un excombatent de la República i de la guerra civil espanyola 1936-1939*. Barcelona. 2003; BENAIGES, J. *Vivencias de un músico soldado en la Guerra Civil (1938-1939)*, Argenton: edició pròpia. 1990; GRÀCIA I CARDÚS, B. *La guerra que he viscut. Diari d'un portalliteres, 1937-1939*. Barcelona: Pòrtic, 1982; GRAU I VIADER, F. *Rua de Captius*. Barcelona: Pòrtic, 1981; IBÁÑEZ ESCOFET, M. *La memòria és un gran cementiri*. Barcelona: Edicions 62, 1995; LLARCH, JOAN. *Batallones de Trabajadores*. Barcelona: Vergi, 1975; MARCÓ I DACHS, LL. *Llaurant la tristesa. El camp de concentració d'Albatera i la presó de Portacoeli*. Barcelona: Mediterrània. 1998; MARTÍ, J. *Coses viscudes. 1939-1945. Presons i Camps de treball*. Rubí: autor.,1989; MASSANA CAMPS, JOAN. *Memorias de un soldado del ejército popular*. Ollero y Ramos, editores. 1996; PALLÀS I FERRER, PAULÍ. *Vides truncades. Memòries d'un quinto del POUM*. Girona: CCG Edicions, 2005; RIERA ROURA, JOAN. *Seixanta anys després. Remembrances de la nostra guerra civil 1936-1939*. Consell comarcal Baix Empordà 1995; RIUS, J. "El Cànem. Camp de concentració del Poble Nou", a *4 Cantons*, nº 124 1976; RUBIO, Tario. *Per les presons de Franco*. Valls: Cossetània Edicions, 2007; SORRIBAS, J. *Cridaré Visca Catalunya Lliure*. Barcelona: El Llamp, 1988; VENDRELL MARIEGES, JOSEP. *Pàgines viscudes de guerra i captiveri (1936-1940)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2004; VENTURA, J. *El meu diari de guerra, 1937-1939*. Tarragona: Institut d'Estudis Tarraconenses Ramón Berenguer IV, 1987.

mines, reconstruccions urbanes o de monuments, càrrega i descàrrega d'aliments i materials de totes les classes, recuperació de material de guerra, explotació forestal, entre d'altres.

Tal com s'ha anat veient, les hostilitats entre els dos exèrcits no arribaren a Catalunya fins a finals de març de 1938. Com a resultat dels combats que es registraren i dels diferents bombardeigs que començà a efectuar de manera sistemàtica l'aviació i la marina franquista, amb la col·laboració dels seus aliats italians i alemanys, des de finals de 1936 i inicis de 1937, el territori català patí en les seves pròpies carns el terror de la guerra. Els bombardeigs provocaren la destrucció de ports, ponts, estacions de ferrocarril, centrals hidroelèctriques, etc., així com molts edificis a diferents ciutats, com Reus, Tarragona, Tortosa, Barcelona, Granollers, Masnou, Lleida, Girona o Figueres per destacar-ne algunes que patiren especialment aquells atacs<sup>607</sup>.

Els enfrontaments directes que es van lliurar entre els dos exèrcits als fronts del Segre i de l'Ebre ocasionaren que a poblacions properes aquells fronts quedessin pràcticament devastades a causa dels combats que es produïren. Aquests foren els casos d'indrets com Lleida, Seròs, La Fatarella o Tortosa, entre d'altres. Un cop finalitzà la guerra, la reconstrucció d'aquells nuclis de població fou una prioritat per les autoritats franquistes, les quals decidiren destinar diferents batallons de treballadors perquè la portessin a terme.

Les voladures de ponts, carreteres i vies de ferrocarril, especialment durant els darrers mesos de guerra per part de l'exèrcit republicà en retirada deixaren les comunicacions del país pràcticament devastades.

Tota aquella situació va fer que els responsables del nou règim necessitessin de manera urgent una gran quantitat de mà d'obra barata per poder reparar totes aquelles infraestructures. Per aquesta raó, un cop Catalunya quedà totalment ocupada –febrer de 1939– i molt especialment amb la fi de la guerra –abril de 1939– es destinaren diferents batallons perquè treballessin en la recuperació d'una part importat de totes aquelles infraestructures i localitats destruïdes.

Per efectuar tots aquests treballs els diferents batallons de treballadors que operaven al territori català es dividiren en quatre agrupacions, les quals cadascunes d'elles estaven subjectes a unes feines determinades. Aquestes agrupacions es trobaven afectes a diferents serveis i unitats militars, segons el treball que portessin a terme, i eren les responsables de les feines.

---

<sup>607</sup> En total entre 1937 i febrer de 1939 Catalunya patí un total de 782 atacs aeris, els quals provocaren 4.736 víctimes. Per un estudi més acurat sobre els bombardeigs a Catalunya durant la Guerra Civil consultar Solé i Sabaté, Josep M; Villarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes 1936 – 1939*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1986.



En aquest apartat només ens dedicarem a parlar de forma detallada de les agrupacions número dos i tres, les quals estaven destinades a feines de reconstrucció del ferrocarril i de ponts i carreteres<sup>608</sup>.

La segona agrupació a la que estaven destinats els diferents batallons que operaven per territori català fou la del Servei de Ferrocarrils<sup>609</sup>. Des del naixement dels batallons de treballadors les autoritats colpistes tingueren clar que el treball forçat els hi podia ser útil per la reconstrucció i millora de la xarxa ferroviària. Hi ha constància que al juliol de 1937 el tinent coronel en cap del Servei Militar de Ferrocarrils oferí al director de la l'empresa MZA presoners de guerra per fer treballs forçats a les seves línies de ferrocarril<sup>610</sup>. Aquest oferiment fou rebutjat per la companyia MZA tot al·legant que no tenien en aquests moments cap feina per ocupar als presoners<sup>611</sup>. Malgrat tot, a posteriori la companyia MZA sí que utilitzà presoners de guerra per treballar en les seves línies. Aquest canvi de postura es produí la tardor de 1939. En aquest cas, la documentació de l'empresa feia referència a l'exigència de complir l'ordre de 1937 en referència al pagament a realitzar per les empreses que utilitzaven presoners, la qual cosa ens confirma, de manera implícita, que no es complia fins aquestes

---

<sup>608</sup> En total els batallons de treballadors en dividiren en quatre agrupacions: la primera, dedicada a fortificar la frontera pirinenca per evitar un possible atac relacionat amb el conflicte mundial; la segona i tercera que es dedicaren a feines de reconstrucció de ponts, carreteres i ferrocarril; i la quarta, que es dedicà a feines específiques. Entre aquestes feines destacaren: les unitats que es dedicaren a la recuperació del material de guerra que havia quedat dispersat pels fronts de l'Ebre i del Segre; els destinats a camps d'aviació per fer tasques de reparació o construcció relacionades amb aeroports militars com els de Reus o el Prat del Llobregat; els que es dedicaren a la reconstrucció d'edificis que havien quedat malmesos durant la guerra com l'església de Martorell, el castell de San Ferran de Figueres, la Universitat de Cervera, la construcció d'un quarter militar a Vielha o la reparació del castell de Gardeny a Lleida; els batallons que realitzaren treballs de càrrega i descàrrega de diferents materials militars, de recuperació i reparació d'automòbils, altres que feren feines relacionades amb el camp, com fou el cas de Reus, i d'altres que estigueren recuperant mobles. Precisament per realitzar aquesta darrera tasca, es crearen a principis de 1939, les Comissions de la Revisió de la Vivenda i el Moble, les quals actuaren d'intermediàries alhora de retornar mobles i altres objectes als seus propietaris després que l'exèrcit franquista els hagués requisat durant els primers dies d'ocupació militar. Alhora de retornar aquells objectes, s'utilitzaren presoners de guerra en la càrrega, descàrrega i transport d'aquells objectes. Sense cap mena de dubte una de les feines més tristes i desagradables que hagueren d'afrontar els presoners d'aquells batallons fou la de fer d'enterraments. Aquella penosa labor va ser encarregada a la companyia primera del Batalló de Treballadors núm.134, amb seu a Gandesa, a la Terra Alta, la qual s'encarregà d'enterrar els cadàvers, en diferents fosses comuns, que havien quedat dispersats per aquelles terres com a conseqüència de la batalla de l'Ebre. Davant el gran número de morts que hi havia restat sense sepultar en indrets com les Serres de Pàndols i Cavalls, i cercant impedir que els mateixos provoquessin alguna epidèmia a la zona, les autoritats franquistes decidiren crear un Cos de Sanitat que es va fer càrrec de portar a terme aquelles inhumacions. La magnitud d'aquesta tragèdia quedà perfectament reflectida en un informe que envià el Coronel Cap de la *sub-inspecció de Batallones de Trabajadores de la 4ª Región Militar*, el juny de 1940, al Capità General de la mateixa 4ª Regió Militar sobre l'estat dels batallons que operaven a Catalunya en què entre altres coses parlava de què: «*la Compañía destacada en Gandesa esta al servicio de un equipo sanitario para entierro de cadaveres en las Sierras de Pandols y Caballs. Llevan enterrados unos 3.000, se calcula hay aproximadamente otro tanto para enterrar [...]*».

<sup>609</sup> Els batallons que estigueren adscrits a aquesta agrupació depenien de les diferents unitats que formaven part del Servei Militar de Ferrocarril.

<sup>610</sup> Arxiu Històric Ferroviari (AHF), Caixa 1368.

<sup>611</sup> Contestació del President del Consell d'Administració de MZA al Tinent Coronel en Cap del Servei Militar de Ferrocarrils. Valladolid, 28 de juliol de 1937. Arxiu Històric Ferroviari (AHF), Caixa 1368.

dates. Una situació que es mantingué com a mínim fins a mitjans de 1940, quan encara es produïen reclamacions per pagaments pendents per treballs realitzats per batallons de treballadors.

Per intentar restablir el seu total funcionament i treballar en la reconstrucció de vies, ponts i estacions, l'abril de 1940 es destinaren tres batallons i 1.809 presoners treballadors:

**Taula 36: Batallons de treballadors destinats a la reconstrucció del ferrocarril.**

Batalló	Lloc de comandament	1 C	2 C	3 C	4 C
66	Prat del Llobregat (Baix Llobregat)	Calafell (Baix Penedès)	Flaçà (Gironès)	Anglès (Selva)	Barcelona (Barcelonès)
68	Torelló (Osona)	Sant Quirze de Besora (Osona)	Torelló (Osona)		
163	Xerta (Baix Ebre)	Font-Calda (Terra Alta)	Xerta (Baix Ebre)	Horta de Sant Joan (Terra Alta)	

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades recollides a l'Arxiu Intermedio. 3<sup>a</sup> Subinspecció General (Pirenaica) de l'Exèrcit de Terra. Fons Capitanía General IV Regió Militar.

En total ha estat possible localitzar que entre març de 1939 i gener de 1941 els batallons de treballadors que participaren en obres de doble via i de reconstrucció de vies de ferrocarril en diferents localitats catalanes foren 53. Les línies on es realitzaren les feines de reparació millora, reconstrucció i altres tasques ferroviàries foren les de següents:

**Taula 37: línies de ferrocarril del territori català on realitzaren els treballs forçats els presoners de guerra.**

Línia	Núm. De treballadors	Dates
Barcelona – Port Bou	1.450	1939-1940
Saragossa – Casp – Tarragona	1.527	1938-1939
Saragossa – Lleida – Tarragona	982	1939-1940
Barcelona – Puigcerdà	1.800	1940-1941
Girona – Olot	150	1939
Tarragona – Barcelona	450	1939-1940
Ribes de Freser	600	1942
Total	6.959	1938-1942

Font: elaboració pròpia a partir de les dades aportades per: Mendiola, Fernando. «Infraestructuras ferroviarias, estrategias empresariales y trabajos forzados en un contexto de guerra y reconstrucción posbélica: la Compañía MZA (1936-1941).» *Actas del Congreso AEHE, Carmona, 2011.*

La majoria d'aquestes actuacions es portaren a terme l'any 1939, fet que ens portar a pensar que el règim donà una prioritat alta a aquestes feines per la seva importància.

La tercera agrupació en la que es van trobar empleats els batallons de treballadors destinats a Catalunya fou la que estigué adscrita al Servicio Militar de Puentes y Caminos de Catalunya, el qual s'encarregà de coordinar i executar la reconstrucció d'una bona part dels ponts destruïts durant la guerra. El protagonisme que adquirí l'exèrcit a l'hora de realitzar treballs de reparació va fer que els enginyers militars utilitzessin els batallons de presoners com a mà d'obra per executar els treballs assignats. Per aquesta raó el Servei de Ponts i Camins va ser el que més batallons va tenir sota el seu control. L'agost de 1939 el Servicio Militar de Puentes y Caminos de Catalunya ja tenia sota la seva direcció 10 batallons de treballadors fent feines en algun pont o carretera en diferents localitats catalanes. Aquests batallons foren els següents: l'organitzat dins de FET y de las JONS, i els números 12, 50, 108, 122, 125, 147, 156, 162 i 177<sup>612</sup>. Amb l'arribada de l'any 1940 el número de batallons que es destinaren a aquest Servei disminuï, tot i que seguí tenint el major número d'unitats destinades, sis, i el que més presoners utilitzava 4.541.

En aquest cas, ha estat possible localitzar a tot el territori que entre març de 1939 i gener de 1941 els batallons de treballadors que participaren en obres de reconstrucció de ponts, ja fossin de carretera o de ferrocarril, foren 141<sup>613</sup>. La xifra és per si sola prou important per mostrar la gran tasca reestructora que tingueren aquests batallons formats per presoners. La majoria d'aquestes actuacions es portaren a terme l'any 1940, període en què es realitzà l'esforç més important per habilitar els danys ocasionats en aquesta infraestructura.

La destinació de tants batallons de treballadors a Catalunya vingué motivada, tal com ja s'ha esmentat, pel gran nombre de destruccions de ponts que es produïren. Les autoritats franquistes, per mitja del Ministeri d'Obres Públiques, compatibilitzaren un total de 2.651 obres de fàbrica (ponts, pontons, terraplens, murs, etc.) a tot el territori peninsular, de les quals 1.108 es localitzaven a Catalunya.

A part dels ponts, altres batallons van ser destinats al Servei Nacional de Regions Devastades, creat el març de 1938 sota la denominació de *Regiones Devastadas y Reparaciones*. Aquella institució, que es vinculà al Ministeri de l'Interior franquista, tingué com a finalitat el de dirigir i vigilar tots els projectes que tinguessin com objecte la reparació i construcció de qualsevol mena de béns malmesos a conseqüència de la guerra. *Regiones Devastadas* tenia la

---

<sup>612</sup> Aquestes dades són confirmades pel propi coronel en cap del Servei Militar de Ponts i Camins de Catalunya en una entrevista publicada a *La Vanguardia Española* el 8 de setembre de 1939, on entre altres coses apuntava que dins del seu servei treballaven sis companyies de sapadors: la 16 cia del 8 batalló, la 17 cia del 6 batalló, la 18 cia del 6 batalló, la 1,2, 3 cies del batalló de FET y de las JONS, i deu batallons de treballadors amb uns nou mil homes.

<sup>613</sup> Tal com es pot comprovar en l'annex, cal apuntar que algunes de les companyies que formaven part dels BBTT treballaren en un o varis ponts d'una mateixa localitat. Aquests foren els casos de Martorell, Torroella de Montgrí o Sant Joan de les Abadesses, on hi hagué una presència destacada de batallons.

seva seu central a Madrid i s'estenia per tot el país a través del que es van anomenar zones d'actuació. En total es crearen sis zones d'actuació: la del nord, l'aragonesa, la de llevant, l'andalusa i extremeña, la castellana i la catalana, unes zones que al mateix temps es subdividien en comarcals per facilitar-ne la tasca a les zones afectades.

La manca de mà d'obra qualificada per poder tirar endavant les projecte de reconstrucció va fer que el franquisme utilitzés a presos condemnats com a mà d'obra forçada. Aquells reclusos, a canvi del seu esforç, es podien acollir al sistema de la Redempció de la Pena pel Treball –creat l'octubre de 1938– el qual servia per redimir un dia de condemna per dos dies de treball realitzat; i, a més, rebien una petita paga de 0,75 pessetes diàries, així com una ajuda en el cas que tinguessin esposa i fills. Amb aquest sistema, el 1943, la Direcció General de Regiones Devastadas tenia empleats més de 4.000 presoners.

Davant aquella manca de mà d'obra, els responsables de les Regions Devastadas també decidiren utilitzar per aquelles feines a presoners de guerra enquadrats en diferents batallons de treballadors. Així l'agost de 1939 hi tenia adscrits els batallons 136 a Tarragona i 140 a les Borges Blanques (Les Garrigues) fent treballs de desenrunament i neteja. L'abril de 1940 només hi havia un batalló adscrit al Servei de Regions Devastadas, el núm.178, el qual realitzà feines de neteja i reconstrucció a Seròs (Segrià), Sant Martí de Maldà (Urgell) i Barcelona, al Govern Militar, on es dedicà a desenrunar aquell edifici després que quedés molt danyat com a conseqüència d'un bombardeig feixista.

Finalment cal destacar les feines que realitzaren diferents presoners de guerra en la construcció del túnel de Vielha<sup>614</sup>. El projecte d'obrir un túnel que comunicés la Vall d'Aran amb la resta del territori català ja s'havia iniciat l'any 1926. L'inici de la Guerra Civil va motivar que aquelles obres quedessin aturades fins el juliol de 1939. Per portar a terme aquell projecte faraònic les autoritats franquistes tant utilitzaren personal civil com a un important contingent de presoners de guerra, en un primer moment, i de presos. En el cas dels batallons de treballadors, els responsables de tirar endavant aquella obra feren servir durant uns mesos un contingent especial. Aquest contingent rebé el nom de Grup de la Vall d'Aran i va estar destinat en aquesta zona des del novembre de 1939 fins l'abril de 1940. A partir d'aquesta darrera data, els presoners foren substituïts per presos condemnats a diferents anys de presó que es dedicaren a treballar en el túnel de Vielha a canvi de redimir part de la seva condemna. La seva feina no finalitzà fins l'any 1948, data en què finalment s'inaugurà el túnel de Vielha.

---

<sup>614</sup> Aquest batalló especial que es dedicà a la construcció del túnel de Vielha va dependre tant d'Enginyers militars com de civils.

El número de presoners treballadors que estigueren destinats en aquesta obra no passà del centenar, tenint com a referència les dades de gener de 1940 on hi havia destinats 52 treballadors. Les condicions de treball que es trobaren aquells presoners deuien ser molt dures tal com acredita la pròpia documentació quan parla de: «*Funciones que desempeñan. Perforación del expresado túnel realizando el trabajo en mala piedra y con muchísima agua dificultando el trabajo la falta de calzado por lo que trabajan menos hombres*<sup>615</sup>».

### **La dissolució dels batallons de treballadors però no el final dels treballs forçats de reconstrucció. Els Batallons Disciplinaris de Soldats Treballadors (BDST) 1940-1942.**

Entre finals de 1939 i inicis de 1940 es produí una reorganització de l'exèrcit vencedor de la Guerra Civil per tal d'adaptar-se als nous temps de pau. Aquesta reorganització també afectà els batallons de treballadors que seguien en funcionament. Aquelles unitats foren clausurades tot i que la seva feina no fou suprimida ja que fou assumida per uns nous batallons disciplinaris, que s'organitzaren igual i seguiren amb les mateixes pautes i treballs que els batallons nats durant la guerra, amb l'única diferència que ja no estigueren formats per presoners de guerra sinó per joves que havien de realitzar el servei militar, així com i per individus condemnats a petites penes de presó.

La desaparició definitiva dels batallons de treballadors no es produí fins el juliol de 1940. En aquesta data aquelles unitats de treballs forçats que encara funcionaven amb presoners de guerra foren clausurades. Els motius que portaren a les autoritats militars a acabar amb aquelles unitats foren múltiples. En primer lloc, calia començar a alliberar a tots aquells presoners que portaven com a mínim un any privats de llibertat sense haver rebut cap acusació particular ni condemna. En segon lloc, el país, per poder tirar endavant econòmicament, no podia seguir tenint a una gran part de la seva població reclosa. Cal pensar que la majoria de localitats del territori havien perdut una gran part dels seus habitants com a resultat de les morts en combat i de la repressió, de la gent que marxà a l'exili i dels veïns que es trobaven empresonats. Tots aquests aspectes provocaren que en molts indrets hi hagués manca de mà d'obra, ja que no hi havia prou població per ocupar els llocs de treball que es requerien. Per això, si es volia intentar tornar a produir a nivells que acabessin amb la pobresa que es patia,

---

<sup>615</sup> Grupo de Trabajadores del Túnel de Vielha. Estado de fuerza, armamento y material del citado grupo con expresión de su situación. 1 de febrero de 1940. Arxiu Intermedio. 3<sup>a</sup> Subinspecció General (Pirenaica) de l'Exèrcit de Terra. Fons Capitania General IV Regió Militar. Assumptes. Caixa 14

el règim havia de començar a alliberar a tots aquells individus que encara mantenia privats de llibertat<sup>616</sup>.

Finalment el darrer motiu que portà a la dictadura a clausurar els batallons de treballadors, i pot ser una de les raons principals, fou el de que l'exèrcit espanyol volia tornar a posar en marxa, després de quasi tres anys de guerra, el servei militar obligatori. Per fer-ho necessitava bona part dels joves que es trobaven destinats als batallons, perquè d'aquesta manera, poguessin ser mobilitzats i així acomplir els seus deures amb la pàtria. Pel que semblava, pels vencedors haver tingut a tot aquell personal durant molts mesos privats de llibertat, treballant i vivint en unes condicions miserables, no havia estat suficient, i per tant decidiren que aquells homes encara havien de dedicar uns mesos més de la seva vida a realitzar el servei militar.

La fi dels batallons de treballadors es començà a posar en marxa el maig de 1940, quan per una ordre del Ministeri de l'Exèrcit, s'obligà a deixar en llibertat a tots els individus que portessin més d'un any en situació de presoners, computant-se el temps que haguessin estat en batallons, camps de concentració, hospitals i altres organismes dependents de la Inspecció de Camps de Concentració<sup>617</sup>. D'aquesta manera, poc a poc, van anar desapareixent els diferents batallons que es trobaven en funcionament fins a la seva total desaparició, la qual s'acabà materialitzant el juliol de 1940.

Segons les dades obtingudes a l'Arxiu Intermedio de la 3<sup>a</sup> Subinspecció, l'aplicació d'aquesta ordre fou quasi immediata i afectà a un gran número de presoners que seguien retinguts en aquells batallons. Segons aquestes dades entre el 29 de maig i el 17 de juny de 1940 es llicenciaren, només a Catalunya, 7.508 presoners treballadors, xifra que tornava a posar de manifest la gran quantitat de presoners que seguien privats de llibertat a mitjans de l'any 40.

Tot i aquesta xifra i aquesta ordre, no tots els presoners treballadors a finals de maig foren posats en llibertat. Molts d'ells que encara no havien estat classificats, o que no portaven un any privats de llibertat, no foren alliberats de seguida, restant en un primer moment en els

---

<sup>616</sup> Relacionada amb aquesta mesura de deixar en llibertat als presoners treballadors cal apuntar les diferents disposicions que afectaren als presos condemnats a diferents penes per aconseguir la llibertat condicional. Així des de 1940 foren aprovades les lleis per obtenir la llibertat condicional següents: Llei de 4/6/1940 penes inferiors a 6 anys i un dia, llei 1/10/1940 s'amplia essent aplicable a 12 anys i un dia, llei 1/4/1941 més de 12 anys i un dia sense alarma social amb destí, llei 16/10/1942 aplicació llibertat condicional 12 anys i un dia a 14 anys i 8 mesos. Decret de 3/3/1943 vocals Junta Disciplinària proposen els reclusos que considerin mereixedors de la llibertat condicional. Per la llei de 13 de maig de 1943, als penats de 14 anys i 8 mesos i un dia fins a 20 anys. El decret de 12 de desembre de 1943, llibertat condicional als penats de 20 anys i un dia a 30 anys sempre que hagin complert cinc anys de condemna. Aquest decret fou ampliat per un altre del 26 d'octubre de 1945 que incoava expedients de llibertat condicional sense cap limitació.

<sup>617</sup> Aquesta Ordre fou promulgada pel Ministeri de l'Exèrcit el 11 de maig de 1940. Arxiu Intermedio. 3<sup>a</sup> Subinspecció General (Pirenaica) de l'Exèrcit de Terra. Fons Capitanía General IV Regió Militar. Assumptes. Caixa nº15.

propis batallons per més tard, quan desaparegueren aquests, ser ubicats en unes unitats especials fins que no s'aclarís la seva situació.

La clausura de tots aquells batallons de treballadors no significà, ni molt menys, el final de la utilització per part de l'exèrcit dels treballs forçats. La desaparició d'aquelles unitats només fou un acte pervers que maquinaren les autoritats franquistes per poder crear uns nous batallons de treballs forçats. Així, a partir de juliol d'aquell 1940 es posaren en funcionament dues noves unitats de treballs forçats: els anomenats Batallons Disciplinaris de Soldats Treballadors (BDST), que estigueren formats per joves que havien de realitzar el servei militar i eren considerats contraris al règim, i els Batallons Disciplinaris de Treballadors (BDT), que estigueren formats per individus que havien estat sancionats per les Autoritats Judicials o Governatives. Tant en un cas com en l'altre, aquells batallons de càstig es caracteritzaren per estar organitzats de la mateixa forma i per realitzar les mateixes feines que els antics batallons de treballadors, amb l'única diferència que ja no van estar formats per presoners de guerra, sinó per joves que havien de realitzar el servei militar i per individus que havien estat condemnats a presó i que havien de complir les seves penes en aquelles unitats de treballs forçats.

En naixements dels batallons disciplinaris de soldats treballadors estigué totalment lligat a la posada en funcionament, un cop finalitzà la guerra, del servei militar obligatori. Així, un cop es va anar "normalitzant" el país, les autoritats militars franquistes es dedicaren, entre altres coses, a reorganitzar el servei militar. Calia que els joves que no havien pogut acomplir amb aquella obligació com a conseqüència de la guerra fossin cridats a files.

La primera mesura per reorganitzar el servei militar i per posar les bases dels futurs batallons disciplinaris de soldats treballadors fou la promulgació de l'Ordre Ministerial impulsada per la *Dirección de Reclutamiento y Personal*, publicada al *Diario Oficial del Ministerio del Ejército núm.68*, el 22 de desembre de 1939, i *Boletín Oficial del Estado núm.356* de la mateixa data. Aquesta ordre tingué la missió principal de donar les pautes per organitzar el reclutament dels joves que havien de realitzar el servei militar. En aquesta ordre es donaven les instruccions precises als ajuntaments i les caixes de reclutes perquè realitzessin de manera correcta i acurada el reclutament de les quintes que havien de ser cridades a files. A part d'això, en aquella ordre també s'establiren les primeres quintes que s'havien de mobilitzar per reiniciar el nou servei militar<sup>618</sup>. Les quintes reclutades a què feia referència l'Ordre

---

<sup>618</sup>Un cop finalitzà la guerra es procedí a una ràpida desmobilització d'efectius donat que no es podia seguir mantenint en actiu dins les forces armades a un número tant important de la societat. Així d'aquesta manera entre

Ministerial, foren les de 1936 a 1941<sup>619</sup> –joves nascuts entre els anys 1915 i 1920– és a dir, les dels anys de la guerra (1936-1939), i aquelles que havien avançat el seu ingrés a causa justament del conflicte.

A part de reorganitzar l'inici del nou servei militar, aquella ordre també donà les instruccions pertinents perquè els ajuntaments franquistes classifiquessin els mossos d'aquelles quintes en base a la seva actuació abans i durant el *Glorioso Movimiento Nacional*, amb l'objectiu de destinar els considerats contraris a un batalló disciplinari. D'aquesta manera el franquisme tornava a legislar en matèria de classificació sobre els seus ciutadans, amb l'objectiu de diferenciar entre els joves que havien recolzat el cop d'estat dels que havien defensat la República. Tot això amb l'única finalitat de castigar els que s'havien oposat a l'alçament, els qui havien marxat voluntaris al front per defensar la legalitat republicana o simplement els qui s'havien afiliat a algun sindicat, partit d'esquerres o catalanista, a partir d'obligar-los a realitzar la "mili" en un batalló disciplinari, el que significava ser tractats com a presoners de guerra i realitzar treballs forçats.

Per decidir si un jove havia de ser destinat o no a un batalló disciplinari, aquest havia de ser classificat per l'Ajuntament de la seva localitat de residència. La classificació es realitzava a partir dels informes que havia d'efectuar el propi ajuntament juntament amb les altres forces vives del règim franquista, és a dir, la Guàrdia Civil i la Falange Española Tradicionalista y de las JONS. Aquests organismes foren els encarregats d'elaborar els informes, a partir dels antecedents polítics de cada mosso, els quals havien de servir per classificar-los en diferents categories segons la seva actuació abans i durant l'alçament<sup>620</sup>. Els mossos podien ser classificats en tres categories: *Afectos* –considerats com a persones de fidelitat indubtable al

---

maig i juliol de 1939 es llicenciaren les quintes de la zona franquista de 1927 a 1936, sent llicenciades aquell mateix any les quintes de 1937 i la del primer semestre de 1938.

En aquells moments dins l'Exèrcit es trobaven mobilitzades part de la quinta de 1938 més les de 1939 a 1941 de mossos que haguessin estat reclutats a l'anomenada Zona Nacional, a part dels soldats procedents de la zona republicana que s'havien afegit a l'exèrcit franquista un cop depurats.

<sup>619</sup> Les quintes de 1942 i 1943 no foren sotmeses a classificació ja que al final de la guerra només tenien 17 i 16 anys respectivament i per tant eren menors d'edat.

<sup>620</sup> Els joves que havien de realitzar el servei militar en tot moment foren conscients que havien de ser classificats per les autoritats locals de la seva localitat de residència, tal com indica l'Ordre de Reclutament de desembre de 1939: «*En el bando que han de publicar los Ayuntamientos con arreglo al artículo 3, además de su contenido habitual se hará constar que todos los mozos tienen que ser clasificados por su actuación con respecto a nuestro Movimiento*».

A part d'això la premsa del període s'encarregà d'anar publicant diferents informacions on es cridava l'atenció a tots aquells mossos que havien de ser reclutats, de la seva obligació de presentar-se en el lloc indicat amb la documentació pertinent. Aquest seria el cas de *La Vanguardia Española*, on trobem diferents informacions al respecte des de finals de 1939 i principis de 1940 on es demana als joves barcelonins de les quintes de 1936 a 1941 la seva obligació de presentar-se a les diferents seus dels districtes. *La Vanguardia Española* 5 de gener de 1940.



nou règim–, *Indiferentes* –individus que no suposaven cap perill pel règim– i *Desafectos* –els considerats com a culpables pels seus antecedents i que per tant havien de patir un càstig–.

**Taula 38: Classificació dels mossos de les quintes de 1936 a 1941 que havien de realitzar els Servei Militar.**

<b>CLASSIFICACIÓ</b>	<b>SITUACIÓ I DESTÍ</b>
<b>Afectos</b>	Caixa de Recluta. Servei militar en una unitat armada de l'exèrcit.
<b>Indiferentes</b>	Caixa de Recluta. Servei militar en una unitat armada de l'exèrcit.
<b>Desafectos</b>	Caixa de Recluta. Destinats a Dipòsit de Concentració i a un Batalló Disciplinari de Soldats Treballadors (BDST).

Font: Elaboració pròpia.

Els nous batallons de treballs forçats depengueren administrativament de la Jefatura de Campos de Concentració y Batallones Disciplinarios. Durant l'any 1939 es produí un canvi important en l'organització dels camps de concentració i batallons de treballadors a causa de la dissolució de la Inspecció de Campos de Concentració i Presoners de Guerra (ICCP), i la creació de la nova Jefatura, la qual s'integrà al Ministeri de l'Exèrcit<sup>621</sup>. Des d'aquella nova institució s'organitzaren, controlaren i repartiren per tot el territori nacional els nous batallons disciplinaris.

Com havia passat amb la Inspecció, la Jefatura es dividí en diferents subjefatures que es repartiren per les diferents regions militars en què es dividí el país, i des d'on organitzaren les diferents unitats de treballs forçats de cada una de les zones que controlaven.

Un cop s'acabà d'organitzar aquest nou sistema de treballs forçats, i els mossos mobilitzats foren classificats en les diferents categories ja exposades, es posà en marxa el nou servei militar. Els mossos classificats com a desafectes foren apartats de la resta de reclutes, destinats a un dipòsit de concentració –que en cas de Catalunya fou el de Reus– i destinats a un batalló disciplinari de soldats treballadors, on es dedicaren a fer feines de reconstrucció de tot tipus en unes condicions i una vigilància molt estrictes.

Malgrat que no disposen de xifres oficials, hem de pensar que dins de les zones de l'Estat segurament fou Catalunya la qui va tenir un número més elevat de mossos classificats com a desafectes i per tant foren destinats a batallons disciplinaris. Aquesta afirmació la podem

<sup>621</sup> El Ministeri de l'Exèrcit es reorganitzà mitjançant la Llei de 22 de setembre de 1939 (Diari Oficial de l'Exèrcit d'1 d'octubre de 1939). En aquell nou organigrama la Jefatura de Camps de Concentració i Batallons Disciplinaris s'englobà dins la Direcció General de Serveis.

establir a partir del fet de què Catalunya i bona part dels catalans foren un dels pals de paller del republicanisme i un dels punts de més resistència contra el cop d'estat. Aquests fets, juntament amb el caràcter diferencial que es defensà sempre des de Catalunya, foren els aspectes que ens porten a pensar en la certesa de què un nombre molt elevat de catalans foren classificats com a contraris i enviats a un batalló disciplinari.

El seu naixement i constitució definitiva no s'efectuà fins a finals de juny, quan des del Ministeri de l'Exèrcit per un escrit enviat al Capità General de la IV Regió Militar, aprovà la denominació i numeració distintiva que havien de portar aquells nous batallons: «*El Sr. Ministro ha resuelto aprobar la reorganización de los Batallones de Trabajadores [...] ordenando que las cinco unidades formadas con los mozos clasificados DESAFECTOS por las Cajas de Recluta, tomen la denominación de Batallones Disciplinarios números 15, 16, 17, 18 y 19 [...]*<sup>622</sup>». Aquesta ordre quedà ratificada a principis de juliol de 1940, quan per un escrit de la Subinspecció de Batallons de Treballadors de la 4 Regió Militar, a partir d'aquell moment canvià de nom per adaptar-se a les noves unitats per passar-se a dir Subinspecció Regional de Batallones Disciplinarios de la IV Región Militar, es feu oficial la nova denominació d'aquells nous batallons de treballs forçats: «*[...] los Batallones y dependencias de la misma se distinguirán por las denominaciones siguientes: Depósitos de Concentración, Hospitales Disciplinarios, Batallones Disciplinarios de Soldados Trabajadores y Batallones Disciplinarios de Soldados Trabajadores*<sup>623</sup>.».

A part del naixement dels Batallons Disciplinaris de Soldats Treballadors, per aquestes dates també sorgiren els Batallons Disciplinaris de Treballadors. Aquestes noves unitats es formaren a partir de la fusió de diversos batallons de treballadors en diferents d'aquelles unitats. Així, a Catalunya aparegueren nou Batallons Disciplinaris el juliol de 1940 després de què en cadascun d'ells s'integressin els següents batallons de treballadors<sup>624</sup>:

### **Taula 39: Formació dels Batallons Disciplinaris de Treballadors a Catalunya.**

<sup>622</sup> Tot i que en un primer moment s'habilitaren des del Ministeri de la Guerra 5 BDST, cal dir que en realitat funcionaren més. En total des de l'estiu de 1940 funcionaren 8 batallons: el 9, 15, 16, 17, 18, 19, 43 i 44. Això es va deure segurament a l'alt número de soldats desafectes que es classificaren i a l'important número de treballs de reconstrucció que calia realitzar a Catalunya. Arxiu Intermedio. 3<sup>a</sup> Subinspecció General (Pirenaica) de l'Exèrcit de Terra. Fons Capitanía General IV Regió Militar. Assumptes. Caixa n°15.

<sup>623</sup> Aquesta ordre es va aplicar a totes la resta de regions militars en què es subdividí el país, tenint cadascuna d'elles els seus propis batallons disciplinaris de soldats treballadors. Arxiu Intermedio. 3<sup>a</sup> Subinspecció General (Pirenaica) de l'Exèrcit de Terra. Fons Capitanía General IV Regió Militar. Assumptes. Caixa n°15.

<sup>624</sup> Ministerio del Ejército. Dirección General de Servicios. Inspección de Campos de Concentración. Llistat de Batallones de Trabajadores. Juliol de 1940. Arxiu Intermedio. 3<sup>a</sup> Subinspecció General (Pirenaica) de l'Exèrcit de Terra. Fons Capitanía General IV Regió Militar. Assumptes. Caixa n°21.

Número de BDT	Plana Major	BBTT dissolts que formen la nova unitat.
64	Figueres (Girona)	BBTT FET-JONS, 11
65	Molló (Girona)	BBTT FET-JONS, 12, 125
66	La Jonquera (Girona)	BBTT 50, 177
67	Darnius (Girona)	BBTT FET-JONS, 63, 122, 124, 162
68	La Jonquera (Girona)	BBTT 66, 134
69	Agullana (Girona)	BBTT 78, 110, 112, 178
70	Collada de Tosses (Girona)	BBTT 111, 115, 121, 147
71	La Jonquera (Girona)	BBTT 136, 156
72	Barcelona	BBTT 138, 140, 163, 164

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades estretes de l' Arxiu Intermedio. 3<sup>a</sup> Subinspecció General (Pirenaica) de l'Exèrcit de Terra. Fons Capitania General IV Regió Militar.

Aquestes unitats estigueren formades per presoners de guerra que encara es trobaven esperant la seva alliberació, per tots aquells homes que havien de ser classificats després de tornar de l'exili, i que no estaven en edat militar, i per tots aquells individus que haguessin estat sancionats per les Autoritats Judicials o Governatives. Aquests darrers casos es tractaven de persones que havien passat per un consell de guerra i havien rebut una petita condemna, la qual havien de complir en alguna d'aquestes unitats, i també per tots aquells homes que havien estat absolts però que per la seva oposició al règim eren obligats a servir entre sis mesos i un any en una d'aquelles unitats.

En aquelles unitats també hi anaren a parar tots aquells individus que haguessin estat condemnats per la Fiscalia de Taxes. La creació de la Fiscalia de Taxes el 30 de setembre de 1940, com a jurisdicció especial de caràcter penal, estigué destinada a sancionar els delictes d'acaparament –a més a més de les sancions pecuniàries, la confiscació de les existències, la prohibició d'exercir el comerç durant un període de temps o la inhabilitació definitiva de l'activitat comercial– contemplava la destinació temporal de l'inculpat als batallons disciplinaris de treballadors per un temps que podia anar des dels 3 mesos a un any. Durant el primer trimestre de 1942, més de 1.500 infractors de tot l'Estat foren destinats per aquesta fiscalia a algun BDT. Pel que fa a les demarcacions catalanes els sancionats foren 56 a Barcelona, 19 a la de Girona, 24 a la de Lleida i 2 a la de Tarragona<sup>625</sup>.

La llei de 22 d'agost de 1940 sobre reclutament especificava que *«los mozos clasificados separados temporalmente del contingente por estar sufriendo condena que cumplan antes de los 45 años de edad si son puestos en libertad antes de cumplir la edad de 30 años y han observado buena conducta, serán destinados a los Cuerpos del Ejército de Tierra y Aire que*

<sup>625</sup> *El Pirineo* 8 d'abril de 1942.

*les correspondan. Los que sean puestos en libertad después de haber cumplido la edad de 30 años que hayan observado mala conducta, serán destinados a Batallones de Trabajadores».*

Els batallons disciplinaris de treballadors estigueren en funcionament durant uns mesos i es dedicaren a fer feines ja iniciades pels antics batallons de treballadors. Aquestes feines se centraren bàsicament en la fortificació de la frontera i treballs de reparació d'algun pont o via<sup>626</sup>. Aquest fet seria el motiu principal que explicaria que tots aquells batallons es concentrassin a la província de Girona i en poblacions molt properes a la frontera.

Aquelles unitats poc a poc amb el pas del temps i l'aclariment de les situacions especials que tenien els seus integrants es varen anar buidant d'efectius. Aquest fet ja es va començar a donar durant el setembre de 1940 quan ja foren dissolts tres d'aquells batallons, els números 66, 68 i 72.

A principis de l'any 1941 només restaven actius dos d'aquells batallons, els números 69 i 71. Aquest fet reafirma l'argument de què amb el pas del temps aquelles unitats es van anar buidant dels elements que l'integraven. La seva desaparició definitiva no se sap exactament quan es produí. I el que si sabem és que aquells dos batallons disciplinaris de treballadors s'acabaren convertint en dos BDST, els números 46 i 48, integrats per joves que havien de realitzar el servei militar i classificats com a desafectes. En el cas del BDT 71, que part del seu contingent es trobava destinat a Empúries, se sap que el desembre de 1941 fou substituït per soldats de quinta que iniciaven el servei militar i per altres traslladats des del BDST n°1 d'Algeciras, que foren els que integraren el nou BDST 46<sup>627</sup>.

A partir d'això i d'altres referències localitzades es pot dir que a finals de 1941 els batallons disciplinaris de treballadors desaparegueren per passar a convertir-se en BDST, els quals seguien realitzant les mateixes feines que els anteriors però amb protagonistes diferents a les seves files.

Tant als batallons disciplinaris per a soldats treballadors com els batallons disciplinaris de treballadors mantingueren la mateixa organització que els antics batallons de treballadors. Aquelles unitats estaven compostes per unes planes majors, les quals s'encarregaven de dirigir els batallons des d'una localitat concreta que estigués ben comunicada, i per diferents

---

<sup>626</sup> La majoria d'aquells batallons estigueren sota les ordres dels Regiments de Fortificacions núm. 2 i 3, i en menor mesura sota el Servei de Reparació de Ponts i Camins. Les úniques excepcions que trobem són una companyia del BDT 70, que estigué sota les ordres del patronat per la reconstrucció del Castell de Sant Ferran de Figueres i el núm. 72 que estigué destinat a Barcelona fent feines pel Govern Militar, recuperant mobles, intendència i reconstruint una església de la ciutat.

<sup>627</sup> Aquestes dades s'han extret de, Gracia Alonso, Francisco. «Arqueología de la memoria. Batallones disciplinarios de soldados trabajadores y tropas del ejército en las excavaciones de Ampurias (1940-1943)». Dins de Molinero, C. Sala, M. i Sobrequés, J. (EDS). *Una inmensa prisión. Los campos de concentración y las prisiones durante la guerra civil y el franquismo*. Barcelona: Crítica, 2003 pàg. 45.

companyies o destacaments, les quals tenien com a missió la d'executar les feines a realitzar. Les diferents companyies de treballadors en que es dividien els batallons es trobaven sota el comandament d'un tinent o alferes, els quals estaven assistits per diferents suboficials i soldats escorta. Cadascun d'aquells batallons estigué manat per un comandant, el qual des de la Plana Major controlava i atenia les necessitats que demandaven les companyies que es trobaven a les seves ordres.

Com els batallons de treballadors, els BDST es caracteritzaren per la seva mobilitat constant, ja que en el moment que finalitzava una companyia la feina assignada en una població concreta immediatament es traslladava a una altra. Les dades obtingudes a l'Arxiu Intermedio. 3<sup>a</sup> Subinspecció General (Pirenaica) de l'Exèrcit de Terra no ens ha permès localitzar la situació exacta d'aquells batallons, ja que la documentació custodiada només arriba fins al gener de 1941. Aquesta situació provoca que entre aquesta data i finals de 1942, moment de la seva dissolució, no es pugui precisar la seva localització exacta. El que si es pot apuntar són els llocs de concentració de les seves planes majors i d'algunes companyies a mitjans de 1942, gràcies a en part a un informe localitzat a l'Arxiu General Militar d'Àvila<sup>628</sup>:

**BDST 18:** feines de fortificació i al ferrocarril entre Tortosa i Bot.

**BDST 19:** Plana Major a Pobla de Lillet (Barcelona).

Carretera de la Pobla de Lillet a Toses

Carretera de Bagà a Bellver

Pont de Sant Quirze de Besora

Pont de Roda de Ter

Pont de la Gleva

**BDST 42:** Plana Major a Girona.

Castell de Sant Ferran de Figueres

Pont a Sant Pere Pescador

Mercat de Girona

Carretera entre Llanars i Setcases

---

<sup>628</sup> Arxiu General Militar d'Àvila. Font estadística de la Jefatura de Campos de Concentración y Batallones Disciplinarios. Ministeri de l'Exèrcit Caixa 20.772.

Aquesta informació ha estat complementada amb les dades localitzades als expedients dels batallons disciplinaris de l'Arxiu General Militar de Guadalajara.

**BDST 43:** Plana Major a Barcelona

Caserna militar de Lleida  
Fàbrica militar de Lleida  
Pont Vilanova de la Barca  
Pont de Manresa

**BDST 46**

Pont de Manresa  
Excavacions d'Empúries  
Ferrocarril de Ribes de Freser

**BDST 48:** Plana Major a Girona.

Ferrocarril Girona a Portbou

Pel que fa al número de soldats treballadors que hi va haver destinats en alguna d'aquelles unitats només s'han pogut obtenir dades a tot el territori nacional de juliol de 1942<sup>629</sup>. En aquell moment hi havia 48.972 soldats treballadors repartits per tot el territori. Pel que fa a Catalunya no s'ha localitzat cap xifra al respecte, sent una de les tasques pendents que hauria de treballar la nostra historiografia en el futur.

Pel que respecte als treballs als nous batallons disciplinaris seguiren les feines iniciades pels seus antecessors. Així, la majoria d'ells estigueren integrats en el Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña –fent feines de reconstrucció de ponts i carreteres–, en regiments de fortificació, reparant edificis concrets o poblacions que havien quedat malmeses per la guerra, d'intendència i finalment fent feines específiques com fou la reparació de l'Església de la Mercè a Barcelona o excavacions arqueològiques a Empúries.

Com es pot veure, el funcionament, condicions de vida i treballs foren pràcticament els mateixos que tingueren els batallons de treballadors formats per presoners de guerra. Aquest fet serveix per demostrar que aquestes unitats, tot i estar formades per personal diferent, foren les hereves dels batallons de guerra, amb la fi d'aprofitar econòmicament la mà d'obra barata que els proporcionava, així com i seguir castigant als qui s'havien oposat a la dictadura.

Els BDST van desaparèixer de manera definitiva l'octubre de 1942 (Diari Oficial núm. 243 d'octubre de 1942), encara que en molts casos no ho van fer de manera efectiva fins a finals

---

<sup>629</sup> Arxiu General Militar d'Àvila. Font estadística de la Jefatura de Campos de Concentración y Batallones Disciplinarios. Ministeri de l'Exèrcit Caixa 20.772.

de desembre d'aquell mateix any<sup>630</sup>. Un cop llicenciats dels BDST, a tots aquells joves se'ls destinava a realitzar el servei militar obligatori en una unitat armada. El càstig ja havia estat complert i per tant aquells homes ja eren dignes per poder servir en l'exèrcit franquista. D'aquesta manera havien de dedicar un temps més de la seva joventut a realitzar el servei militar i poder així jurar fidelitat a la bandera d'aquell exèrcit i règim, contra els quals havien lluitat durant la guerra i que els havia estat explotant, castigant, maltractant i humiliant durant un període important de les seves vides.

Finalment, cal parlar dels Batallons Disciplinaris de Soldats Treballadors Penats (BDSTP), els quals van néixer el 2 de juliol de 1941<sup>631</sup>. Aquests batallons estigueren formats per homes de les quintes mobilitzades el 1939, és a dir les de 1936 a 1941, que havien de realitzar el servei militar però que no s'havien incorporat a files a causa de què es trobaven a la presó complint una condemna després d'haver estat jutjats en consell de guerra. En el moment que aquells joves sortien en llibertat condicional, immediatament eren mobilitzats per les diferents caixes de reclutes perquè s'incorporessin a files<sup>632</sup>. A causa del seu passat clarament contrari al règim, aquells joves foren classificats com a desafectes i enviats a aquelles unitats especials, les quals realitzaren diversos treballs per tot el país, encara que en unes condicions més dures com a derivació de ser persones en llibertat condicional<sup>633</sup>. Aquests batallons de penats estigueren en funcionament fins l'any 1948, en què foren definitivament dissolts.

En aquelles unitats també hi foren destinats tots aquells homes que havien estat condemnats per la fiscalia de taxes a un període de privació de llibertat.

---

<sup>630</sup> Encara el juliol de 1942 persistien a tot l'estat 53 unitats disciplinaries.

<sup>631</sup> L'ordre de 2 de juliol de 1941, sobre reclutament d'aquells penats que no havien servit en les files de l'exèrcit franquista establí que «*todos los mozos de los reemplazos de 1936 a 1941, ambos inclusive, que se encuentran en prisión atenuada, serán inmediatamente sometidos a una nueva clasificación por las respectivas Juntas de Clasificación y Revisión, los que sean útiles para todos los servicios y pertenezcan a los reemplazos de 1936 y 1937, o estén agregados a ellos, serán destinados por las Cajas de Reclutas y para su encuadramiento en los batallones disciplinarios de soldados trabajadores, a los campos de concentración siguientes: al de Miguel de Unamuno, los que residan en los territorios de las regiones primera, segunda, tercera, Canarias y Marruecos; al de Reus (Tarragona), los de las regiones cuarta, quinta y Baleares, y al de Miranda de Ebro (Burgos), los de las regiones sexta, séptima y octava. Los pertenecientes a los reemplazos 1938 a 1941, ambos inclusive, serán destinados en las mismas condiciones, cuando lo sean, a los Cuerpos Armados del Ejército con los reclutas de sus mismos reemplazos*».

<sup>632</sup> Llei de 4 d'abril de 1940 llibertat condicional als condemnats a penes menors de 6 anys i un dia. Llei de l'1 d'abril de 1941 ampliava llibertat condicional a condemnats fins a 12 anys. Llei de 15 d'octubre de 1942 beneficià a sentenciats fins a 14 anys i 8 mesos.

<sup>633</sup> Els BDSTP s'organitzaren en 8 batallons, els quals es distribuïren en dues agrupacions: la 10, o Agrupació del Marroc, fixà la seva Plana Major a Ceuta i estigué composta pels batallons 91, 93, 97 i 75; i la 20 Agrupació, amb la Plana Major a Lora del Rio (Sevilla) i integrada pels batallons 92, 94, 95 i 96. Totes dues agrupacions van mantenir-se actives fins 1948, data en què es dissolgueren de manera definitiva. Per més informació vegeu: LOPEZ JIMÉNEZ, F.J.: *La 2ª Agrupación de Batallones Disciplinarios de Soldados Trabajadores Penados*. Boletín Informativo del Sistema Archivístico de la Defensa. Madrid. Unidad de Coordinación de Archivos Militares, 2003.

Amb la creació dels batallons disciplinaris i de penats, el franquisme s'assegurà durant uns anys més un important número de mà d'obra molt econòmica que es dedicà a reconstruir el país de manera quasi gratuïta. L'èxit d'utilitzar els presoners de guerra com a treballadors fou indubtable a tots els nivells, econòmic, repressiu, social, etc. aspectes aquests que portaren els vencedors de la guerra a perpetuar durant uns anys més aquell mètode de treballs forçats.

### **Altres modalitats de treballs forçats al servei de la reconstrucció. La redempció de pena per treball.**

A part de la utilització de presoners de guerra per realitzar feines de reconstrucció, el règim franquista també utilitzà a presos condemnats a diverses penes de privació de llibertat per realitzar diferents feines, entre elles la de reparació d'infraestructures. El sistema que s'utilitzà es conegué com a *Redención de Pena por Trabajo*.

Un cop finalitzà el conflicte, la devastació que patia bona part del país motivà la necessitat d'utilitzar mà d'obra per reconstruir-lo. Aquesta necessitat se li uní el fet que una gran quantitat de persones es trobaven a les presons condemnats a diferents penes, aspecte que provocava una manca d'espai a les mateixes. Aquests problemes es pogueren solucionar amb la creació del treball fora de les presons al servei de l'Estat i de diverses empreses privades. La idea d'utilitzar presos per realitzar aquestes feines fou del jesuïta José Agustín Pérez del Pulgar<sup>634</sup> l'any 1938 quan Franco decretà la constitució del Patronato Central de Redención de Penas el 7 d'octubre de 1938<sup>635</sup>.

---

<sup>634</sup> José Agustín Pérez del Pulgar (1875-1939). Jesuïta espanyol, llicenciat en ciències físiques a Madrid. El juliol de 1936, l'esclat de la Guerra Civil el sorprengué a Madrid, però, refugiat a l'ambaixada de Bèlgica, aconseguí, el febrer de 1937, sortir d'Espanya per traslladar-se seguidament a Valladolid, on creà una Acadèmia de preparació científica pre-militar, de la que fou el seu director. També organitzà i dirigí el *Patronato de Redención de Penas por el Trabajo*.

<sup>635</sup> Per un estudi més detallat sobre aquest sistema de treballs forçats vegeu: ACOSTA BONO, GONZALO; GUTIÉRREZ MOLINA, JOSÉ LUIS; MARTÍNEZ MACÍAS, LOLA; DEL RÍO SÁNCHEZ, ÁNGEL. *El canal de los presos (1940-1962). Trabajos forzados: de la represión política a la explotación económica*. Barcelona: Crítica, 2004. BARALLAT, Merçè. *La repressió a la postguerra civil a Lleida (1938-1945)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1991. DOMENÈCH, IMMACULADA; VÁZQUEZ, FEDERICO. *La repressió franquista a l'àmbit local. Manlleu (1939-1945)*. Catarroja – Barcelona: Ed. Afers, 2003. JULIÀ, S. (COORD.), CASANOVA, J., SOLÉ I SABATÉ, J.M., VILLARROYA, J. I MORENO, F. *Víctimas de la guerra civil*. Madrid: Ed. Temas de Hoy, 1999. LAFUENTE, I. *Esclavos por la patria*. Madrid: Temas de Hoy, 2002. MIR, CONXITA. *Vivir es sobrevivir. Justicia, orden y marginación en la Cataluña rural de posguerra*. Lleida: Milenio, 2000. MOLINERO, C., SALA, M., SOBREQÜES, J. *Una inmensa prisión. Los campos de concentración y las prisiones durante la guerra civil y el franquismo*. Barcelona: Ed. Crítica, 2003. PÉREZ DEL PULGAR, J.A. *La solución que España da al problema de sus presos políticos*. Valladolid, 1939. RUFAT, R. *En las prisiones de Franco*. Mèxic: Cajica, 1966. SABIN, JOSEP M. *Prisión y muerte en la España de Posguerra*. Madrid: Anaya-Mario Munchnik, 1996. SOLÉ BARJAU, QUERALT. *A les presons de Franco*. Barcelona: Proa, 2004. SOLÉ I SABATÉ, JOSEP M. *La repressió franquista a Catalunya 1938-1953*. Barcelona: Edicions 62, 1985. SOLÉ I SABATÉ, JOSEP M. (DIR.). *Història de la presó Model de Barcelona*. Lleida: Pagès editors,



Amb aquest sistema de treball forçat es donava als presos la possibilitat d'anar a treballar lluny de les parets i l'estretor de la presó i alhora, redimir amb el treball la condemna –un dia per cada dos treballats<sup>636</sup> - opció que animà a molts reclusos a sol·licitar un lloc de feina als destacaments penals i colònies penitenciàries que el règim franquista posà en marxa.

La redempció de la pena es podia realitzar amb treballs des de dins la presó i amb feines que requerien el trasllat del pres fora de la mateixa. Dins del primer grup estaven els *destins*, que foren treballs que els presos condemnats a penes menors podien realitzar a la pròpia presó: treballs a la cuina, de neteja, a oficines, a l'economat, barberia, etc. També s'encarregaren d'aquells treballs més especialitzats, com metges, practicants, infermeria, mestres, etc. Al mateix temps es podia redimir per participar en activitats com formar part del cor de la presó, de la banda de música i per rebre classes per aprendre a llegir i escriure.

Els *tallers penitenciaris* es crearen per una ordre de 30 d'abril de 1939. La gestió i explotació d'aquells tallers estigué en mans del Patronat de Redempció de Penes. En nombroses presons del país s'instal·laren tallers des d'on es realitzaren diferents feines. A Catalunya hi hagueren tallers penitenciaris a la presó Model de Barcelona, on hi hagué de joguines, mecànica, forn, sastreria, fusteria, fàbrica de pasta i manufactura tèxtil; a la presó de dones de Barcelona, on hi havia una granja i un taller de confecció; a Girona, a la presó provincial, on hi hagué un taller d'imaginària religiosa; a la presó Provincial de Lleida, on hi havia un forn, una granja i una fàbrica de pasta; i a la presó de Tarragona, on els presos foren destinats a diversos indrets. Pel que feia als diferents treballs que es realitzaven a fora dels murs de les presons aquests es podien portar a terme a través dels Destacaments Penals i de les Colònies Penitenciàries.

Els *Destacaments Penals* foren la fórmula més utilitzada per la Direcció General de Presons per donar sortida a tots els presos que s'acumulaven als centres penitenciaris. Els destacaments penals es tractaven de concessions d'un número variable de presos treballadors a organismes de l'Estat, a les administracions locals, ajuntaments i diputacions, l'Església, a FET y de las JONS o a empreses privades. Aquestes entitats públiques o privades sol·licitaven el número de presos que necessitaven al Patronat de la Redempció de la Penes per Treball, el qual s'encarregava de resoldre aquelles peticions i de concretar el número de presos destinats a cada destacament. Mentre que les empreses privades havien de pagar el salari estipulat per la categoria del treball que anaven a realitzar els presos, els organismes estatals només havien

---

2000. SOLÉ I SABATÉ, JOSEP M; VILLARROYA, JOAN (DIR.). *El Franquisme a Catalunya. La dictadura totalitària: 1939-1945. vol.1.* Barcelona: Edicions 62, 2005. SUÁREZ, ÀNGEL. *Libro blanco sobre las cárceles franquistas 1939-1976.* França: Ruedo Ibérico, 1976. TORRENT, MARTÍN. *¿Qué me dice usted de los presos?* Alcalá de Henares: Imprenta Talleres Penitenciarios, 1942. TORRES, R. *Los esclavos de Franco.* Madrid: Oberon, 2000

<sup>636</sup> L'ordre del 14 de desembre de 1942 fixava un dia de redempció per cada dos treballats.

de fer-se càrrec de les quantitats que el pres rebia en mà i de les que anaven destinades al subsidi familiar, que en total només suposaven un 25 per cent del salari total.

Entre les actuacions més destacades que realitzà els destacaments penals cal subratllar les feines realitzades per regions devastades. A Catalunya les actuacions que es portaren a terme entre 1939 i 1945 foren trenta-sis, repartides, tal com es veurà més endavant, per tot el territori, però especialment a les comarques de Lleida, Girona i Tarragona.

La resta de destacaments penals que hi hagué pel territori català foren els següents:

**Taula 40: Destacaments penals a Catalunya.**

Localitat	Període d'inici treball	Número d'interns	Dependència del treball	Descripció de l'obra
Barcelona	1941-	130 (1941)	Oficial	Construcció edificis a l'antic quarter de Sant Agustí.
Cardona (Barcelona)	1944	60 (1944)	Particular: Cementacions i Obres	Construcció pont
Manresa (Barcelona)	1941-	140 (1941)	Oficial	Construcció pont sobre el riu Cardener
Pedrosa de Valdeporres (Barcelona)	1942-	253 (1942)	Particular: Fer. i Const. ABC	Construcció FFCC
San Adrià del Besòs (Barcelona)	1944-	70 (1944)	Particular: Cementacions i Obres	Pont
Sant Sadurní d'Anoia (Barcelona)	1941-	150 (1941)	Oficial: SMPC	Construcció de tres ponts sobre el riu Anoia.
Torelló (Barcelona)	1942-	60 (1942)	Particular: Cirsà	Construcció d'habitatges
Vic (Barcelona)	1944-	105 (1944)	Particular: Bisbat de Vic	Reconstrucció catedral de Vic y seminari.
Bàscara (Girona)	1944-	50 (1944)	Particular: Sr. Sacristà	Construcció pont
Blanes (Girona)	1942-	120 (1942)	Particular: Sr. José M <sup>a</sup> Pradó	Fàbrica
Blanes (Girona)	1942-	165 (1942)	Oficial : DGRD	Reconstrucció nucli urbà
Girona	1941-	50 (1941)	Oficial: SMPC	Construcció pont urbà del Alferes Duarte
Llers (Girona)	1942-	123 (1942)	Oficial DGRD	Reconstrucció nucli urbà
Sant Martí (Girona)	1942-	50 (1942)		Obres varies
Sant Miquel de Fluvià (Girona)	1944-	75 (1944)	Particular: C. Mardellano	Puente sobre el riu Fluvià
Torelló i Manlleu (Girona)	1941-		Oficial	Reparació danys per temporals.
Coll de Nargó (Lleida)	1941-	395 (1941)	Oficial	Construcció 25 km de carretera de Coll de Nargó a Sant Llorenç de Morunys.
Gardeny (Lleida)	1941	633 (1941)	Oficial	Pavellons militars
Guàrdia d'Ares	1942-	34 (1942)		Mineria d'Amiant.

(Lleida)				
Lleida	1942-	747 (1942)	Oficial: DGRD	Quarters i habitatges
Lleida	1946-			Construcció nova presó
Vallmanya (Lleida)	1944-	80 (1944)	Particular: M. Llagostera	Granges i colonització
Vall d'Aran (Lleida)	1941-	150 (1941)	Oficial	Obres del Túnel de Vielha
Vilanova de la Barca (Lleida)	1942-	166 (1942)	Oficial DGRD	Reconstrucció Poble.
Tarragona	1942-	100 (1942)	Oficial	Nova presó provincial.

Font: Acosta Bono, Gonzalo; Gutiérrez Molina, José Luis; Martínez Macías, Lola; del Río Sánchez, Àngel. *El canal de los presos (1940-1962). Trabajos forzados: de la represión política a la explotación económica*. Barcelona: Crítica, 2004.

En tots aquests indrets hi hagué presència de presos catalans, els quals treballaven durant el dia, en unes condicions molt dolentes, i per la nit descansaven a la presó més propera del lloc on es trobaven destinats. Entre les feines que es realitzaren a Catalunya destacaren les de Vielha, en la construcció del túnel per comunicar la Vall d'Aran amb la resta del Principat; la de Vic, fent obres de reconstrucció a la catedral; o la de Vallmanya (Lleida), on els presos treballaren en una finca d'unes 3.500 hectàrees que havia estat expropiada a l'hereva de Francesc Macià per part de FET y de las JONS.

Però de destacaments penals hi hagué per tot el territori de l'Estat espanyol. Milers de presos catalans foren enviats a fer treballs en diferents punts de la geografia espanyola. Entre aquells llocs cal remarcar les feines que es realitzaren a la serra del Guadarrama, prop de Madrid, a Cuelgamuros on es treballà per edificar el Valle de los Caídos, on es construïa la gran obra d'exaltació del franquisme.

Finalment cal parlar de *les Colònies Penitenciàries*. El 8 de setembre de 1939 es creà per llei el Servei de Colònies Penitenciàries Militaritzades. El seu naixement tingué com a finalitat la de nodrir de reclusos a totes les obres que necessitessin els respectius departaments ministerials i també aquelles que projectaven per empresaris particulars. La militarització del servei, el qual s'organitzà per batallons i destacaments de presos, es justificà per estar integrat per penats que havien de treballar en indrets allunyats de les presons. Els presos s'allotjaren habitualment en campaments sota una estricta vigilància per part de soldats de l'exèrcit.

Des de l'any 1939 fins al 1942 hi ha notícia de sis agrupacions de colònies penitenciàries repartides per tot l'Estat. A Catalunya hi va funcionar una colònia penitenciària que va realitzar feines de reparació del canal de Catalunya – Aragó, sota la direcció de l'Institut de Colonització.

Tot aquest entramat de treballs forçats fou una nova mostra de la utilització que realitzà el franquisme del gran número de presos que anà acumulant en les seves diferents presons en benefici propi per utilitzar-los com a mà d'obra barata perquè per realitzar feines de tot tipus per tot el país. Com deien, amb molt de cinisme les autoritats franquistes, que fossin ells els encarregats de refer el país que havien destruït a partir del seu treball.

### **La reconstrucció per part del Ministeri d'Obres Públiques (1939-1945).**

Un cop finalitzà la guerra entre les prioritats que tingué el Ministeri d'Obres Públiques hi hagué la de la reconstrucció de les principals infraestructures danyades per tot el territori. Per fer-ho el ministeri realitzà dos plans amb la finalitat de valorar els danys compatibilitzats, iniciar la seva reconstrucció i ordenar les competències que depenien del ministeri. A part de la feina als despatxos, la presència als mitjans de comunicació del Ministre d'Obres Públiques des del fi del conflicte fou constant. La missió que tingué aquesta presència fou la de mostrar a tota la població que els responsables ministerials estaven compromesos des del primer dia en el que s'anomenà la "reconstrucció nacional".

Les feines de reconstrucció que tirà endavant el Ministeri d'Obres Públiques es realitzaren dins d'un context econòmic molt complex. Per una banda, el país es trobava devastat i sense recursos per afrontar totes aquelles obres. Per altra banda, el règim franquista decidí engegar una nova organització econòmica, l'Autarquia, la qual a causa de les seves característiques encara dificultà més els projectes de reconstrucció. En els primers anys de la dictadura les bases polítiques de l'Estat tingueren com a principal objectiu desenvolupar els recursos econòmics existents al territori per aconseguir l'autosuficiència econòmica sense necessitat de dependre dels productes d'altres països. Les conseqüències de voler aplicar aquest tipus de política econòmica foren terribles pel futur del país, ja que motivaren un retràs en el creixement. El tancament de fronteres originà que hi hagués una gran escassetat de matèries primeres, moltes de les quals eren fonamentals per poder portar a terme la reconstrucció. D'aquest aspecte es queixà el propi ministre d'Obres Públiques Alfonso Peña, qui en les seves memòries recordava les dificultats que tingué a l'hora d'executar el pla de reconstrucció a causa de no poder aconseguir els materials necessaris: *«Pero a medida que se ensanchaba el territorio había que reconstruirlo totalmente devastado por las batallas y con gran premura de tiempo teníamos que hacer puentes, habilitar y reconstruir caminos, construcciones*

*diversas, líneas eléctricas, vías férreas, etc. Y para todo esto no había casi cemento, ni hierro, ni cobre, ni madera..., ni nada; pero lo peor es que tampoco había dinero*<sup>637</sup>.»

El fracàs evident d'aquesta política autàrquica obligà el règim a partir de 1955 a un obertura cap a l'exterior a la cerca tant de matèries primeres i de la tecnologia necessària pel desenvolupament econòmic, com dels crèdits financers que els sustentessin<sup>638</sup>.

Dins de la ideologia d'autarquia que imposà la dictadura, les obres públiques jugaven un paper important. Se les considerava com a susceptibles de generar treball i riquesa, no només a través de les construccions, sinó també a través de l'efecte que la seva explotació produiria en el conjunt de l'economia. El Ministeri d'Obres Públiques com a gestor de tot plegat es convertí en un dels eixos de l'entramat planificat pels ideòlegs franquistes. Per una part, les obres hidràuliques es consideraven un sector essencial per l'embranchida econòmica del país a través d'un ampli pla de construccions dirigides cap a la producció de regadius i d'energia elèctrica. Al mateix temps, el govern franquista abordà la nacionalització dels principals eixos empresarials vinculats amb les obres públiques, és a dir, els ferrocarrils, l'aeronàutica i les telecomunicacions. En tercer lloc, un ampli pla sobre les carreteres havia d'estudiar la millora i reorganització d'aquestes, les quals eren fonamentals per l'economia espanyola. En darrer lloc, els plans del ministeri es completaren amb la modernització de les infraestructures portuàries.

Per poder executar tot aquest ambiciós pla, i tal com s'ha vist, el Ministeri d'Obres Públiques tingué com a punt de partida una situació caòtica i catastròfica. L'abril de 1939 el país tot just acabava de sortir d'una terrible guerra civil on els danys, sense tenir en compte els humans, es concentraven precisament en els pilars que sustentaven el ministeri: les infraestructures en transport i també, en menor mesura, a les telecomunicacions.

La tasca reconstructora que realitzà el Ministeri d'Obres Públiques un cop finalitzà la guerra estigué encapçalada pel ministre Alfonso Peña Boeuf, qui ja portava mesos treballant en aquest objectiu des del seu nomenament l'1 de febrer de 1938 com a ministre del primer govern franquista. Durant aquests mesos, els tècnics responsables del ministeri es dedicaren a cercar i classificar totes aquelles obres i infraestructures que havien estat danyades i calia reparar.

---

<sup>637</sup> Peña Boeuf, Alfonso. *Memorias de un ingeniero político*. Madrid: Artes Gráficas, 1954 pàg. 223

<sup>638</sup> Per un estudi més detallat de la política econòmica, i més concretament de l'autarquia, que portà a terme el règim franquista vegeu: Andrés Creus, Laura de. *El Preu de la fam : l'estraperlo a la Catalunya de la postguerra*. Badalona: Ara Llibre, 2010; Barciela, Carlos (Ed.) *Autarquía y mercado negro: el fracaso económico del primer franquismo 1939-1959*. Barcelona: Ed. Crítica, 2003; Catalán Vidal, Jordi. *La economía española y la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona: Ariel, 1995; Mayayo, Andreu; Lo Cascio, Paola; Rúa, José Manuel. *Economía franquista y corrupción*. Madrid: Flor del Viento, 2010; Solé i Sabaté, Josep M; Villarroya, Joan (dir.). *El franquisme a Catalunya (1939-1977). Catalunya dins l'Espanya de l'Autarquia. Vol.2*. Barcelona: Ed.62, 2005.

El primer pla d'Obres Públiques que realitzà el govern rebel es redactà durant la guerra i només afectava les províncies que es trobaven sota el control dels revoltats. Les províncies en qüestió foren les de Galícia, bona part de Castella i l'Aragó, Extremadura i la zona oest d'Andalusia. Aquest pla fou finalment aprovat per Llei pocs dies després de finalitzar la guerra, l'11 d'abril de 1939<sup>639</sup>. En el preàmbul d'aquesta Llei s'apuntava d'una forma molt clara quins havien d'ésser els objectius principals que havia d'assolir el pla general d'Obres Públiques: «*Alcanzada la paz victoriosa en España, después de una cruenta guerra en la que tantas vidas han sido sacrificadas y tan enormes daños materiales se han producido, unos por el afán vesánico del enemigo y otros por consecuencia de la misma guerra, bien notoria es la necesidad de acometer, al presente, un plan general de obras públicas, que, combinado con la reparación de las ciudades afectadas, constituya un programa nacional de reconstrucción del territorio patrio.*»

Després de fer incidència que per la rapidesa amb que foren ocupades les darreres províncies aquestes no havien estat incloses en el pla<sup>640</sup>, i de recordar que els treballs previstos s'havien de realitzar a base d'utilitzar materials espanyols<sup>641</sup>, amb la fi d'evitar despeses de divises estrangeres, es disposava que el Pla d'Obres Públiques afectaria a tres sectors: carreteres i camins<sup>642</sup>, obres hidràuliques<sup>643</sup> i ports.

Pel que feia exclusivament a l'àmbit de la reconstrucció dels danys de guerra, el pla incloïa dins l'apartat d'obres de nova construcció una secció dedicada a la reconstrucció de ponts i

<sup>639</sup> Boletín Oficial del Estado (BOE) núm. 115, 25 d'abril de 1939.

<sup>640</sup> En total el pla incloïa 37 províncies: Alaba, Àvila, Badajoz, Balears, Burgos, Càceres, Cadis, Còrdova, A Corunya, Granada, Guipúscoa, Huelva, Osca, Lleó, Lleida, Logronyo, Lugo, Madrid, Màlaga, Navarra, Ourense, Oviedo, Palència, Palma, Pontevedra, Salamanca, Santander, Segòvia, Sevilla, Sòria, Tenerife, Terol, Toledo, Valladolid, Biscaia, Zamora, Saragossa i les zones de Sobirania al Marroc. «La Ley de Obras Públicas aprobada en el Consejo de Ministros de 11 de abril de 1939.» *ABC Sevilla*, 26 d'abril de 1939 pàg. 11.

<sup>641</sup> En l'article tercer de la Llei, s'especificava amb més detall com s'havia d'aplicar l'autarquia en la construcció i reconstrucció de les Obres Públiques: «*En el ejecución de todas las obras se emplearán materiales nacionales, sin más excepción que aquellos escasos elementos imprescindibles que no se fabriquen en el país [...] En las carreteras se empleará betún asfáltico para la reparación de las que tengan firmes asfálticos, sustituyéndole en todo lo posible por alquitranes españoles o asfaltos nacionales. En las obras nuevas de carreteras y grandes reparaciones, se dispondrán los pavimentos adecuados de hormigones de cemento, empedrados u otros que tengan exclusivamente productos nacionales.*» Boletín Oficial del Estado (BOE), núm. 115 de 25 d'abril de 1939.

<sup>642</sup> Pel que fa a les carreteres aquestes es classificaren segons la seva amplada, la classe de ferm i la longitud, en tres classes: Carreteres Nacionals (9 metres d'amplada), Carreteres Comarcals (7,5 metres d'amplada) i Camins Locals (6 metres d'amplada), en substitució de les antigues denominacions de carreteres de primer, segon i tercer ordre, i camins veïnals i provincials.

<sup>643</sup> Pel que fa a les obres hidràuliques s'elaborà un estudi integrat de totes les conques, fent la inclusió i selecció de les distintes obres en relació amb el seu rendiment d'ordre nacional i prenent com a base per aquesta classificació els fonamentals conceptes: tràfic interior i exterior, centres de producció i consum, mitjans de transport, intensitat superficial de les poblacions, possibilitat de colonització, costums i usos agrícoles, condicions climatològiques i potència d'absorció dels possibles productes. A més, s'incloueren l'aprofitament hidroelèctrics i reparacions forestals. Peña Boeuf, Alfonso. «Desarrollo de las Obras Públicas en España» *Revista de Obras Públicas*, núm 94, juliol de 1946 pàg. 358-359

obres de fàbrica destruïts durant la guerra<sup>644</sup>. En total per aquest pla es pressupostava la quantitat de 18.593.053,03 ptes només per la reconstrucció de ponts destruïts<sup>645</sup>. Una xifra, que com es veurà, anirà creixent a mesura que s'anava avaluant els danys per tot el territori.

En l'àmbit organitzatiu, el Ministeri d'Obres Públiques, a través de diverses subsecretàries, direccions generals i negociats, tenia com a objectius, en un primer instant, la reconstrucció de les destruccions produïdes durant la guerra, per més endavant millorar i potenciar les diverses matèries que tenia al seu càrrec: obres públiques, transports, correus i telecomunicacions. Totes aquestes missions les executaren de manera coordinada les Jefatures d'Obres Públiques que s'habilitaren a cadascuna de les províncies espanyoles. Pel cas català hi funcionaren quatre jefatures, una per cadascuna de les quatre províncies catalanes: Barcelona, Girona, Lleida i Tarragona. Cadascuna d'aquestes jefatures actuava en el seu territori tot seguint els mandats que arribaven des de la seu del Ministeri a Madrid.

La resta de províncies<sup>646</sup> que foren ocupades a posteriori per les tropes franquistes, entre elles les catalanes, no foren integrades en el Pla d'Obres Públiques fins dos anys després, amb l'aprovació l'11 d'abril de 1941<sup>647</sup> del Pla d'Obres Públiques complementari a la Llei de l'11 d'abril de 1939. En aquest pla, a part d'ordenar els principals sectors que conformaven el ministeri, carreteres, obres hidràuliques i obres marítimes, també es dedicà un capítol especial a la reconstrucció d'aquelles infraestructures que havien quedat danyades durant la guerra. Es tractava d'un pla molt detallat on es publicaven les dades dels danys i obres que calia executar per cadascuna de les províncies afectades. En el preàmbul de la Llei, es recordava que aquest pla era complementari a l'aprovat l'abril de 1939, i que la causa d'aquesta segona part es devia a què: *«En el artículo segundo se disponía que para las provincias que fueran liberadas en las postrimerías de la guerra se redactaría con la mayor urgencia y conforme al mismo criterio que presidía el Plan ya aprobado, una ampliación que había de incorporarse al anterior mediante Ley complementaria.*

*A tal efecto, la Comisión encargada de redactar el Plan de Obras Públicas comenzó al día siguiente de la total liberación del territorio español la confección de los proyectos de las obras referentes a las provincias que no figuraban en el primero. Se inspiró para ello en los*

---

<sup>644</sup> El Pla immediat comprenia com a obres de nova construcció: la reconstrucció de ponts i obres de fàbrica destruïdes durant la guerra, obres iniciades que tinguessin executada més del 20% o que fossin de gran necessitat, els camins que fossin indispensables per servir els nuclis de població de més de 300 habitants i expropiacions.

<sup>645</sup> *Plan de Obras Públicas. Tomo I Caminos*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, 1940 pàg. 17.

<sup>646</sup> Les províncies que comprenien aquesta ampliació eren les d'Albacete, Alacant, Almeria, Balears, Barcelona, Castelló, Ciudad Real, Conca, Girona, Granada, Guadalajara, Osca, Jaén, Lleida, Madrid, Múrcia, Tarragona, Terol, Toledo i València.

<sup>647</sup> Boletín Oficial del Estado (BOE), núm. 122 de 2 de maig de 1941

*mismos principios que sirvieron de base a los proyectos ya aceptados, en forma de unos y otros constituyeran un todo orgánico regido por un criterio único, en el que concordasen [...] todas y cada una de las partes de que se compone el Plan, con las ampliaciones que surgieron como estudio complementario en las provincias que figuraban en la primera parte.»*

Com ja s'ha esmentat, en aquesta ampliació del Pla d'Obres Públiques hi havia un apartat molt minuciós on es relacionaven els treballs i obres que formaven part del pla. Pel que feia a la reparació de les infraestructures destruïdes durant la guerra, es dedicà una part a la reconstrucció de ponts destruïts, on les províncies catalanes apareixen esmentades amb les següents obres em procés de reparació:

Barcelona	192
Girona	59
Lleida	210
Tarragona	96

Per aquestes feines de reconstrucció per tot l'Estat es va pressupostar un total de 69.522.859,07 ptes<sup>648</sup>, xifra que superava per molt a la calculada l'any 1939. Aquesta quantitat, però, serà novament superada per la que donà el propi ministeri l'any 1945, la qual superava els 195 milions de pessetes invertits en la reconstrucció dels danys de guerra a les Obres Públiques. Tot aquests diners sortien dels pressupostos generals de l'Estat, els quals cada any destinaren grans quantitats de diners per les Obres Públiques<sup>649</sup>.

En referència al sector portuari, el pla d'obres públiques feia esment en un dels seus apartats a la reparació que calia realitzar dels danys de guerra que s'havien registrat tant al port de Barcelona com el de Tarragona, així com en el grup de ports localitzats a la província de Girona<sup>650</sup>.

Tant a la Llei d'abril de 1939 com a la seva posterior ampliació d'abril de 1941 no es deia res del sector ferroviari. La no inclusió del ferrocarril dins dels plans no fou en cap cas un descuit per part de les autoritats franquistes, sinó que es degué a què en primer lloc es volgué

---

<sup>648</sup> *Plan de Obras Públicas. Tomo I Caminos. Conclusiones.* Madrid: Ministerio de Obras Públicas, 1942 pàg. 527.

<sup>649</sup> Segons les estadístiques oficials els pressupostos destinats al Ministeri d'Obres Públiques entre 1941 i 1945 va ser el següent:

1941	514	milions de ptes.
1942	589	“
1943	716	“
1944	832	“
1945	1245	“

Carrera, Albert y Tafunell, Albert (coord.). *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX-XX.* Bilbao: Fundación BBVA, 2005.

<sup>650</sup> Boletín Oficial del Estado (BOE), núm. 122 de 2 de maig de 1941



solucionar la complexa qüestió jurídica i econòmica que patia aquest transport un cop finalitzada la guerra<sup>651</sup>. Per aquesta raó es decidí no incloure'l dins del pla d'obres públiques per poder tractar la seva problemàtica de manera independent.

La no inclusió en el primer pla d'obres públiques de les quatre províncies catalanes provocà que els primers treballs de reconstrucció que realitzà el Ministeri d'Obres Públiques a Catalunya es fessin de manera directa sobre les infraestructures que requerien una reparació més urgent. Per fer visibles aquestes accions, els responsables ministerials feren servir els mitjans de comunicació com a eina per presentar els treballs que s'anaven fent. Les notícies que anaren apareixent als diaris, especialment en els mesos posteriors al final de la guerra, serviren per mostrar la ràpida actuació del ministeri per solucionar els danys més importants en ponts, ferrocarril i ports. La propaganda franquista també es posà a funcionar per mostrar l'obra rectora del règim, per justificar la lentitud d'altres actuacions a causa de la manca de materials i per tornar a recordar quins havien estat els responsables de tots aquells danys.

Una de les primeres referències que s'han localitzat sobre les primeres actuacions del Ministeri d'Obres Públiques a Catalunya fou una nota de premsa de l'1 de febrer de 1939, data on encara no havia estat ocupat tot el territori català, en què el ministre Alfonso Peña feia un primer balanç de la reconstrucció de ponts i de vies de ferrocarril en aquelles províncies que havien estat "alliberades". Entre aquestes províncies hi havia la de Lleida, una de les primeres on el ministeri actuà: «[...] *El gran número de puentes construidos en las provincias de Vizcaya, Santander, Asturias, Zaragoza, Huesca, Teruel, Lérida y Castellón, tanto directamente por las Jefaturas Provinciales y en colaboración con los ingenieros del ejército, los trozos de ferrocarril de las líneas de Val de Zafan y Zaragoza a Lérida y Tarragona [...] las reparaciones de carreteras y obras en los frentes y los servicios urgentes anexos, dan una idea de la actividad desplegada*<sup>652</sup>.»

La reconstrucció dels primers ponts del ferrocarril foren realitzats per l'exèrcit. El 27 de gener de 1939, un dia després de l'ocupació franquista de Barcelona, es restablí sota el comandament militar, la Segona Divisió del Servei de Via i Obres, el qual prengué al seu càrrec la reparació de les línies entre el Km 619,810 de la línia de Madrid a Barcelona. En concret els treballs se centraren en la reparació del pont sobre la riera de La Bisbal fins a la frontera francesa, comprenent les línies de Picamoixons a Roda – interrompuda per la

<sup>651</sup> Peña Boeuf, Alfonso. Op. cit. pàg. 358

<sup>652</sup> «Opinión del Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, don Alfonso Peña, al cumplirse el primer año de la constitución del Gobierno Nacional, los ministros han hecho las siguientes declaraciones para la Vanguardia Española.» *La Vanguardia Española*, 1 de febrer de 1939, pàg. 8.

voladura del viaducte de Pou - , Tarragona a Barcelona – on havien estat destruïts entre altres els ponts de La Bisbal, Arboç i Martorell - , i la de Barcelona a l'Empordà, per Mataró, on les destruccions més importants foren les del túnel de Montgat i de la Torreta i el pont sobre el Tordera.

Un cop finalitzada la guerra, quedà constituït a Madrid el Servei de Via i Obres de la Companyia MZA, sota la direcció del qual prosseguí la reparació de les destrosses ocasionades durant la guerra a totes les línies.

Durant el mes de febrer es van anar restablint les línies ferroviàries, a mida que es podia posar en circulació el material damnificat. A partir del dia 4, un servei mixt d'autobusos i ferrocarril permetia arribar fins a Saragossa. L'autobús tenia la seva sortida a Barcelona, per després arribar a Lleida, des d'on s'agafava un tren fins a la capital aragonesa. També en aquest període es va poder restablir les línies que anaven de Barcelona fins a Mataró, Granollers, Vilafranca, Tarragona i Reus, tot i que molt condicionades per les dificultats existents.

Per aquestes mateixes dates, ja s'havien restablert, segons les informacions franquistes, la circulació a les línies de Madrid a Barcelona, de Barcelona a Mataró i de Barcelona a França, fins a Girona. El 25 de maig de 1939, es restabliren de forma provisional el servei de trens entre la capital gironina i França<sup>653</sup>.

Durant una de les primeres visites que realitzà el ministre Eduardo Peña a Barcelona el març de 1939 aprofità per reunir els mitjans de comunicació catalans per exposar la feina que s'estava realitzant de reconstrucció a tot el territori, i per recordar que Catalunya formaria part del segon pla d'obres públiques, que com s'ha vist no s'aprovaria fins l'abril de 1941. A part d'exposar les actuacions portades a terme, el ministre aprofità l'ocasió per recordar la singularitat que tenia el sector ferroviari i que el mateix seria tractat en el moment oportú de manera independent: *«El señor Peña hizo unas declaraciones relacionadas con su viaje. Comenzó diciendo que va a incorporar al plan general de obras públicas un plan previo de los estragos ocasionados por la guerra sin perjuicio de que ya, de acuerdo con los ingenieros militares y el Servicio Militar de Ferrocarriles se hayan realizado cuantas obras se han considerado necesarias para resolver el urgente problema de las comunicaciones. El citado plan, que afecta a Cataluña, será unido al plan general que será presentado en un próximo Consejo de ministros. Con anterioridad –agregó– ya fue enviado a Barcelona un inspector de mi Ministerio para recopilar todos los datos, y posteriormente dos ingenieros efectuaron,*

---

<sup>653</sup> «Reparación de los destrozos ocasionados por la guerra en los puentes de las líneas de Madrid a Barcelona, Tarragona y Francia.» *Revista de Obras Públicas*, núm. Extraordinario dedicado a la Guerra Civil, 1936-1939 pàg. 1.

*desde Vinaroz hasta Barcelona, un detenido estudio sobre el terreno. Ahora, añadió, se efectuará lo mismo desde Barcelona hasta la frontera. Deseo documentarme con todo detalle en lo relacionado con obras hidráulicas, carreteras y puertos. La cuestión de los ferrocarriles la hemos dejado aparte, ya que hay que hacer una ordenación ferroviaria [...] Desde luego [...] el citado plan ha tomado como norma el aprovechamiento de todo lo existente [...] Refiriéndose a la a Barcelona del jefe nacional de ferrocarriles, manifestó que se decidirá a resolver rápidamente todos los problemas ferroviarios de capital interés. Añadió que ya se ha hecho mucho en materia ferroviaria<sup>654</sup>.»*

Tal i com s'acaba de veure, una de les primeres preocupacions que tingué el ministeri fou el restabliment de les comunicacions ferroviàries. El bon funcionament d'aquestes era fonamental no només pel transport de persones sinó també per l'economia amb el transport de mercaderies.

La complexitat que hi havia amb el ferrocarril, amb multitud d'empreses privades que es trobaven en bancarrota després de la guerra, i el gran nombre de danys soferts, tant en vies, estacions i ponts com en maquinària, provocaren que les autoritats ministerials abordessin la problemàtica de manera independent als ports i als ponts i carreteres. La premsa de seguida publicà informacions que tractaven sobre la situació en què es trobaven totes aquestes empreses: *«El problema ferroviario. [...] Como consecuencia de la guerra, las compañías han sufrido enormes destrozos, lo mismo en su material que en sus instalaciones, y han de necesitar la ayuda económica del Estado para poner en marcha la explotación. El Estado Nacional Sindicalista ni se la puede negar, porque se trata de un servicio público y se le dispensa en la proporción necesaria. Si como resultado de estas ayudas económicas, resulta que el Estado tiene que las Compañías ferroviarias una participación económica más importante que las mismas empresas, es lógico que quiera intervenir en su funcionamiento. No se trata de que el Estado se incaute de las Compañías Ferroviarias. Pretende sencillamente tomar a su cargo la alta orientación del servicio ferroviario y enmarcado dentro de las actividades del país para su más eficaz rendimiento. Esta función es la que ha encargado a la Junta Superior de Ferrocarriles, presidida por el ministro de Obras Públicas e integrada por representantes de distintos ministerios y de los comités directivos de las tres principales empresas: Norte, MZA y Andaluces Oeste.*

---

<sup>654</sup> «Los ministros de Obras Públicas y de Organización y Acción Sindical, en Barcelona. La labor acelerada que se viene realizando en la normalización de las comunicaciones.» *La Vanguardia Española*, 5 de març de 1939, pàg. 3.

*También tiene como misión la mencionada junta preparar el futuro régimen ferroviario y confeccionar los planes correspondientes, tanto de obras de mejora en las líneas como de adquisición de material. [...]»<sup>655</sup>.*

Amb informacions com aquestes es mostrava la complexitat del problema del ferrocarril a l'Estat espanyol i es començava a parlar de manera oberta de rescat i/o nacionalització de les empreses ferroviàries que fins aquestes dates havien operat<sup>656</sup>. Perquè els danys registrats, tal com ja s'ha explicat amb detall, s'enfilaven segons els estudis de Miguel Muñoz Rubio a una xifra total, només per les companyies Nord i MZA, de 173.270.678 i 102.259.131 de pessetes respectivament, amb un import total de 275.529.809 de pessetes<sup>657</sup>.

**Taula 41: valor dels danys ocasionats per la Guerra a les empreses Nord i MZA.**

Nord			MZA	
Servei	Pessetes	%	Pessetes	%
Material Motor	53.835.000	31.06	26.886.200	26.29
Material Mòbil	78.884.000	45.52	19.435.431	19.01
Via i Obres	33.551.678	19.36	53.239.500	52.06
Servei elèctric	7.000.000	4.06	2.695.000	2.64
<b>Total</b>	<b>173.270.678</b>	<b>100</b>	<b>102.256.131</b>	<b>100</b>

Font: Elaboració a partir de les dades publicades per Miguel Muñoz i Pedro Pablo Ortúñez.

Davant les xifres motivades per les destruccions de guerra, sumat a les pèrdues que ja arrossegaven les diverses companyies, es decidí que la única sortida factible fos el rescat total de les línies, el que significava l'estatització del sector ferroviari. L'objectiu principal que cercava aquest rescat era donar als ferrocarrils un ordre del que sempre mancaren. El propi ministre Alfonso Peña s'encarregà de justificar en les seves memòries i en diversos articles que publicà els motius del rescat: «*Por efectos de éstas [guerra i revolució] se producen tremendas devastaciones en la mayor parte de las líneas; se destrozan más de 20.000 vagones*

<sup>655</sup> «El ministro de Obras Públicas hace resumen de la importantísima labor preparada, que ha de comenzar en breve.» *La Vanguardia Española*, 28 de juny de 1939, pàg. 1; «En plazo brevísimo se resolverá el problema ferroviario y el de transportes por carretera.» *ABC (Sevilla)*, 28 de juny de 1939, pàg. 5; «El problema ferroviario se resolverá rápidamente.» *Diario Español*, 28 de juny de 1939, pàg. 3.

<sup>656</sup> La situació del ferrocarril a Espanya fins a l'inici de la Guerra Civil era caòtica. La insuficiència endèmica de les companyies, el deteriorament continu de les infraestructures i el material mòbil, el malestar social dels ferroviaris foren els arguments principals que explicarien aquesta situació. L'any 1924, en plena dictadura, s'intentà solucionar la problemàtica mitjançant l'aprovació d'un Estatut Ferrovari. Malgrat aquest intent de legislar el sector, a la pràctica la seva aplicació fou nul·la. Muñoz Rubio, Miguel. *RENFE (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*. Madrid: Ediciones Luna, 1995, pàg. 114-115.

<sup>657</sup> Muñoz Rubio, Miguel. Op. cit. pàg. 278 i 290

*y cerca de 1.000 locomotoras; se levantan y quitan millones de traviesas; se rompen enclavamientos; desaparecen algunas estaciones y se destruyen más de 200 puentes y muchas obras de fábrica.*

*Las cuentas se agravan por nuevos gastos realizados, en parte, por el Estado, y de otra parte por las Compañías. Los transportes militares, las obras hechas en común, las restituciones de algunos bienes materiales y la escasa garantía del ya corto plazo para la reversión de algunas líneas, hace que con todo eso la situación financiera sea irremediable y el enredo en las cuentas aumente en proporciones alarmantes.*

*[...] Aun pensando que el Estado nunca es buen administrador, no cabía más que el rescate total de las líneas, y aclaradas que fueran las cuentas y la situación jurídica, se lograría por los menos un orden y una unidad que nunca hubo, a reserva de que luego se adoptaran las explotaciones que se creyera pertinentes<sup>658</sup>.»*

Les companyies ferroviàries finalment no tingueren més remei que acceptar la proposta del Ministeri d'Obres Públiques, la qual seria formalment aprovada per la Llei de *Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera* el 24 de gener de 1941. No es motiu d'estudi d'aquest treball explicar com es va arribar a produir el rescat de les companyies ferroviàries ni l'elaboració d'aquesta llei, el que si s'apuntarà és que per realitzar aquest rescat tant les companyies com l'Estat franquista tingueren molt en compte els danys registrats a cadascuna d'elles com a resultat de la guerra, i per aquesta raó, s'ha pogut localitzar gràcies als estudis ja esmentats les xifres oficials que es donaren<sup>659</sup>.

En aquesta Llei es recollia la Llei d'Ordenación Ferroviaria, per la qual es creava la Xarxa Nacional dels Ferrocarrils de l'Estat, és a dir RENFE. Amb la creació de RENFE la nova empresa estatal es va fer càrrec de 12.791 Km de línies d'amplada normal, a més a més d'un parc de material motor i mòbil que es trobava molt minvat pels estralls de la guerra. Malgrat els esforços per reparar el parc ferroviari, a principis de 1941, un 80% de les locomotores estava en servei i dins del material mòbil, un 78% dels vagons eren utilitzables i només un 47% dels cotxes<sup>660</sup>.

---

<sup>658</sup> Peña Boeuf, Alfonso. *Memorias de un ingeniero político*. Madrid: Artes Gráficas, 1954 pàg. 239; Peña Boeuf, Alfonso. «Desarrollo de las Obras Públicas en España» *Revista de Obras Públicas*, núm 94, juliol de 1946 pàg. 367

<sup>659</sup> Les obres de referència que s'han utilitzat per estudiar el procés de rescat de les companyies ferroviàries i el naixement de RENFE han estat Muñoz Rubio, Miguel. *RENFE (1941-1991) Medio siglo de ferrocarril público*. Madrid: Ediciones Luna, 1995; Orduñas Goicolea, Pedro Pablo. *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías ferroviarias, 1913-1943*. Tesis doctoral inèdita, Universitat de Valladolid, 1999; Macias, Olga. *El largo despertar: los tiempos de la Autarquía (1939-1959)*.

<sup>660</sup> *Ibidem*. Pàg. 291-295.

La destrucció de bona part de la xarxa de carreteres i la seva lenta reconstrucció, portaren al ferrocarril a un protagonisme que serví per mostrar encara més les seves limitacions estructurals i sectorials. D'aquesta manera, un any després del naixement de RENFE, la situació ferroviària encara era molt dolenta. La manca de material i el seu estat de conservació depenien de les restriccions en el subministra dels elements necessaris per la seva construcció i reparació. A més a més, s'utilitzava material que en altres circumstàncies hauria estat donat de baixa.

Durant aquests primers mesos de postguerra un altre de les infraestructures, que per qüestions econòmiques tingué per part de la dictadura una cura especial perquè fos reparada i posada en funcionament, fou la dels ports, i molt especialment el de Barcelona. El port de la capital catalana, tal com s'ha vist, havia quedat força danyat a causa dels múltiples bombardeigs que havia patit. Les destrosses que es comptabilitzaren, tant a edificis com en grues, i el múltiple nombre de vaixells enfonsats, que dificultaven l'arribada de vaixells d'altres punts amb diferents productes, motivaren que ja des del final de la guerra es portessin a terme les primeres feines de reconstrucció<sup>661</sup>.

Aprofitant la visita que realitzà el ministre Peña a Barcelona el març de 1939 es desplaçà al port de la ciutat per supervisar en situ com anaven els treballs de reconstrucció i dictar les disposicions necessàries perquè les obres s'iniciessin el més aviat possible<sup>662</sup>.

L'encarregada de realitzar les feines de reconstrucció del port de Barcelona fou la Junta d'Obres Públiques del Port de Barcelona<sup>663</sup>. La Junta d'Obres del Port, que havia estat substituïda durant la guerra per una comissió provisional, va tornar a actuar a partir del 27 de gener de 1939<sup>664</sup> i va recuperar el seu president i el director destituïts l'agost de 1936, Joan Ferrer Puig i José Manuel de Jauregui y de Anglada<sup>665</sup>, qui fou el responsable d'executar tots

---

<sup>661</sup> Una idea del mal estat en què havia quedat el port a causa dels bombardeigs la pot donar el fet que quan van arribar els primers vaixells de la marina franquista, a primers de febrer de 1939, només el canoner Dato va poder entrar en aigües del port.

<sup>662</sup> «Trabajos del ministro de Obras Públicas. Barcelona.» *ABC (Sevilla)*, 6 de març de 1939 pàg. 17.

<sup>663</sup> Segons les Bases Generals per la nova legislació d'Obres Públiques de 14 de novembre de 1868, les Juntes d'Obres dels Ports tenien com a missió l'execució de les obres de nova construcció, ampliació, millora, reparació i conservació dels seus respectius ports, l'organització i direcció de tots els seus serveis, així com els de policia i ús públic, i l'establiment i explotació d'instal·lacions complementàries i, en general, d'aquells serveis que fossin necessaris per beneficiar i desenvolupar la navegació i el tràfic marítim, així com facilitar la manipulació i expedició de mercaderies.

<sup>664</sup> La fi de la Guerra Civil va suposar la pèrdua del marge de personalitat pròpia que havia tingut la Junta des del seu naixement. Un Decret de 26 d'abril de 1939 disposava que el reglament general de les juntes de port s'apliqués a totes les juntes sense excepció. D'aquesta manera la Junta de Barcelona va passar a estar regida per la Llei de Ports del temps de la dictadura de Primo de Rivera de 1928, la qual en el seu moment no va ser aplicada al port de Barcelona, que va mantenir el règim especial que tenia des de 1899.

<sup>665</sup> La comunicació oficial d'aquest nomenament es produí amb data del 27 de gener de 1939, amb la publicació de la següent disposició: «*MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. En virtud de la Delegación que me ha sido concedida por el Excmo. Ministro de Obras Públicas [...] designo a V.S. para que se haga cargo [...] de todos*

els treballs de reconstrucció. Per tirar endavant aquesta tasca hagué de redactar prèviament els projectes de reparació per poder obtenir els crèdits necessaris per la seva reparació.

Una de les dificultats més importants amb que es trobà la Junta del Port per tirar endavant aquestes feines fou la manca de personal auxiliar, tècnic, administratiu i obrer que hi havia a causa, com reconegueren les pròpies autoritats portuàries franquistes, del gran nombre de depuracions que hi hagueren<sup>666</sup>.

Aquestes dificultats se li afegí una altra, que fou la militarització per part de la Marina franquista de tot el port, situació que motivà que quedaren sota el seu control algunes seccions com els tallers o el dic flotant. La manca d'autonomia per poder utilitzar aquests instruments provocà retards per tirar endavant les feines de reconstrucció.

Segons la Memòria escrita pel propi director de la Junta del Port de Barcelona, en el temps de nou mesos aconseguí pràcticament resoldre les reparacions, obres i serveis i altres nombrosos aspectes relacionats amb la vida portuària.

Malgrat aquesta valoració tan optimista de la feina feta pel director de la Junta d'Obres del Port de Barcelona durant els primers vuit mesos de treballs, la reparació definitiva de quasi tots els danys de guerra, segons les dades de la Memòria publicada pel propi port, no es produïren fins a finals de l'any 1942. Fins aquesta data, s'invertiren 23.721.535,87 ptes en obres de reconstrucció i millora de les infraestructures del port. Només en els treballs de neteja i desenrunament general que es realitzaren un cop fou ocupat per les tropes rebels, es destinaren un total de 798.400 ptes. En total es presentaren i s'executaren 113 projectes de reparació i millora d'edificis, estacions, dics, grues i altres materials. Aquests projectes es repartiren segons cadascun dels espais del port de Barcelona de la següent manera:

**Taula 42: Projectes presentats i executats entre 1939 i 1942<sup>667</sup>.**

Indret	Nombre de projectes fins 1942	Despeses
Edifici de la Junta d'Obres del Port	4	226.238,22
Edifici de l'Estació Marítima del Moll de Barcelona	4	1.247.226,75
Estació Marítima de Balears	1	192.438,90

*los servicios de la Junta de Obras Públicas del Puerto.»* Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). Memòria. Obras del Puerto de Barcelona. 1942. pàg. 8.

<sup>666</sup> Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). Memòria. Obras del Puerto de Barcelona. 1942. pàg. 9. Per un estudi detallat de les depuracions que es produïren durant la postguerra al port de Barcelona vegeu: Ibarz Gelabert, Jordi. «La depuració sindical i laboral al port de Barcelona durant el franquisme. Una aproximació a partir de la investigació nominal.» *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics*, 2002, vol.XIII, pàg. 105-118.

<sup>667</sup> Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). Memòria. Obras del Puerto de Barcelona. 1942. pàg. 98.

Estació Barcelona Port	1	119.616,27
Magatzems Generals de Comerç	7	1.702.171,71
Dic flotant	8	2.818.798,38
Estació i tallers Varador al far	18	2.551.665,76
Moll de la Barceloneta	7	748.437,53
Moll de Muralla	3	1.088.404,97
Moll de Barcelona	8	2.060.569
Moll d'Espanya	18	3.292.426,60
Moll de Balears	3	811.083,54
Material flotant	8	1.527.112,07
Grues	10	1.478.730,73
Carretera, vies, etc.	12	2.810.075,86
Ministeri Hisenda	1	248.139,58
Total	113	23.721.535,87

Font: Elaboració pròpia a través de les dades de l' Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). Memòria. Obras del Puerto de Barcelona. 1942.

Els més de 23 milions de pessetes pressupostats a finals de 1942 superaven amb escreix les estimacions aportades en un primer moment al Ministeri d'Obres Públiques que parlaven de 16 milions de pessetes: «*El importe de estas averías se calcula en unos 16 millones de pesetas, según relación que en su día remitió a la Superioridad la Dirección Facultativa de las Obras del Puerto*<sup>668</sup>»

La xifra destinada a la reparació dels danys produïts durant la guerra sobre el port de Barcelona fou important però assumible des d'un principi pel Ministeri d'Obres Públiques. Les destruccions registrades es concentraven per tota la zona portuària, però no afectaren a elements claus de l'estructura de funcionament del propi port. El propi ministre Alfonso Peña ho admetia en unes declaracions realitzades l'abril de 1939: «*[...] La destrucción es más espectacular que efectiva. En Barcelona, por ejemplo, han desaparecido tinglados, muchas grúas y los elementos que pudiéramos llamar móviles. En cambio, todo lo permanente, lo que realmente tiene un coste elevado, como los diques, rompeolas y muelles, están intactos*<sup>669</sup>.»

Tot i qualificar de menors els danys produïts per l'aviació franquista al port de Barcelona, la reparació d'aquest no finalitzaria fins a finals de 1942 degut a vàries raons. En primer lloc perquè els danys, tot i ser "menors", afectaren a tot el port. En segon lloc per la manca de mà d'obra especialitzada. En tercer lloc per la manca de materials per fer les obres de reconstrucció. I en quart lloc, per la nul·la presència d'empreses privades que volguessin assumir els costos i els treballs de reconstrucció.

<sup>668</sup> Totes les dades que va recollir el Ministeri d'Obres Públiques per realitzar els dos plans de 1939 i 1941 foren recopilades en tres volums: un per Camins, un altre per Obres Hidràuliques i un tercer per Ports. *Plan de Obras Públicas. Tomo III Puertos y señales marítimas*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, 1942 pàg. 375

<sup>669</sup> «Declaraciones del Ministro de Obras Públicas. Importantísimo plan para la reconstrucción nacional.» *La Vanguardia Española*, 9 d'abril de 1939, pàg. 1.



No tots els projectes i els treballs es dedicaren a la reparació. En alguns casos es decidí la demolició dels edificis classificats com a ruïnosa, així com dels refugis que s'havien construït per protegir els treballadors del port dels bombardeigs. La relació de les demolicions que es portaren a terme fou la següent:

- Edifici de la Casa de Màquines.
- Edifici de la Comandància de Marina.
- Antic pavelló d'higiene i banys públics dels obrers del carbó.
- Pavelló de tres habitatges al moll de Sant Bertran.
- Refugi del moll de Costa.
- Refugi del moll de Contradic.

La feina d'enderroc de tots aquests edificis es va considerar finalitzada l'11 de febrer de 1942, quasi dos anys després del seu inici<sup>670</sup>.

Al mateix temps de què es repararen tots aquests desperfectes i es reconstruïen els edificis més malmesos, la Junta d'Obres del Port de Barcelona va haver de fer front a la recuperació dels vaixells que havien quedat enfonsats i que impedièn el seu bon funcionament. Aquests treballs foren realitzats per la Marina, a través de la *Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques*, que fou creada per Decret el 9 de febrer de 1939, amb la missió d'intervenir en tots els salvaments o desballestaments dels vaixells sinistrats en els ports i costes<sup>671</sup>. A partir d'aquesta data, i també gràcies a la col·laboració de l'autoritat civil portuària, s'iniciaren les tasques de salvament. El dia 16 de febrer es produí el salvament del patruller de l'Armada "Pedro Álvarez", el 13 de maig el vapor Ricardo R, el 6 de juliol el vapor correu Escolano, el 16 d'agost el vaixell anglès Stancroft i de manera successiva foren rescatats els vaixells Kaolak, Rosa V.V., Yolanda, Andutz-Mendi, Sac-4, La Guardia, Villa de Madrid, Miocene, Tofiño, Yorbroock, Mahón, Sac-5, etc<sup>672</sup>.

La tasca de salvament dels vaixells enfonsats durant la guerra fou objecte d'un seguiment minuciós per part dels mitjans de comunicació franquistes. Una de les primeres notícies que feren referència als treballs de la Comissió fou publicada el 2 d'abril de 1939, i en ella es destacava els primers salvaments sobre varies embarcacions: «*Los trabajos de desescombro de muelles, limpieza de fondos de las diversas dársenas, la puesta a flote de los buques hundidos en las mismas el salvamento del dique flotante y deponente, etc. vienen desarrollándose con una intensidad que tal que cada vez que visitamos el puerto nos es dable*

<sup>670</sup> Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). Memòria. Obras del Puerto de Barcelona. 1942. pàg. 84

<sup>671</sup> Boletín Oficial del Estado (BOE), núm. 42, del 12 de gener de 1939, pàg. 810.

<sup>672</sup> Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). Memòria. Obras del Puerto de Barcelona. 1942. pàg. 32-33

*fijarnos en nuevos adelantos. [...] Los ingenieros y técnicos de la Comisión Oficial de Salvamento de Buques, son muchas ya las embarcaciones menores que están a salvo en diversos muelles. También se han salvado veleros de cierta importancia, como el Isabel Matutes, y varios buques de vapor, como el African Mariner.*

*Ayer, después de varios días de continuados trabajos fue puesto a flote el vapor inglés Stancroft, que se hallaba totalmente hundido en el muelle de Barcelona.*

*Ahora, parece ser que va a procederse al salvamento de la hermosa motonave Villa de Madrid, hundida horizontalmente sobre el costado de estribor, en el Muelle de España. Parece ser que es, de todos los buques hundidos, el que está en mejores condiciones para reanudar su anterior servicio de pasaje entre Barcelona y las Islas Canarias<sup>673</sup>.»*

Les informacions sobre el rescat de vaixells s'anaren publicant de manera gradual a la premsa barcelonina. El 23 de juliol de 1939 es publicava un reportatge fotogràfic a La Vanguardia Española on s'explicava de forma gràfica com se salvaven els vaixells enfonsats, els quals sumaven 31. Posteriorment, els dies 10 i 23 d'agost de 1939, i en el mateix diari, es resumien les activitats portades a terme per la Comissió de Salvament per netejar d'obstacles dels molls, centrant-se especialment en les naus que eren posades a flotació: «*Siguen con intensidad los trabajos que la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques lleva a cabo en nuestro Puerto para limpiarlo de los obstáculos que impiden el atraque de los buques.*

*Actualmente se está trabajando para poner a flote el vapor Andutz Mendi, y del vapor Argentina, hundido en el muelle del Rebaix (sic). Además de esto, se han salvado ya de debajo de las aguas los siguientes buques: Vicente Ferrer, María, Ganguil II, Ambos, Asunción de las Peñas, Villa de Madrid, Isabel Matutes, Stancroft, Rafael, Mercedes IV, remolcador Vich, African Mariner, Averinon, Uruguay; dos secciones del Dique Flotante y Deponente, de 2.000 toneladas cada una, y varios yates de recreo<sup>674</sup>.»*

Entre els vaixells salvats destacaren el Villa de Madrid, l'Argentina i l'Uruguai, els quals s'havien convertit en símbols per les autoritats franquistes de la barbàrie republicana al ser utilitzats durant la guerra com a presons. Dels dos darrers es realitzà un seguiment especial

---

<sup>673</sup> «Siguen con intensidad los trabajos de salvamento de buques en nuestro puerto.» *La Vanguardia Española*, 2 d'abril de 1939, pàg. 3.

<sup>674</sup> «Actividades de la Comisión de Salvamento de Buques». *La Vanguardia Española*, 23 d'agost de 1939, pàg. 2.

sobre el seu futur. Mentre que el vaixell Argentina fou reparat i reintegrat a la flota espanyola l'Uruguai no ho fou al ser desballestat l'any 1942<sup>675</sup>.

Entre finals de 1940 i principis de 1941 la feina de la Comisión de Salvamento de Buques finalitzà la seva feina a Barcelona. Malgrat la fi dels treballs, aquest organisme no es dissolgué fins l'11 de març de 1955. El principal motiu del manteniment de la Comissió fou que volgué aprofitar l'experiència adquirida per ajudar a les entitats privades que volguessin realitzar operacions semblants en indrets de la costa de menor importància i en indrets on encara hi havia constància de l'existència de vaixells sinistrats<sup>676</sup>.

El segon port en importància de Catalunya, el de Tarragona, també hagué d'emprendre diversos treballs de reparació dels seus edificis i instal·lacions malmesos com a conseqüència dels bombardeigs aeris que patí. En el cas del port tarragoní no s'han conservat les memòries de treballs i projectes dels anys 1939 a 1942, aspecte que no ens ha permès localitzar tanta informació com en el cas del port de Barcelona. A partir de les fonts consultades se sap que els enginyers que dirigiren els treballs de reconstrucció foren els Srs. José M. Aguirre i Hidalgo de Quintana (gener a juny de 1939), José M. Torroja Miret (juny a octubre de 1939) i, sobretot, Eduardo Serrano Suñer. En el cas d'aquest darrer, ell fou el responsable de dirigir les feines de reparació de l'escullera del dic de Llevant, del Magatzem núm. 2 del Moll de Costa, de les línies elèctriques per a grues del Moll de Costa, així com les línies de ferrocarril i instal·lacions d'aigua<sup>677</sup>.

Com en el cas de Barcelona, l'encarregada de realitzar els treballs de reconstrucció del port de Tarragona fou la Junta d'Obres del Port de Tarragona, la qual es constituí el 21 de febrer de 1939<sup>678</sup>. Ràpidament, la Junta d'Obres es posà a treballar per reparar els principals danys localitzats al port. Durant la sessió del dia 28 de juliol de 1939 es realitzà una primera valoració de les reparacions realitzades fins aquesta data, així com un llistat dels projectes a dur a terme amb els seus pressupostos perquè fossin estudiats per les autoritats ministerials de la Jefatura Nacional de Puertos y Señales Marítimas. Entre les feines fetes destacaven: *«Limpieza general del puerto, extracción de dos barcas hundidas en el muelle de Costa, reparación y puesta en servicio del faro, reparación del servicio de abastecimiento de agua a los muelles de Levante y Paralelo, reparación del alumbrado del muelle Paralelo, reparación de los pavimentos de tierra y de parte de los adoquinados, reparación de los talleres*

<sup>675</sup> «Compañía Trasatlántica. Administrada por el Estado. Concurso de venta para desguace del vapor Uruguay.» *La Vanguardia Española*, 14 de novembre de 1941 pàg. 5.

<sup>676</sup> Boletín Oficial del Estado (BOE), núm. 83, de 24 de març de 1955 pàg. 1955.

<sup>677</sup> Escoda Múnia, Coia. *El port de Tarragona*. Tarragona: El port de Tarragona – Lunweg Editors, 2002 pàg. 91-92.

<sup>678</sup> «Constitución de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona.» *Diario Español*, 22 de febrer de 1939, pàg. 2

*mecánicos y de carpintería, reparación de los cierres del Tinglado núm.1, recuperación del material de grúas eléctricas, robado al Puerto por los rojos [...] se está reparando el Tinglado núm.4 [...]»<sup>679</sup>.*

Les primeres estimacions que realitzaren les autoritats portuàries tarragonines sobre els desperfectes de guerra ascendien a la quantitat de 545.611 ptes. Posteriorment, els responsables del ministeri elevaren aquesta quantitat a la de 949.000 ptes, repartint els pressupostos per reparar tots aquests danys de la següent forma:

#### **TARRAGONA REPARACIÓ D'AVERIES DE GUERRA<sup>680</sup>.**

<b>Núm.</b>	<b>Denominació de les obres</b>	<b>Pressupost</b>
1	Edifici de la Junta, mobiliari, màquines i instruments	38.000
2	Dics, molls i paviments	65.000
3	Tinglados	150.000
4	Escullera	30.000
5	Vies	20.000
6	Grues	500.000
7	Instal·lacions d'aigua i electricitat	12.000
8	Material mòbil i garatge	50.000
9	Tallers	30.000
10	Material flotant	45.000
11	Enllumenat marítim	9.000
	Total	949.000

L'any 1946, en un estudi realitzat sobre l'economia a la província de Tarragona s'incrementaven els danys al port a la xifra de 2.300.000 ptes<sup>681</sup>.

Malauradament, en el cas de Tarragona no ha estat possible localitzar la memòria d'activitat relacionada amb el port pel període de 1939 a 1942. Per aquesta raó no s'ha pogut establir la totalitat dels projectes que es realitzaren, els seus pressupostos finals i la fi de les obres. Només s'han trobat alguns projectes d'obres de reparació per la reparació dels dics, molls i paviments (309.253,83 ptes); del magatzem de mercaderies (142.106,58 ptes) i els tallers d'obres del port (157.320,80 ptes); tinglado núm. 2 (33.449,24 ptes); tinglado núm.3

<sup>679</sup> «Importantes acuerdos de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona». *Diario Español*, 5 d'agost de 1939, pàg. 3.

<sup>680</sup> *Plan de Obras Públicas. Tomo III Puertos y señales marítimas*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, 1942 pàg. 387.

<sup>681</sup> Dades localitzada a l'estudi de Calvera, Joan. «Industrialització i canvi de conjuntura en la Catalunya de postguerra.» *Recerques: història, economia i cultura*, núm.6, 1976 pàg. 218.

(46.143,44 ptes); tinglado núm. 4 (44.679,73 ptes); escullera del morro del dic de Llevant (24.150,92 ptes); moll paral·lel al de la Costa i altres tallers<sup>682</sup>.

Pel que fa a la resta de ports catalans estudiats, el de Sant Feliu de Guíxols, Palamós i Roses, les úniques dades que s'han localitzat sobre els treballs de reconstrucció han estat les publicades a la memòria realitzada pel Ministeri d'Obres Públiques, la qual parla d'un total de desperfectes per aquests ports de 216.000 ptes:

**SAN FELIU DE GUÍXOLS, PALAMÓS Y ROSES<sup>683</sup>**

1	Sant Feliu de G.	Dic d'abric i moll comercial	65.500
2	Sant Feliu de G.	Magatzem de guarda molls i WC	11.000
3	Palamós	Dic d'abric i moll comercial	92.000
4	Palamós	Tinglado caseta del guarda moll	48.000
5	Roses	Casa magatzem i casa guarda moll	12.000
6	Blanes	Casa magatzem	6.000

Total 216.000

Sense cap mena de dubtes, la tasca més important relacionada amb la reconstrucció que va haver d'assumir el Ministeri d'Obres Públiques fou la dels ponts. La gran quantitat de ponts que es van destruir durant la guerra va motivar que el ministeri, amb la col·laboració, tal com s'ha vist de l'Exèrcit, hagués de tirar endavant des de la fi de la guerra la reparació de tots aquells passos.

De del mateix dia en què va acabar la guerra de manera oficial a Catalunya, les autoritats ministerials assumiren aquesta labor. Unes feines que tingueren molta presència en els mitjans de comunicació escrits. Les informacions que parlaven dels ponts que eren reparats, així com les intervencions del ministre explicant l'obra restructora, foren constants. Especialment significant foren les notícies que feien referència, a partir de mitjans de 1939, però molt especialment a partir de 1940, que anunciaven que les autoritats franquistes inauguraven un pont que havia estat destruït durant la guerra. En els discursos que realitzava el ministre Peña en aquestes inauguracions, així com en les informacions que explicaven l'evolució de la reconstrucció nacional, aparegueren diversos aspectes que es repetiren al llarg del temps. En primer lloc les notícies que es publicaren tingueren un clar objectiu propagandístic. El règim s'encarregà de mostrar a la població durant la llarga postguerra les feines restructores que anava realitzant, tant de forma conjunta amb l'Exèrcit com de manera individual. Fou una

<sup>682</sup> Arxiu Històric del Port de Tarragona. Fons de projectes. Núm. 112, 113, 117, 203, 105 111, 107, 108, 109 208, 209, 121 i 126 sig. 978, 979, 656, 977, 978, 657, 658, 980 i 981.

<sup>683</sup> *Plan de Obras Públicas. Tomo III Puertos y señales marítimas*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, 1942 pàg. 395.

constant a partir de 1940 la publicació de dades on s'explicava el número d'obres reconstruïdes des de la fi de la guerra. Totes aquestes notícies ens han estat de gran ajuda per poder explicar el procés de reconstrucció de ponts, ja que les dades oficials realitzades pel Ministeri no s'han conservat al ser destruïdes per la pròpia institució<sup>684</sup>.

La propaganda franquista relacionada amb la reconstrucció de ponts també va servir de nou per tornar a carregar contra les autoritats republicanes, ja fos al govern com l'exèrcit republicà com a la Generalitat de Catalunya, com a únics responsables dels danys i de les conseqüències que provocaven.

Per justificar el retràs que hi va haver en moltes obres de reparació, els responsables de la dictadura no dubtaren s'excusaren en la manca de matèries primeres, i a culpar del conflicte mundial que va esclatar el setembre de 1939 de la falta d'arribada de les mateixes. Com acostumava a passar en cap cas s'atribuïa aquesta manca de material a la política econòmica d'autarquia que s'estava aplicant, i que com s'ha anat veient, era la veritable responsable del retràs en la reconstrucció de moltes infraestructures.

En relació a aquest darrer aspecte, cal esmentar que els problemes econòmics derivats de la guerra i de la planificació econòmica motivaren que la participació de l'empresa privada en construcció i reconstrucció d'infraestructures fos pràcticament testimonial. Com s'ha vist en l'apartat dedicat al Servei Militar de Ponts i Camins, la manca de participació de l'empresa privada en aquests treballs va provocar que la reconstrucció del país recaigués en mans de l'administració pública, tant civil com militar. Molts projectes de reconstrucció de ponts, carreteres, vies, estacions de tren o altres estructures ubicades en ports quedaren desertes al no presentar-se cap empresa. Aquest fet va donar lloc que els projectes fossin assumits pel propi estat a través de la via administrativa. Aquesta situació sobretot es va donar durant els primers anys de postguerra. Més endavant, i de manera progressiva, les empreses privades anaren assumint la construcció de diverses infraestructures.

El protagonisme que va agafar l'administració franquista a l'hora de tirar endavant els projectes va provocar, entre altres coses, que la reconstrucció del país anés més lenta del

---

<sup>684</sup> El propi ministre Peña va ser el responsable de la destrucció de tota aquesta documentació. L'argument que va esgrimir per justificar aquest fet fou el d'aprofitar el paper que s'havia utilitzat per publicar les memòries d'actuació del Ministeri d'Obres Públiques: «No podía menos de publicarse este extracto, pues no sería aceptable tener reunida tan preciosa documentación, sin que fuera conocida, pero tanta era la carencia de papel en aquella época, que se había dado una orden general en todos los ministerios para que se cursaran los oficios de los Departamentos en una sola hoja y aun así escribiendo por las dos caras. Como la edición de esos cuatro tomos en una tirada normal de mil ejemplares, llevaba una cantidad de papel entonces imposible de requerir, [...] se me ocurrió la idea de ofrecer a las fábricas de papel los legajos y proyectos viejos que estaban desde muy antiguo apilados en el sótano del Ministerio. De ese modo pude hacer que las fábricas me dieran el papel necesario para toda la edición, sin costar nada, limpiando además los archivos de una gran broza administrativa.» Peña Boeuf, Alfonso. Op. cit. pàg. 226.

desitjable. Tot i que la propaganda franquista va anar publicant a través dels mitjans de comunicació notícies sobre la gran feina reconstructora, la veritat és que fins a l'any 1945 bona part d'aquesta no va estar finalitzada. La lentitud per tirar endavant la reparació de bona part del país s'explicaria en gran part per aquesta qüestió de què l'Estat franquista va haver d'assumir quasi tota aquesta feina. Aquest fet va originar que no hi hagués prou pressupost per tirar endavant tota la reconstrucció, i que aquesta s'hagués de fer per parts seguint criteris d'importància o de caire particular. En molts casos les influències de determinats personatges o sectors passaren per davant de les prioritats econòmiques o de comunicació a l'hora d'executar primer una obra o una altra.

La manca de materials i de mà d'obra especialitzada també explicarien les causes de la lentitud del procés de refer el país.

Finalment, un altre element significatiu que explicaria tot això fou la burocràcia administrativa. Per poder iniciar les obres de reparació de qualsevol infraestructura l'administració franquista seguia tota una sèrie de passos que incidiren en el retard de l'inici de les feines. Amb la finalitat d'agilitzar tot aquest procés, es va decidir publicar una sèrie de normes. La primera d'elles fou de febrer de 1940<sup>685</sup>, i cercava suprimir i simplificar la complicada tramitació administrativa que només amb el sol despatx dels expedients portava mesos per cada obra. En aquells moments per l'aprovació dels projectes es requeria un temps no menor a tres mesos i més de sis per poder treure a subhasta les obres.

La tramitació dels expedients d'estudi de les obres es faria segons les següents instruccions:

1. Un cop aprovats els pressupostos de l'Estat, el Ministeri d'Obres Públiques disposava per trimestres de les quantitats que hi figuressin per l'estudi dels projectes.
2. Per cada estudi el Ministeri lliurava directament al Servei la quantitat precisada, fixant terminis, segons la seva importància, per a què es realitzés l'estudi dins del mateix.
3. Al mateix temps que l'Ordre d'estudi i remissió del seu import, es donava compte a l'Ordenació Central de Pagaments de la quantitat lliurada.

Per la tramitació dels expedients de subhasta es decidí procedir de la manera següent:

*«1. El Ministerio de Obras Públicas redactará como siempre los pliegos de condiciones, pero además hará unos formularios modelos [...] para que sólo vayan a informe de este Organismo los expedientes excepcionales.»*

---

<sup>685</sup> Boletín Oficial del Estado (BOE) núm. 46, 15 de febrer de 1940. Llei de 10 de febrer de 1940 referent a la realització del Pla d'Obres Públiques amb la celeritat que es requereix per donar un impuls eficaç a la reconstrucció d'Espanya.

2. *Los pliegos de condiciones se pasarán a contabilidad del Ministerio, que en un plazo de tres días informará y directamente lo pasará a la Intervención.*

*Dicha Intervención, en plazo de otros tres días informará y lo pasará a la Sección de que proceda.*

*La Sección hará la nota en el término de cinco días proponiendo la subasta, cuya propuesta firmada por el Ministro se presentará al Consejo de Ministros acompañada del anuncio de subasta para el BOLETÍN OFICIAL, a fin de que publicado el Decreto lleve simultáneamente el anuncio de subasta.*

3. *Las proposiciones de los que vayan a concurrir a las subastas sólo deben presentarse en Madrid y en las provincias a que afecte la obra<sup>686</sup>.»*

Aquesta normativa va ser completada a posteriori per un decret que cercava l'execució més ràpida dels expedient per executar la reparació de les obres que havien patit danys, avaries o desperfectes amb motiu de la guerra i que havien de ser reparades pel Ministeri d'Obres Públiques<sup>687</sup>. Fins aquest moment per dur a terme els treballs de reparació se seguia una normativa de l'any 1868<sup>688</sup> que havia quedat totalment obsoleta a causa de les proporcions de les destrosses que s'havien produït durant la Guerra Civil. La urgència per reparar aquests danys també va ser un dels arguments esgrimits per modificar aquest reglament. Per aquesta raó es va decidir canviar el reglament per escurçar la tramitació de les demandes de reparació: «*Durante el período de un año para todas las obras de ejecución que han sufrido daños de guerra, y a los efectos del art. 42 del vigente pliego de condiciones generales para la contratación de obras públicas, podrá estimarse suficientemente comprobado el hecho mediante un acta suscrita por el Inspector regional, el Ingeniero Jefe del Servicio al que pertenezca la obra, el Ingeniero encargado y el adjudicatario de la misma, donde se haga constar el estado actual de la obra, lo que tenía en época en que sufrió los daños y su situación administrativa, expresando en el acta si los daños sufridos son consecuencia de la guerra. Con esta acta el Ministerio resolverá en cada caso, si éste es de fuerza mayor o por si esta declaración deben seguirse los procedimientos descritos en el Decreto de 07/17/1868.*»

---

<sup>686</sup> *Ibidem*.

<sup>687</sup> Boletín Oficial del Estado (BOE) núm. 172, 20 de juny de 1940. Decret de 4 de juny de 1940 pel que es dicten normes per l'execució d'obres que han patit danys, avaries o desperfectes amb motiu de la guerra, i que s'executen amb càrrec del pressupost del Ministeri d'Obres Públiques.

<sup>688</sup> Gaceta de Madrid, 24 de juliol de 1868. Reglament per la declaració i abonament dels perjudicis causats en els casos de força major. Es consideraven com casos furtius o de força major [...] per la contrata d'obres públiques [...] art. 10 les destrosses causats en temps de guerra.



Malgrat totes aquestes normatives, el procés administratiu per agilitzar els tràmits per poder reparar el més ràpid possible una obra danyada no s'escurçaren gaire i provocaren que molts indrets tardessin anys en poder veure reparats els danys que havien patit durant la guerra.

Una de les primeres informacions que aparegueren publicades on es recollien molts d'aquests punts fins ara exposats fou del 28 de juny de 1939. En aquesta data el ministre Alfonso Peña va realitzar una sèrie de declaracions on s'encarregava de resumir els problemes que s'havia trobat fins al moment i els primers resultats de les feines de reparació realitzades: *«son muchas las dificultades de todo orden que se oponen a la realización inmediata de cualquier obra. Unas veces es la carencia absoluta de la herramienta destrozada por la barbarie roja. Otras, es la misma desaparición de los contratistas, víctimas del odio de sus subalternos.*

*La guerra ha provocado [...] que las materias indispensables para la construcción no sean obtenidas todavía en la proporción necesaria para cubrir un gran volumen de obra.*

*[...] Reparación de los destrozos causados por la horda fugitiva. Toda esta labor de preparación del plan de obras públicas a realizar, se ha llevado a cabo simultáneamente con la reparación de los destrozos que la horda roja iba causando en toda la vía de comunicación. Quiero aprovechar este momento para destacar la labor desarrollada por los ingenieros militares, y la compenetración sincera y fervorosa que en todo momento ha existido entre ellos y los ingenieros civiles. Recientemente, ya las hordas rojas en franca derrota, solamente en el trayecto del Ebro a Gerona, y en un espacio de dos meses, dejaron destruidos 1546 puentes. Pues bien, en el término de 12 días quedaron provisionalmente habilitados los principales pasos, gracias a un servicio mixto de ingenieros civiles y militares. La ardua tarea realizada por estos equipos de Ingenieros destaca aún más si se tiene en cuenta que los milicianos no procedían a las voladuras como se hace normalmente, mediante la colocación de hornillos con dinamita, sino que empleaban fabulosas cantidades de trilita, colocando el explosivo, la mayor parte de las veces, en las mismas pilas y cimientos del puente, lo cual producía la total destrucción del paso.*

*Con ser importante el plan de obras públicas aprobado, alcanzará proporciones insospechadas al ser ampliado con las que forzosamente han de acometerse en las provincias liberadas últimamente<sup>689</sup>.»*

La primera notícia relacionada amb la inauguració d'un pont reconstruït pels responsables ministerials que s'ha localitzat fou el de Moià el 10 de març de 1939. A partir d'aquesta efemèride va ser constant l'aparició de notícies que parlaven d'alguna inauguració i de l'acta

---

<sup>689</sup> «El ministro de Obras Públicas hace un resumen de la importantísima labor preparada que ha de comenzar en breve.» *La Vanguardia Española*, 28 de juny de 1939, pàg. 1.

públic que s'organitzava per commemorar aquest fet. Es tractaven d'actes amb presència de les principals autoritats locals, eclesiàstiques, de l'exèrcit i ministerials, on coincidint amb alguna efemèride relacionada amb l'"alliberació" de la localitat s'aprofitava per recordar aquest dia i inaugurar un pont que hagués estat volat per les tropes republicanes. A partir d'aquesta data ha estat possible, tot seguint la premsa del moment, trobar un total de 19 actes d'inauguració que es podrien considerar rellevants per la presència destacada d'autoritats i per la transcendència que li donaren els mitjans de comunicació:

**Taula 43: ponts inaugurats pel Ministeri d'Obres Públiques i l'Exèrcit apareguts a la premsa.**

	<b>Diari</b>	<b>Data inauguració</b>	<b>Indret</b>	<b>Nom del pont</b>
<b>1</b>	La Vanguardia Española (LVE)	10/3/1939	Moià	Fàbrega
<b>2</b>	LVE	30/5/1939	Súria	
<b>3</b>	LVE	30/9/1939	Amposta	Colgante
<b>4</b>	Pirineo	16/2/1940	Sarrià de Ter	Caudillo
<b>5</b>	LVE	4/2/1940	Martorell	
<b>6</b>	LVE	26/3/1940	Avinyonet	
<b>7</b>	LVE	25/5/1940	Monistrol de Montserrat	
<b>8</b>	LVE	30/10/1940	Sant Adrià del Besòs	
<b>9</b>	LVE	9/11/1940	Balaguer	La Victoria
<b>10</b>	LVE/Pirineo	17/12/1940	Torroella de Montgrí	General Orgaz
<b>11</b>	LVE	5/4/1941	Tortosa	Generalísimo
<b>12</b>	LVE	30/11/1941	Sant Sadurní d'Anoia	
<b>13</b>	LVE	8/4/1942	Sant Joan de les Abadesses	
<b>14</b>	LVE	4/6/1942	Girona	3 ponts: General la Llave i Alférez Huarte
<b>15</b>	Diario Español	5/9/1943	Móra d'Ebre	
<b>16</b>	LVE	6/5/1944	Lleida	
<b>17</b>	LVE	17/6/1944	Barcelona	
<b>18</b>	LVE	20/6/1944	Tordera	
<b>19</b>	LVE	24/6/1944	Besalú	

Font: Elaboració pròpia a través de les informacions publicades a la premsa entre 1939 i 1945.

La majoria d'inauguracions es produïren l'any 1940, tot coincidint amb l'increment de treballs de reconstrucció que es realitzaren i amb la presència de molts presoners de guerra que participaren de manera forçada en la reconstrucció. De totes maneres, el nombre d'actes es mantingué fins a mitjans de l'any 1944, fet que es mostra tant l'important número de

destruccions que es comptabilitzaren, com sobretot, les dificultats que tingué el règim per reparar-les. Cinc anys després de què acabés la guerra, les autoritats franquistes seguien inaugurant ponts que havien estat malmesos. Es rellevant veure com localitats importants com Barcelona, Lleida, Tordera o Besalú per aquestes dates encara no tinguessin passos definitius. Com s'ha dit, els actes propagandístics portaven a les localitats on es realitzaven multitud d'autoritats vinculades amb la dictadura. Aquest fet era aprofitat per totes elles per realitzar els discursos oportuns per llorear la feina de les autoritats franquistes, del seu dictador i per atacar de manera despietada a les antigues autoritats republicanes. En alguns casos, si hi havia presència de presoners que havien col·laborat en la reconstrucció, s'aprofitava l'acta per "mostrar" davant de tothom les benevolència del dictador al permetre que els responsables dels danys poguessin reparar aquell mal amb el seu treball.

Un cop fets els parlaments i els actes religiosos de rigor, es passava a la inauguració oficial de pont. Un acte aquest darrer on es mostrava in situ l'obra, moltes de les quals, com es reflecteix en el quadre, tenien noms dedicats a personalitats destacades de l'àmbit militar, així com en honor del Caudillo, i decoracions de caràcter feixista de tot tipus relacionades amb la simbologia dels vencedors.

Una d'aquestes inauguracions fou la que es produí el febrer de 1940, coincidint amb la visita del ministre d'Obres Públiques Alfonso Peña a Catalunya. Durant la seva estada, el ministre Peña va inaugurar diversos ponts que s'havien alçat de nou a diferents localitats de les províncies de Barcelona i Girona. Aquest va ser el cas de la inauguració del pont de Martorell, el 4 de febrer de 1940, on *La Vanguardia Española* li dedicà una plana sencera, on s'explicaven entra altres coses les mides del pont, els materials que s'havien fet servir i responsables que havien treballat en l'obra que s'anava a inaugurar: *«Ayer por la mañana tuvo efecto en la vecina población de Martorell el solemne acto de proceder a la inauguración del nuevo puente construido sobre el río Noya por el Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña, en substitución del que el día 23 de enero de 1939 era volado por la barbarie y la dinamita roja.*

*El nuevo puente de hormigón armado y magníficas y modernísimas líneas, consta de seis tramos de veinte metros, siendo su anchura de doce metros. En su construcción se han empleado novecientas toneladas de cemento y ciento noventa toneladas de acero. Se empezó el pilotaje el 4 de mayo y se terminó el 15 de septiembre. Las pilas y tableros se comenzaron el primero de septiembre y se puso el último hormigón el 7 de diciembre. El trabajo se ha hecho con prisioneros de los batallones de trabajadores números 108, 134, 125, 147 y 177».*

Com es pot observar en aquest article, la propaganda franquista no tenia cap mena de vergonya en reconèixer que la feina de reconstrucció d'aquell pont l'havien realitzat presoners d'una guerra que ja feia quasi un any que havia finalitzat.

Tal com s'ha apuntat, en aquests actes que servien per celebrar la inauguració d'alguna infraestructura malmesa durant el conflicte, era habitual que hi fossin presents diferents autoritats i personalitats destacades del règim. Aquestes autoritats utilitzaven l'acte per pronunciar algun discurs on, entre altres coses, s'aprofitava per elogiar les virtuts del dictador. En aquest cas, durant la inauguració del pont de Martorell de febrer de 1940, els discursos van ser realitzats pel capità general de la IV Regió Militar, el general Orgaz<sup>690</sup>, i pel citat ministre d'Obres Públiques Alfonso Peña. En tots dos casos es posava de relleu la transcendència d'aquella inauguració, per de passada, fer veure als presoners la generositat del règim i del seu dictador. El general Orgaz destacà que: *«la importancia de la obra que se acababa de inaugurar, la cual —dijo— es un magnífico exponente de que continuaba la fusión y colaboración entre todos los españoles, fusión da la que es nuestro Ejército una de sus más brillantes manifestaciones. Dijo después, refiriéndose a la obra inaugurada, que dicha obra técnica tenía dos significados; uno, que era la continuación del ritmo acelerado en la reconstrucción patria, y otro, que era la contribución que a ello han puesto los morteros obreros de los batallones de trabajadores»*. Mentre que el ministre Peña apuntà: *«Se refirió a las manifestaciones hechas por el general Orgaz con respecto a la redención de los trabajadores, y expresó que en estas horas de paz deben considerarse como descendientes de la obra de Franco y que en el porvenir todos podrán llamarse colaboradores de su obra. Os dirijo —añadió— la palabra para que veáis así expresado nuestro sentimiento como ciudadanos que sois de esta España que renace.*

*El ministro de Obras Públicas terminó su discurso pidiendo a todos los trabajadores allí congregados que con el mismo entusiasmo con que han colaborado en esta obra, prosigan trabajando por el porvenir de España como cosa propia y teniendo a Franco como nuestro ídolo»*.

Les primeres dades oficials publicades sobre l'evolució de les feines reconstructores dels ponts es publicaren a nivell nacional l'1 d'octubre de 1941. En un extens article on es repassava l'actuació del general Franco fins a la data es dedicava un apartat a recollir els

---

<sup>690</sup> Luis Orgaz Yoldi (Vitòria, 1881 - Madrid 1946) Militar. Implicat en la rebel·lió de Sanjurjo (agost del 1932), fou destinat a Canàries. Arran de l'aixecament del 18 de juliol fou alt comissari del Marroc i assegurà el pas de les tropes a la Península. Cap d'una divisió en el front de Madrid (desembre de 1936), dirigí (1937) la Jefatura de Movilización, Instrucción y Recuperación, per a la formació d'oficials provisionals. Fou cap dels exèrcits de Llevant (1938-39) i capità general de Catalunya (1939-1941), alt comissari del Marroc (1941-1945) i cap d'estat major (1945-46).

ponts que fins aquesta data havien estat reconstruïts i oberts al trànsit: *«El Caudillo, además de conducir la guerra libertadora a victorioso término, des del primer día del Alzamiento nacional se preocupó, con una fina perspicacia de estadista, de reparar los desastres de la contienda, preparar la nueva arquitectura que había de darse al país y poner en explotación desconocidas fuentes de riqueza nacional.*

*[...] Los puentes que destrozaron los rojos, en sus continuas retiradas han sido restaurados en su totalidad. He aquí algunos datos estadísticos de los puentes [...] seis puentes entre Zaragoza y Barcelona, sobre los ríos Alcaude, Cinca y Segre; el canal de Serós; el barranco de San Martín y la riera de Rajadell; los que cubren el Ter y el Ges y la Rambla de Vallfogona y las quebradas carreteras de Torelló y Rocasillera, entre Barcelona y San Juan de las Abadesas; y en la provincia de Tarragona el que gana el Francolí y dos más [...] Y si de las vías férreas tomamos el pensamiento a las carreteras del Estado, comprobamos nada menos que la existencia de 24 Jefaturas de Obras Públicas, afectadas por destrucciones en sus zonas, en número global de 2.651, de las que 2.317 corresponden a actividades del ministerio de Obras Públicas, y a las del Ejército las demás, y de aquellas nada menos que 1.935 están ya reconstruidas y en muy adelantado esfuerzo de serlo sólo 522 están aún en fase de proyecto y estudio<sup>691</sup>.»*

Tot i aquestes dades tan optimistes, els treballs de reconstrucció ni molts menys es trobaven ni finalitzats ni a punt de ser-ho. Les labors realitzades pel Ministeri i per cadascuna de les Jefatures Provincials continuà al llarg dels següents anys. A principis de 1942, concretament el mes de febrer, la tasca rectora va seguir el seu camí i va anar avançant a un ritme lent i constant. A Catalunya, sense cap mena de dubtes, la zona més danyada per la guerra pel que feia a la destrucció de ponts, els treballs ni molt menys es trobaven conclusos, tal com argumentava el ministre Peña en unes declaracions recollides als mitjans de comunicació, i on aprofitava per repassar la feina portada a terme pel seu ministeri al Principat: *«Una de las regiones en que el vandalismo de los rojos realizó una labor de destrucción más vasta, fue en Cataluña. En el frenesí de la desbandada de las hordas ante el avance incontenible del ejército nacional se dedicó sistemáticamente a sembrar la desolación y la ruina. Por este motivo, en relación directa de aquel estrago, el Estado español ha tenido que desarrollar una labor rectora. A este efecto, los servicios dependientes del Ministro de Obras Públicas, en colaboración con el Servicio Militar de Puentes y Caminos, ha venido desarrollado un esfuerzo verdaderamente admirable. Especialmente en la reconstrucción de*

---

<sup>691</sup> «Franco y el resurgimiento nacional. Algunos datos, sólo...» *ABC Madrid*, 1 d'octubre de 1941, pàg. 10

*puentes y caminos los resultados obtenidos no pueden ser más halagadores. Para ello las Jefaturas de Obras Públicas de Cataluña y la Jefatura de Puentes y Estructuras se han visto obligadas a dar desarrollo a un plan de reconstrucciones.*

*Las dificultades encontradas por los mencionados servicios han impedido la completa reconstrucción de las obras, pero no puede afirmar que en todas ellas hay paso provisional, y que los fundamentales, o han sido terminadas o están en periodo de ejecución. Si en alguna de las mismas ha habido retraso, hay que tener en cuenta lo difícil que resulta obtener materiales necesarios en la actualidad.*

*Entre las obras más importantes construidas por Obras Públicas figura:*

- Puente sobre el río Ebro en Tortosa*
- Puente sobre el río Ebro en Amposta*
- Puente sobre río Besos en curso*
- Puente sobre el río Fluviá en curso.*

*Las obras reconstruidas por los servicios de Obras Públicas son las siguientes:*

- puentes con luces máximas de 20 metros: 172*
- puentes con luces de 20 a 40 metros: 17*
- puentes con luces de 40 a 60 metros: 1*
- puentes con luces de más de 60 metros: 1*
- Pontones: 169*
- Tajeas: 57*
- Losas: 12*
- Muros: 146*
- Terraplenes: 48*
- Pasos sobre ferrocarriles: 6*
- Túneles: 1*
- Sifones: 1*
- Badenes: 1*

*Las obras reconstruidas por el Servicio Militar de Puentes y Caminos son las que a continuación se relacionan:*

- puentes con luces máximas de 20 metros: 56*
- tajeas: 13*
- losas: 4*
- muros: 24*
- terraplenes: 10*

- *pasos sobre ferrocarril*: 2

- *túneles*: 1

- *sifones*: 1

- *cimentaciones*: 1

- *tímpanos y barandillas*: 1

*El número total de obras reconstruidas es de 1.029 [...]»<sup>692</sup>.*

En aquest article es publicaven les xifres oficials globals més complertes localitzades dedicades a la reconstrucció de ponts a Catalunya. A part de donar les dades de ponts reconstruïts, l'article és interessant perquè hi apareixen tots els arguments que de manera recurrent anava esgrimint el ministeri quan parlava de la reconstrucció. Des de l'obra destructora portada a terme per les tropes republicanes, passant per la col·laboració entre administració civil i militar, per tornar a recordar els problemes per aconseguir materials, per acabar donant les dades disponibles per ser utilitzades de manera propagandística en favor de la "reconstrucció nacional". En total, segons les xifres oficials, els treballs de reparació ja havien afectat a 1.029 ponts de diferent tipologia d'un total de 1.108 que, també segons dades oficials, havien estat destruïts durant la guerra només a Catalunya. Això volia dir que al febrer de 1942 ja havien estat reparats el 93,4% del total de ponts.

A les memòries publicades l'any 1954 pel ministre Alfonso Peña dedicades en bona part a explicar la seva actuació com a responsable d'Obres Públiques, hi va haver un apartat específic per explicar la tasca reestructora de ponts. A part de donar les xifres oficials de reconstrucció, el ja ex ministre Peña tornava a parlar de tots aquests aspectes que van tenir una presència important en els seus discursos: *«[...] había que hacer obras de urgencia, unas por imperiosa necesidad de restablecer comunicaciones interrumpidas, otras para implantar nuevos servicios y, además, para impulsar la labor propia del Departamento. Pues en pocos años se hizo todo eso con gran rapidez, a pesar de la carencia de medios.*

*La tarea de habilitar y reconstruir obras en las carreteras y caminos fue enorme. [...] Los ingenieros militares cooperaron con nosotros en la mejor atmósfera de armonía y, en compensación, muchos de los ingenieros de caminos con graduación militar también ejercían funciones castrenses.*

*Inmensa labor en los primeros años, des del 38 al 42, pues sólo en reconstrucción de puentes se construyeron 1.561 nuevos de los cuales 89 eran grandes puentes, entre los que podemos citar los siguientes: Tortosa, Gelsa, Sástago, Mora de Ebro, Amposta, Fraga, Besós, Lérida,*

---

<sup>692</sup> «La tarea reestructora de los servicios de Obras Públicas. La importancia de la labor desarrollada en Cataluña.» *La Vanguardia Española*, 17 de febrer de 1942.

*Fluviá, Manol, El Burgo, El Pedrido, Brenes, Peñafiel, Tordera, Malpica, Burgueña, Tarifa, Fuengirola, Mijares, Mequinenza, Alcolea, Añover del Tajo, Báscara, Tórtolas y otros 64 más. Todos ellos de más de 100 metros de luz cada uno.*

*Pero al mismo tiempo, teníamos que atender con gran urgencia a reparar las carreteras que estaban como terrenos arados por efecto de la guerra y, des de luego, rehacer todas las obras pequeñas (tajeas, alcantarillas, pontones, pasos a nivel, etc.), en los que por la retirada de las tropas, no había quedado ninguna en pie.*

*[...] Echando la cuenta en una primera selección, yo necesitaba emplear dos millones de toneladas de asfalto[...] Pues bien, en los años desde el 39 al 45 no pude conseguir más de 100.000 toneladas, es decir, el 5%. Los mismo sucedía con el hormigón, porque el cemento estaba tan escaso que sólo se podía emplear en pequeños tramos o en obras de importancia<sup>693</sup>.»*

Malgrat que segons les informacions oficials, la reconstrucció a principis de 1942 estava pràcticament finalitzada, les notícies relacionades amb les reparacions d'infraestructures se seguiren publicant als mitjans de comunicació. A principis d'octubre d'aquest mateix any es publicaren les primeres dades relacionades amb les despeses havia hagut d'assumir la dictadura franquista per reparar tots els danys esdevinguts durant la guerra. Segons les dades que es publicaren, els pressupostos de l'Estat havien hagut d'invertir més de 180 milions de pessetes en la reconstrucció de ponts a tota Espanya, és a dir per refer 689 de les 2.651 obres destruïdes en total per tot el territori. Durant aquest tercer any la principal tasca de les jefatures es va centrar, segons el propi ministre, a la substitució dels passos provisionals per definitius.

Pel que fa als ferrocarrils, només durant l'any 1942 es van invertir més de 123 milions de pessetes, dels quals prop de 18 milions van anar dedicats a obres de millora, reparació i conservació.

Finalment, pel que fa als ports, les principals obres de reparació que es van portar a terme durant l'any 1942 se centraren a Tarragona, on s'invertiren prop de 250.000 ptes<sup>694</sup>.

Tot coincidint amb el vuit aniversari de l'intent de cop d'estat que havia protagonitzat les actuals autoritats franquistes, es publicà un detallat informe sobre l'economia del país i més concretament sobre la qüestió de la reconstrucció nacional. En aquest informe, entre altres coses, les autoritats franquistes donaven per tancat el tema de la reconstrucció al considerar

<sup>693</sup> Peña Boeuf, Alfonso. Op. cit. pàg. 232-233.

<sup>694</sup> «La gestión reconstructiva y creadora del ministerio de Obras Públicas.» *ABC Sevilla*, 1 d'octubre de 1942, pàg. 10-11.



que aquesta havia finalitzat. En aquest sentit es considerava que si bé la reconstrucció de les destruccions de la guerra s'havia iniciat ja durant la guerra, l'impuls final i més important s'havia produït durant l'any 1943. La reconstrucció de danys provocats durant la guerra s'havia portat a terme de manera paral·lela amb el Pla d'Obres Públiques, que s'havia presentat en dues etapes la de 1939 i la de 1941, amb una inversió total fins aquest moment de 5.467 milions de pessetes: *«En su reciente viaje a Barcelona, el ministro de Obras Públicas declaró terminada, por lo que afecta a su Departamento, la reconstrucción de los daños de guerra al inaugurarse los dos últimos grandes puentes volados por los rojos en su huida, que quedaban por terminar»*<sup>695</sup>.

D'aquesta manera el Ministeri d'Obres Públiques donava per tancat l'apart dedicat a la reconstrucció de ponts destruïts durant la Guerra Civil, tant a Espanya, com a Catalunya, ja que els darrers ponts que havien estat refets havien estat el del Besós i el de Tordera. En aquest sentit el ministre s'havia descuidat d'esmentar el de Besalú que també va ser inaugurat per aquestes dates.

La valoració final relacionada amb la feina feta des del ministeri, tant des del punt de vista del Pla d'Obres Públiques com de la reconstrucció, va ser recollida i presentada pel propi ministre Alfonso Peña en la reunió plenària de les Corts franquistes el 15 de març de 1945, quan ja portava més de set anys en el càrrec, i poc abans de finalitzar la seva etapa al front del ministeri, la qual es produiria el 18 de juliol de 1945. Durant dues hores Alfonso Peña va estar explicant de manera detallada tota la feina realitzada durant tots aquells anys al capdavant de les Obres Públiques. En el fons, la seva intervenció serví per donar per finalitzada, d'una manera oficial, la reconstrucció d'infraestructures dependents del seu ministeri. En un primera part del parlament repassava com el general Franco en plena guerra ja li havia encarregat la redacció d'un pla general d'Obres Públiques per tot l'Estat que avarques carreteres, obres hidràuliques i ports, i que com a conseqüència del propi conflicte es va haver de realitzar en dues parts, una primera al 1939, i una segona al 1941: *«Cuando todavía estaba sin liberar la mitad de nuestro territorio, encargó el Generalísimo la redacción del plan general de Obras Públicas del Estado, otorgándonos su confianza a tales efectos cuatro meses antes de constituirse el primer Gobierno Nacional.*

*La rapidez con que fue llevado tan honroso encargo, hizo que el plan se dividiera en dos partes: la primera que afectaba a la entonces España liberada, y la segunda, al resto del*

---

<sup>695</sup> A part de donar per tancat en aquest article la tasca reconstructora per part del Ministeri d'Obres Públiques, també s'explicava que tots els crèdits i deutes ocasionats per la guerra i el que consideraven "revolució marxista" havia quedat liquidats. «Bajo la paz del Caudillo. La reconstrucción nacional.» *La Vanguardia Española*, 18 de juliol de 1944, pàg. 6.

*territorio, dándose la aprobación por leyes que fueron promulgadas sucesivamente en 11 de abril de 1939 y el 18 de abril de 1941.*

*En este programa de reconstrucción no se abarca el total de las obras de carácter público, sino solamente los tres sectores que corresponden a las que propiamente se han considerado como obras públicas, es decir, carreteras o caminos ordinarios, obras hidráulicas y puertos con servicios marítimos, pero se habían excluido los ferrocarriles por la extraordinaria complejidad que aquella época de guerra presentaba el problema.»*

En una segona part del discurs va passar a detallar els treballs que es van executar un cop va acabar, recordant les dificultats que hi va haver per aconseguir materials i dividint els treballs realitzats en tres apartats que li serviren per fer un resum final de tota la tasca reconstructora feta pel ministeri<sup>696</sup>. Els apartats en què subdividí el seu parlament foren els següents:

**1. Reconstrucció de les obres destruïdes o deteriorades.** En aquesta part se centra en explicar i analitzar totes les dades referides a danys comptabilitzats durant la guerra, i més concretament sobre els ponts reconstruïts. A part dels ponts, també es feia esment a les rectificacions de traçats i supressió d'obstacles i a les feines fetes als camins veïnals de manera conjunta amb les diputacions: *«No es necesario consignar la inmensa dificultad que lleva consigo la realización de un vasto plan general de obras públicas, venciendo la inercia y falta de medios que produjo nuestra guerra, pero además, sobrevino la catástrofe de la guerra mundial.*

*A pesar de esto, se ha conseguido en parte, realizar un conjunto de obras de fomento nacional indudablemente de mayor volumen que en ninguna época, y precisamente en los años más difíciles de la historia de España.*

*La carestía y muchas veces carencia de materiales, han hecho variar las previsiones del plan que sólo puede sostenerse como estudio previo y límite de las aspiraciones, pero cambiabile en espacio, tiempo y cuantía, aunque siempre dentro de su orientación general. [...]*

***La política desarrollada en la construcción de caminos y puentes.***

*España tiene una red de carreteras que alcanza la cifra de 112.177 kilómetros, de los cuales 70.260 pertenecen al Estado y 41.917 a las diputaciones provinciales.*

*[...] la política de este sector de caminos puede considerarse desarrollada según el siguiente criterio:*

---

<sup>696</sup> Tot el text que es reproduïx a continuació ha estat extret del següent document: «La reunión plenaria de las Cortes Españolas. El ministro de Obras Públicas expuso la labor realizada por su departamento y el alcance de los proyectos en vías de ejecución.» *La Vanguardia Española*, 18 de març de 1945, pàg. 3; «En un importante discurso el ministro de Obras Públicas, Sr. Peña, expone, en sesión plenaria de ayer, la trascendental labor realizada por su departamento.» *ABC Madrid*, 16 de març de 1945, pàg. 8-11

*Reconstrucción de las obras destruidas o deterioradas, rectificación de los trazados y supresión de los obstáculos, señalización y ensanches sistemáticos.*

*Obras de fábrica de reconstrucción total se han hecho en número 1561 [período 1938-1942] de las cuales son 89 grandes puentes, 212 puentes de medianas luces, 1300 de pequeñas luces con un presupuesto gastado de 195.239.721 ptas. Además se han realizado tramos de caminos en número de 99 trozos, con una inversión de 330.976.573 ptas.*

*Entre los puentes más importantes pueden citarse los siguientes:*

*Puente de Tortosa sobre el Ebro, en Tarragona; puente de Mora de Ebro, sobre el Ebro, Tarragona; puente de Amposta, sobre el Ebro, en Tarragona; puente del Besós, en Barcelona; puente de Lérida, sobre el Segre; puente sobre el Fluviá, llamado Besalú, en Gerona; puente sobre el Manol, en la carretera Madrid a Francia, por Barcelona; puente del Tordera, en Barcelona; puente de Veges [Begas], sobre el río Ter, en Gerona; puente del Bascara, sobre el río Fluviá, en Gerona; y otros 50 puentes más de la misma importancia.*

*[...]*

*Los caminos vecinales dependientes de las diputaciones, con la cooperación de las Jefaturas de Obras Públicas, llevan vida lánguida por el sacrificio que representa para las diputaciones la subvención muy pequeña que a este efecto les otorga el Estado, y que no llega más que a 12.2000.000 ptas. anuales, para su kilometraje de 33.350 kilómetros. Es pues natural, consignar que las Diputaciones tienen deseos de soltar lastre de los caminos vecinales e incorporarlos a las Jefaturas con los créditos necesarios.»*

**2. El rescat del ferrocarril:** En aquest segon apartat el parlament se centrava exclusivament a explicar com s'havia produït la nacionalització del sector ferroviari. Dins d'aquesta explicació, el ministre aportava una sèrie de dades, que són les que ens interessien, sobre els danys que hi hagué dins la xarxa ferroviària i com aquests foren una de les causes que portaren al rescat del sector: *«Liberado todo el país, era necesario hacer balance de la situación en que se encontraban los ferrocarriles. El parque de locomotoras daba una diferencia entre 2.800 que prestaban en 1936 y 1937 que resultaban útiles el 1939.*

*Había más de 200 puentes y obras de fábrica que habían sido destruidas y restituidas transitoriamente durante la guerra, faltaban más de seis millones de travesías, estaban sin balastro varios cientos de Km. y resultaban devastadas un gran número de estaciones.*

*Los ferrocarriles eran un negocio catastrófico el año 36, agudizado luego por la guerra. El Estado era el único que podía resolver tan difícil cuestión, y estimado así, se procedió al rescate por la ley que se ha citado de 24 de enero de 1941. Queda aún el rescate de algunas*

*líneas, cuyo criterio de apreciación era distinto de las que formaron parte del establecido por la citada ley.*

*Desde 1939 en la vía se han substituido y colocado 7.563.000 traviesas, 2.130.000 metros cúbicos de balastro y más de 41.400 toneladas de carril y material pequeño, y además han sido construidos más de 200 puentes y obras de fábrica. [...] pasajeros, relación de nuevas líneas y electrificación.»*

**3. La conservació i millores de les obres marítimes**, és a dir, els ports. En aquest tercer apartat es feia referència tant a les obres de reconstrucció com a les de millora que s'efectuaren en els ports espanyols: *«Las obras de puertos son lentas, muy costosas y de intermitente trabajo. [...] Pero hay otra función que el puerto debe realizar como estación marítima, y es su dotación de medios auxiliares la que entonces tiene gran importancia. Este sistema que forman las vías, cambios, grúas, elevadores, silos, tinglados, almacenes y los de flotación, diques, gabarras, barcazas, remolcadores, gánguiles y dragas es lo que están deficientemente dotados nuestros puertos. Pero esos elementos han sido los que han constituido mayor dificultad de adquisición por consecuencia de la guerra exterior y de la carencia de material metálico.*

*Sin embargo, se ha realizado, en primer lugar, obras muy importantes de reconstrucción de efectos de la guerra en los puertos de Barcelona, Castellón, Valencia, Alicante, Cádiz y Bilbao.*

[...]»

Finalment, el ministre Peña va passar a parlar de les obres hidràuliques que es van realitzar durant aquest període, totes elles incloses dins dels Plans d'Obres Públiques, on s'hi van destinar molts recursos materials i humans per solucionar el problema de l'aigua a tot el territori. La construcció i inauguració d'embasaments va ser una de les característiques que definiren el sector d'obres públiques durant els quasi quaranta anys de dictadura.

Com a conclusió es pot dir que els Plans d'Obres Públiques no compliren amb aquella missió de generar el desenvolupament econòmic que cercaven els màxims responsables franquistes. Aquest punt s'observa clarament amb el fet que el veritable auge dels sectors va tenir lloc a partir del moment que va entrar l'ajuda exterior.

Malgrat aquesta evidència, cal recordar que el Ministeri d'Obres Públiques va partir d'una delicada situació en la que va ser necessari un reajustament de totes les seves competències, al mateix temps que la reconstrucció i reorganització dels sectors bàsics. Es va intentar racionalitzar l'explotació ferroviària, es va pretendre pal·liar el problema de la xarxa de carreteres i es va mantenir com es va poder la infraestructura portuària.

D'aquesta manera, amb el discurs pronunciat davant les corts franquistes, el màxim responsable de la reconstrucció d'infraestructures del règim va donar per finalitzada aquesta labor. Es podria dir, doncs, que a l'any 1945, la reparació dels danys de guerra estava liquidada, tant a tot l'Estat com a Catalunya. Però tal com es veurà a continuació, no totes les carreteres i ponts de Principat a l'any 1945 estaven reconstruïts, pel que fa a les infraestructures, ni tots els efectes de la guerra havien estat esborrats, doncs hi havia encara multitud de localitats que encara patien les destrosses. La reconstrucció de moltes poblacions catalanes sota la direcció de Regiones Devastadas va ser molt més lenta del previst, i fins l'any 1957, divuit anys després de la fi oficial de la guerra, no es donaria per tancada.

### **Les darreres reconstruccions de la guerra. Obres públiques de les Diputacions i Regiones Devastadas.**

L'any 1945 encara quedaven algunes infraestructures per reconstruir, sobretot ponts i carreteres, així com diverses localitats catalanes que havien quedat molt malmeses a conseqüència de la guerra i esperaven les inversions necessàries per poder reparar aquests danys.

Entre els ponts i carreteres que calia arreglar cal destacar diversos ponts que eren considerats monuments històrics, al ser construïts en època romana i medieval, i que fins a mitjans dels anys 60 no foren rehabilitats. Aquesta restitució, que en el seu moment no va ser valorada per la important despesa econòmica que suposava, va ser afrontada a partir de la dècada dels seixanta, tot coincidint amb el boom del turisme. L'arribada massiva de turistes va fer que localitats que acollien aquest monuments històrics demanessin la seva restauració conscients que eren unes atraccions turístiques que ajudarien a crear riquesa. Per aquesta raó, ponts medievals tan emblemàtics com el de Sant Joan de les Abadesses<sup>697</sup>, el Pont Vell de Manresa, el pont del "Diable" de Martorell, o el fantàstic pont fortificat de Besalú, que havien estat volats durant la guerra, no foren restaurats fins aquests anys.

Les rehabilitacions d'aquests ponts foren realitzades per la Direcció General d'Arquitectura, dependent del Ministerio de la Vivienda. En el cas del pont de Besalú, la inauguració de la rehabilitació del pont es va produir el 27 de setembre de 1965, amb un acte solemne amb la presència de diverses autoritats franquistes provinents del Ministerio de la Vivienda, del món

---

<sup>697</sup> Per un estudi més detallat dels treballs de restauració sobre el pont medieval de Sant Joan de les Abadesses vegeu: López Sánchez, Àngel. *Puentes de la época medieval en las cuencas de los ríos Ter, Fluviá y Muga*. Tesis inèdita: UPC, 2010.

local, eclesiàstic i militar. Les obres de restauració del pont de Besalú es van iniciar durant l'any 1962, sobre un projecte basat en vells documents històrics, i la despesa final de les obres arribaren als vuit milions de pessetes, segons les xifres publicades a la premsa<sup>698</sup>.

A part d'aquests ponts, una altra sèrie d'infraestructures terrestres que la seva reparació es va prolongar en el temps foren les dependents de les Diputacions Provincials. Aquests van ser els casos dels ponts i vies veïnals que estaven sota el control de les diputacions de Barcelona i Lleida<sup>699</sup>. En el cas de Barcelona, tot i que bona part de la reconstrucció es va realitzar durant els primers anys de postguerra, fins a l'any 1959, tot coincidint amb el vintè aniversari de l'inici de les obres, no es va donar per tancat. Més escandalós va ser el cas de la Diputació de Lleida on ha estat possible localitzar un informe de finals de 1952 on encara es demanaven pressupostos per reparar ponts volats durant la Guerra Civil. A través de la documentació es veurà que en el cas de les comarques lleidatanes la sol·licitud de reparació dels ponts es va allargar fins a la dècada dels seixanta.

Les primeres estadístiques que es publicaren referents als treballs de reconstrucció de ponts i camins realitzats per la Diputació de Barcelona van ser d'octubre de 1939, quan en una informació publicada a la premsa es deia que de les 211 obres destruïdes durant la guerra 107 es trobaven reconstruïdes o en procés de ser-ho<sup>700</sup>. Després d'aquestes primeres dades, l'any 1942 els responsables de la Diputació de Barcelona presentaren un informe explicant les feines que s'havien realitzat. Pel que fa a les obres de reconstrucció, el document exposava que continuaven els treballs de reconstrucció de les obres danyades durant la guerra. Per tirar endavant els treballs, els tècnics de la Diputació deixaren constància de les dificultats que s'havien trobat durant l'any 1939, les quals s'agreujaren durant l'any 1942: *«la escasez de mano de obra que continúa absorbida por los Agricultores y por los particulares, que ofrecen jornales más elevados y en muchos casos suplemento de racionamiento y por las restricciones*

---

<sup>698</sup> «Gerona: Fueron inauguradas las obras de restauración del puente románico de Besalú.» *La Vanguardia Española*, 28 de setembre de 1965, pàg. 33.

<sup>699</sup> Les Diputacions Provincials es van fer càrrec dels camins locals. Segons la nova classificació que adoptaren les autoritats franquistes, s'establiren tres de categories per les carreteres de l'Estat: les nacionals (9 metres d'amplada), comarcals (7.5 metres d'amplada) i locals (6 metres d'amplada). Les dues primeres categories es van posar sota la supervisió de l'Estat, a càrrec dels organismes directament dependents d'Obres Públiques. En el tercer cas, les locals, es decidí que es mantinguessin sota control de les Diputacions, això sí sota l'estricta vigilància de l'administració central.

<sup>700</sup> «Diputación. La reparación de las carreteras que destruyeron los rojos.» *La Vanguardia Española*, 24 d'octubre de 1939, pàg. 5.

*y dificultades para la adquisición de materiales, en especial de los intervenidos, como cemento y hierro, para los que se han dictado disposiciones que registren su empleo*<sup>701</sup>.»

En aquest text es posa de manifest una nova dificultat afegida a l'hora de poder realitzar els treballs de reconstrucció. A part de la manca de materials, un altre problema que va sorgir va ser la falta de mà d'obra especialitzada, la qual, segons l'informe, estava absorbida pel camp i per empreses particulars. Aquest factor estigué relacionat amb la voluntat ruralista que tingué el franquisme, la qual volia lligar els pagesos a la terra i evitar migracions del camp cap a la ciutat. Aquest intent d'aturar les migracions internes es va realitzar a través de promoure els sous més elevats en el món rural, fet que impedí en molts casos el traspàs de treballadors d'un sector a un altre, i per tant, va implicar una manca de mà d'obra dedicada a la reconstrucció.

Malgrat les dificultats, els tècnics de la Diputació deixaren constància que durant aquest any 1942 s'executaren obres de reparació per un import de 1.460.515,85 ptes, de les quals 923.368,13 ptes correspongueren a obres per contracta a través d'empreses privades, 492.811,29 ptes a obres realitzades mitjançant concurs i 44.336,43 ptes a les realitzades per administració directa. Els recursos econòmics que s'utilitzaren per realitzar els treballs de reconstrucció sortiren d'una banda del pressupost que tenia la Diputació de Barcelona, i per l'altra, dels crèdits que sol·licità a l'Estat central a través de l'Institut de Crèdit para la Reconstrucción Nacional, que estava vinculat a la Direcció General de Regiones Devastadas però que també concedí ajudes als ajuntaments i diputacions. En el cas de la Diputació de Barcelona la primera petició ja es va realitzar a finals de 1939, obtenint la concessió a mitjans de 1940 del primer crèdit per poder reparar els danys. Davant les dificultats que hi hagué per finalitzar els treballs, la Diputació de Barcelona va sol·licitar una ampliació del termini, la qual va ser aprovada el desembre de 1944:

«*Excmo. Sr.*

*Terminándose en 31 de diciembre de 1944 el plazo para la realización del préstamo otorgado en 30 de julio de 1940 por el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional y ampliación del mismo, a favor de esta Excmo. Diputación con destino a la reconstrucción de las obras destruidas por la guerra en la red de caminos y carreteras provinciales, según acuerdo tomado en la sesión celebrada en 30 de julio de 1943 por el Consejo de Dirección de dicho Instituto y teniendo en cuenta, que por las dificultades motivadas por el régimen de restricciones impuesto para el suministro de hierros y cementos, no ha sido posible ejecutar la totalidad del plan de Reconstrucción, habiendo algunas obras que a pesar de haberse*

---

<sup>701</sup> Si no es diu el contrari totes les referències que s'esmenten han estat extretes del següents fons documental: Arxiu Històric de la Diputació de Barcelona (AHDB). Fons d'Obres Públiques. OPP 163.

*celebrado varias subastas de las mismas han quedado desiertas, el que subscribe considera procedente que solicite del expresado Instituto la concesión de una prórroga de un año para la realización del préstamo.*

*Barcelona, 12 diciembre de 1944*

*El Ingeniero Director<sup>702</sup>.»*

Tot i la pròrroga obtinguda, la Diputació de Barcelona no va poder concloure els treballs en el temps requerit i el juliol de 1948 va tornar a sol·licitar un nou aplaçament, que novament li va ser concedit. Finalment el maig de 1950 es va tornar a demanar un ajornament per justificar els diners del crèdit, el qual en aquesta ocasió va ser denegat, entenent les autoritats de Madrid que ja havia donat prou temps a la Diputació perquè acabés amb els treballs.

Tornant a les dades de l'informe de 1942, les xifres del pressupost van ser acompanyades per un estat de la qüestió de les obres fins aquesta data dutes a terme, diferenciant-ne entre aquelles finalitzades, les que es trobaven en curs d'execució, les obres amb el projecte aprovat i en projecte de redacció i les que es trobaven pendents d'estudi. Fins a l'1 de juny de 1942 de les obres 211 obres que havien estat volades durant la guerra havien estat reconstruïdes o estaven en procés de ser-ho les següents:

- Obres finalitzades	155
- Obres en construcció	26
- Amb projecte aprovat	17
- Amb projecte en redacció	9
- <u>Pendents d'estudi (no iniciades)</u>	<u>4</u>
- Total	211

El següent informe que elaboren els responsables de la Diputació de Barcelona fou de l'any 1949, és a dir 10 anys després de la fi de la guerra, i en ells es tornaven a repassar l'estat de les obres destruïdes. Tot i aquestes dates, l'informe reconeixia que encara no havien estat reparats tots els passos volats: «[...] *habiéndose reconstruido todas las obras excepto cuatro que se hallan en construcción actualmente y otras tres cuyo proyecto está formulado y se hallan pendientes de subasta<sup>703</sup>.*» Per tant a mitjans de l'any 1949 de les 211 obres que s'havien destruït durant la guerra a la xarxa de la Diputació de Barcelona, 204 havien estat

<sup>702</sup> Arxiu Històric de la Diputació de Barcelona (AHDB). Fons d'Obres Públiques. OPP 162.

<sup>703</sup> Si no s'apunta el contrari, totes les referències que s'esmenten han estat extretes del següent fons documental: Arxiu Històric de la Diputació de Barcelona (AHDB). Fons d'Obres Públiques. OPP 162.



reparades i 7 es trobaven en procés de ser-ho. L'import de l'execució dels treballs ascendia a 11.134.795,86 ptes i de la resta estava pressupostada la quantitat de 4.473.426 ptes.

La reconstrucció de totes les obres destruïdes durant la guerra no es va donar per tancada fins a finals de 1954, on en un nou informe es feia esment que tots els passos de diversa tipologia es trobaven reparats.

La xifra final de despeses que hagué d'assumir, sempre seguint informacions oficials, la Diputació de Barcelona per realitzar la reconstrucció fou recollida a la memòria que realitzà l'abril de 1959 per commemorar el vintè aniversari de la fi de la guerra<sup>704</sup>. Tot aprofitant l'efemèride es va utilitzar la memòria per explicar tota la feina realitzada, de la qual destacava els treballs de reconstrucció portats a terme fins a la data.

#### **Taula 44: Total d'obres reconstruïdes a la xarxa de vies provincials**

<b>Tipus d'execució de l'obra</b>	<b>Núm. D'obres reconstruïdes</b>	<b>Import total</b>
Per contractació	76	13.749.921,35
Per administració	95	1.990.523,70
Amb fons de conservació ordinària	17	80.025
Servei Militar de Ponts i Camins	20	1.440.275
RENFE	3	535.000
Total	211	17.795.745,05

Font: elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de l'Arxiu Històric de la Diputació de Barcelona.

A partir de les dades publicades es va deixar constància de la important participació del sector públic en la reconstrucció de danys. De les 211 obres reparades per la Diputació de Barcelona, 135, es a dir un 64% van ser executades amb diners públics, mentre que la resta, 76, el 36% va ser realitzades a través d'una contractació. Amb aquestes dades es posava de manifest la importància del sector públic en la reconstrucció d'infraestructures, tot i que és cert, que la major despeses, en aquest cas, la va assumir el sector privat amb més de 13 milions de ptes d'un total de quasi 18 milions. També cal destacar que les despeses que facturaven les empreses privades no eren les mateixes que les que portava a terme el sector públic. El cas del SMPCC va ser el més evident amb uns preus per sota de mercat a l'assumir les despeses l'Exèrcit i a l'utilitzar presoners de guerra com a treballadors.

La Diputació de Lleida també tingué dificultats per finalitzar els treballs de reconstrucció dels danys ocasionats durant la guerra a la seva xarxa de carreteres. Un cop fets els primers treballs

<sup>704</sup> *Realizaciones de la Diputación Provincial de Barcelona en los pueblos de esta provincia desde la Liberación*. Barcelona: Diputació de Barcelona, 1959.

de reparació al finalitzar la guerra, hi hagué una sèrie de ponts i altres obres de fàbrica, en concret 10, que no havien estat refets. Les obres que encara mancaven per reconstruir eren les següents:

1. Pont sobre el riu Segre, a la carretera provincial de Granja d'Escarp a la de Madrid a França, al Km.19.
2. Pont sobre el Canal d'Urgell, en el camí veïnal de Castellserà a Preixens, al Km.5,5.
3. Pont sobre el riu Llobregós, en el camí veïnal de Guissona a Biosca per Talteüll, al Km. 6,3.
4. Pont sobre el riu Segre, al camí veïnal d'Alàs (sic) a la carretera de Lleida a Puigcerdà, al km. 0,100.
5. Pont sobre el riu Segre, en l'origen del camí veïnal de Noves de Segre, a la carretera de Lleida Puigcerdà.
6. Pont sobre el Canal d'Urgell, en el camí veïnal de Collfret i Vilves a la carretera d'Artesa a Tremp, al Km. 5.
7. Claveguera, en el camí veïnal de Rubió a la carretera de Lleida a Puigcerdà, al Km.5.
8. Pont sobre el riu Noguera Ribagorçana, a la carretera provincial de Lleida a Albesa, al Km. 15.
9. Grup de lloses de formigó, en el camí veïnal de Cervera a Solsona, al Km. 25.
10. Pont sobre el riu Segre, a l'origen del camí veïnal de la Seu d'Urgell a Ortedó (sic)<sup>705</sup>.

L'aprovació, per part de la Diputació de Lleida, d'un pressupost extraordinari de 3.500.000 ptes per reconstruir tots aquests passos no es va produir fins el 27 de setembre de 1952.

Un cop va ser aprovat el pressupost, la Comissió d'Obres Públiques i Atur Obrers, secció de Vies i Obres, de la Diputació de Lleida va elaborar un detallat informe on es posava en antecedents sobre la reconstrucció realitzada a la província, es detallava les obres que havien de reconstruir-se i es feia un càlcul del cost de cada obra, el qual arribava en el seu conjunt als 3.500.000 de pessetes. És interessant veure com en l'apartat dels antecedents el redactor de l'informe explicava que el nombre de destruccions que es comptabilitzà a la província fou d'un centenar, que en un primer moment es repararen les que patiren uns danys menors i que en una segona etapa es reconstruïren les que patiren uns desperfectes més grans a través de sol·licitar un emprèstit a l'Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional. Però el realment interessant d'aquest informe és com es justificà el perquè per aquelles dates, tretze

---

<sup>705</sup> Si no s'apunta el contrari, totes les referències que s'esmenten han estat extretes del següent fons documental: Arxiu Històric de la Diputació de Lleida (AHDLL). Presupuestos extraordinarios 1952 K y R (1959). Puentes destruidos por la guerra. Años 1952-1960. Inventario 19.476.

anys després de la fi de la guerra, encara no s'havien reconstruït tots els ponts de la província: «[...] pero algunas de las más importantes obras no pudieron emprenderse por causas diversas, especialmente por la escasez de productos siderúrgicos y de cemento. Entre tanto el progresivo aumento de los costes de la construcción hizo que las previsiones presupuestarias hechas el año 1942 fuesen ampliamente rebasadas por la realidad y el primitivo empréstito resultó insuficiente. ».

Novament la problemàtica de la manca de materials va ser el principal argument per explicar el retràs en l'execució d'un projecte de reconstrucció.

Malgrat que un primer moment semblava que la Diputació de Lleida volia assumir del seu pressupost el total de despeses per les obres de reparació, finalment es va decidir demanar un crèdit a l'Instituto Nacional para la Reconstrucción Nacional. En una carta signada pel president de la Diputació, Sr. Víctor Hellín, es va fer la sol·licitud formal del crèdit amb data de 4 d'octubre de 1952. La resposta per part de l'Institut no es va fer esperar, i l'11 d'octubre es rebia la mateixa per part de la Direcció tot indicant que la sol·licitud realitzada s'havia d'ajustar a: «lo establecido en el D<sup>o</sup> de 17 de mayo de 1940, según el cual se necesita la aprobación del Ministerio de Gobernación, por la Dirección General de Regiones Devastadas. Una vez que haya sido cumplido éste requisito, me será muy grato tramitar la solicitud que presenten a éste Instituto.»

Davant aquesta resposta, la Diputació de Lleida no va tenir més remei que formular una nova demanda de crèdit a través del Ministeri de Governació, la qual va ser aprovada el 10 de novembre de 1952. La petició de crèdit va estar envoltada d'una densa discussió entre la Diputació i el Ministeri per aclarir si el crèdit que es demanava era una ampliació del que s'havia sol·licitat l'any 1941, o es tractava d'un de nou. Per la Diputació de Lleida es tractava d'una part no gastada del ja concedit a principis dels anys 40, i per tant entenien que no calia fer tots els passos de sol·licitud que obligava la llei; mentre que des de Madrid, s'entenia que era un crèdit nou i que per tant s'havia de presentar tots els documents que es demanaven. A partir d'aquestes dues opcions, s'inicià un llarg debat entre les dues administracions per veure quina de les dues tenia raó.

Finalment les autoritats de ministerials de Madrid imposaren el seu criteri i la Diputació va haver de demanar un nou crèdit. El procés de discussió, i després de tramitació de la petició, s'allargaren tant en el temps, que quan l'Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional va donar el seu vistiplau al crèdit, el febrer de 1959, aquest ja no depenia del Ministeri de Governació ni de Regiones Devastadas, el qual havia cessat en les seves funcions l'any 1957, sinó que depenia del Ministerio de la Vivienda.

Finalment, el Ministerio de la Vivienda i el Ministeri de Governació aprovaren la concessió del crèdit a la Diputació el gener de 1960. Tot plegat aquest capítol és un exemple de les contradiccions que hi havia a nivell administratiu entre el propi règim a l'hora de tirar endavant els projectes de reconstrucció. El fet va ser que fins l'any 1960, 21 anys després que finalitzés la guerra, a Catalunya, concretament a la província de Lleida encara hi havia ponts i altres obres de fàbrica que no havien estat reparats.

Tot i que no estigué relacionat amb els danys de guerra, s'ha volgut fer una breu apunt sobre les destruccions de ponts que es registraren a la Vall d'Aran com a conseqüència de l'intent l'any 1944 d'un grup de maquis d'ocupar l'Estat Espanyol amb un exèrcit regular amb l'objectiu de propiciar una insurrecció popular, provocar la intervenció aliada i acabar, d'aquesta manera, amb el règim del general Franco. Entre el setembre i l'octubre de 1944, en plena Segona Guerra Mundial (la Wehrmacht s'havia retirat del Pirineu l'agost), es desfermà l'Operació "Reconquesta d'Espanya", per ocupar parcialment la Vall d'Aran. Les operacions es desenvoluparen amb cert èxit fins el 28 d'octubre, data en què es retiraren i renunciaren a la idea de sostenir un govern republicà simbòlicament emplaçat en una porció minúscula del territori de l'Estat espanyol, davant la desproporció de forces, la indiferència dels aranesos i la descoordinació amb els nuclis de resistència de l'interior.

Davant el fracàs d'ocupació d'aquest territori, a finals d'octubre de 1944 el maquis republicà decidí retirar-se novament cap a la frontera francesa. Per impedir que les tropes espanyoles dirigides pels generals Yagüe i García Valiño els agafessin, es decidí que fossin volats una sèrie de ponts. Els ponts que foren destruïts foren els següent:

- A la carretera comarcal 142 un pont en arc de 15 metres de llum sobre el riu Garona, al Km. 184.

- A la carretera nacional 230, pel seu pas per la Vall d'Aran, un pontó de 4 metres de llum al Km 191,410, un pont en arc de 10 metres de llum sobre el barranc d'Arròs al Km. 194,300, un pont provisional de fusta de 13 metres de llum sobre el riu Garona al Km 201<sup>706</sup>.

Segons les dades aportades pel Ministeri d'Obres Públiques, l'exèrcit, de forma conjunta amb la Jefatura d'Obres Públiques de Lleida, habilitaren passos provisionals pels indrets on s'havien produït els danys. De seguida els responsables ministerials es donaren compte que aquells passos provisionals eren força precaris, situació que va portar el febrer de 1945 a proposar una sèrie d'obres definitives ens els següents punts:

---

<sup>706</sup> Archivo General de la Administración (AGA). Fons del Ministeri d'Obres Públiques. Projectes de construcció i reforma de ponts sobre carreters i ferrocarril.

- Reconstrucció parcial del pont d'arc de 15 metres de llum sobre el riu Garona.
- Construcció de 3 metres d'amplada dels 9 metres que tindrà en un futur el pontó de 4 metres de llum al Km 191,410 de la CN 230 de la Vall d'Aran.
- Reforçar el pont provisional construït sobre les restes del pont volat al Km 194,300 de la mateixa carretera. S'aconsellava no reconstruir-lo.

El pressupost per executar totes aquestes obres fou de 109.299, 77 ptes, el qual fou reformat i ampliat el març de 1946 per un nou pressupost de 151.030,57 ptes<sup>707</sup>.

En darrer lloc, s'ha volgut fer una breu repassada de l'actuació de la Direcció General de Regiones Devastadas, la qual havia iniciat els seus treballs com a Servei Nacional de Regiones Devastadas durant la guerra<sup>708</sup>. L'objectiu principal que va tenir aquesta Direcció General va ser la d'adoptar totes aquelles localitats que havien patit un gran nombre de danys materials i que no tenien recursos suficients per poder reconstruir-los. La seva tasca rectora se centra més en la reparació de localitats senceres i no tant en la reparació d'infraestructures, tot i que participà en la restauració d'algun pont que havia estat destruït dins les localitats adoptades. Per aquesta raó s'ha considerat tractar, encara que no sigui de manera detallada, l'actuació d'aquest organisme.

Després de la creació del Servei Nacional de Regiones Devastadas y Reparaciones, el gener de 1938, aquest organisme es va transformar l'agost de 1939 en Direcció General de Regiones Devastadas (DGRD). Fins aquesta data, la seva tasca fou la d'organització i planificació, com

---

<sup>707</sup> Archivo General de la Administración (AGA). Fons del Ministeri d'Obres Públiques. Projectes de construcció i reforma de ponts sobre carrers i ferrocarril.

<sup>708</sup> Atès que, tot i que la principal missió que va tenir Regiones Devastadas fou la de reconstruir els danys que es produïren durant la guerra, aquesta tasca la va desenvolupar sobre localitats i no sobre infraestructures. Per aquesta raó s'ha decidit no tractar aquest organisme en profunditat.

En aquest darrer sentit, tot i que en els darrers anys s'han fet estudis sobre Regiones Devastadas, centrats en aspectes arquitectònics o actuacions locals, encara resta pendent un estudi històric en profunditat de la feina que realitzà i de la seva actuació tant a tot l'Estat com a Catalunya. Per més informació sobre Regiones Devastadas vegeu: Hi ha una tesi doctoral inèdita, d'Almarcha Núñez Herrador, Esther. *Arquitectura y urbanismo rural durante el período de la autarquía en Castilla-la Mancha: Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones e instituto nacional de colonización*. Cuenca: ediciones de la Universidad de Castilla la Mancha, 1997 [en microforma]. Bayerri Raga, Josep; Bayerri Polo, Carme. *La reconstrucció de Tortosa (1940-1957)*. Tortosa: l'ordre de la cucafera, 1992; Cerda Vara, Francisca. "Fondos documentales de la oficina comarcal de Castellón de la Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones, en el arxíu central de la Generalitat Valenciana (1940-1966)", *Estudis Castellonencs*, 7 (1996-1997) 217-230; DD.AA., *Arquitectura en Regiones Devastadas*. Madrid: Secretaria General Técnica del MOPU, 1987; Duro Fort, Robert. *Isona: la reconstrucció d'un poble de la línia de front al Prepirineu català*. Tremp: Garsineu Edicions, 2002; López Gómez, José Manuel. *Un modelo de arquitectura y urbanismo franquista en Aragón: la Dirección General de Regiones Devastadas, 1939-1957*. Saragossa: Departamento de Educación y Cultura, 1995 (estudios y monografías, 23); Marín Muñoz, Antonio. *La reconstrucción de la provincia de Jaén bajo el franquismo, 1939-1957: la Dirección General de Regiones Devastadas*. Lopera: Ed. Autor, 2007; Pérez Escolano, Víctor. *Guerra civil y Regiones Devastadas*. Madrid, 1987. Tormo, David. «El lent i feixuc intent de reconstrucció d'un país en ruïnes.» DD.AA. *Catalunya durant la Guerra Civil dia a dia*. Vol.24: *Pèrdues humanes i econòmiques de la guerra*. Barcelona: Ed.62 – La Vanguardia, 2006 Torrecillas, Vicente Javier. *Arquitectura social y estado entre 1939 y 1957. La Dirección General de Regiones Devastadas*. Tesis doctoral inèdita, UNED, 2008.

a conseqüència de la manca de personal tècnic qualificat que pogués realitzar una feina més precisa.

Un cop la guerra va finalitzar i es va poder disposar del personal tècnic qualificat, la nova Direcció General va començar a tirar endavant els seus objectius que se centraven, de manera molt resumida, en organitzar la reconstrucció de localitats malmeses durant la guerra, en mostrar la feina que es feia a través de la propaganda<sup>709</sup> i la d'intentar impulsar un nou tipus d'arquitectura nacional, tot imitant el que estaven realitzant el feixisme italià i el nacionalsocialisme alemany.

Per dur a terme la reconstrucció del país la DGRD es va organitzar en una sèrie de seccions que havien de permetre que l'organisme fos autosuficient, i que anaven des de les parts tècniques de disseny arquitectònic fins a la producció de materials i proveïments de tota mena, passant per la propaganda i l'autofinançament.

Aquesta estructura es trobava totalment centralitzada en una seu ubicada a Madrid i s'estenia per tot el territori a través del que es van anomenar zones d'actuació, de les quals es crearen sis: la Nord, l'Aragonesa, la de Llevant, l'Andalusa i Extremenya, la Castellana i la Catalana. Cadascuna d'aquestes zones d'actuació es subdividia en oficines comarcals que actuaven de manera més directa sobre les zones més afectades. Es tractava doncs d'una organització molt jerarquitzada, on la darrera resposta sempre depenia de la seu central de Madrid.

Per la seva importància cal destacar d'entre les seccions que s'organitzaren dins de la DGRD l'Instituto Nacional de Crédito para la Reconstrucción Nacional, creat el març de 1939<sup>710</sup>, i encarregat d'anticipar les despeses, les indemnitzacions, atorgar préstecs a baix interès i de recaptar els diners necessaris per realitzar la tasca rectora. Va ser en el fons, l'òrgan creditor hipotecari de la DGRD: «*Art.1 El Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional [...] tiene como misión primordial el facilitar anticipos o préstamos a entidades o particulares [...] para la reparación de los daños sufridos en los inmuebles y efectos propios para la vida y la producción, a consecuencia directa de la guerra o de la actuación marxista a partir del 18 de julio de 1936*<sup>711</sup>.»

---

<sup>709</sup> El de premsa i propaganda no deixa de tenir la seva importància davant el desig de l'Estat de donar a conèixer les obres iniciades. La seva principal activitat fou la publicació de la revista *Reconstrucción* (1940-1953), que difonia els projectes a realitzar o finalitzats. Altres actuacions foren la preparació d'exposicions per tota Espanya, algunes amb caràcter triomfalista, com la celebrada a la Biblioteca Nacional el juny i juliol de 1940. Altres tasques foren els de preparar els actes solemnes d'inauguració de determinades obres, i la publicació de follets divulgatius.

<sup>710</sup> Boletín Oficial del Estado (BOE) núm. 81, de 22 de març de 1939. Jefatura de l'Estat. Llei creant l'Institut de Crèdit per la Reconstrucció Nacional.

<sup>711</sup> «Reglamento del Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional y aplicación de la Ley de 16 de marzo de 1939» Boletín Oficial del Estado (BOE), 28 de juliol de 1939.

Aquest fons s'aconseguien principalment dels capitals derivats dels títols nominatius, dels productes de les apropiacions i d'altres sancions econòmiques imposades pels Tribunals de Responsabilitats Polítiques, i de l'import de la redempció de la prestació personal obligatòria que es va fer extensiva a tot el país. Gràcies a aquests diners, L'Institut, a més de finançar l'obra de Regiones Devastadas, també va poder ajudar a ajuntaments, diputacions i particulars, aquests darrers després d'acreditar la seva fidelitat al règim, per executar projectes de reconstrucció.

Entre els problemes que hagueren de solucionar els responsables tècnics de Regiones Devastadas cal destacar la necessitat d'establir un pla d'acció per determinar quines actuacions eren necessàries i a on calia dur-les a terme. La magnitud del desastre que calia solucionar i el fet que hi havia diverses poblacions que havien estat quasi totalment arrasades van fer que per un decret del 23 de setembre de 1939 s'aprovés la creació del concepte d'adopció de localitats per tal de facilitar aquesta tasca<sup>712</sup>. Les poblacions que demostrassin un tant per cent de destrucció superior al 75% podrien ser adoptades pel propi Franco i passar a rebre una especial atenció per part del règim, qui a partir d'aquest moment s'encarregaria de dotar a les esmentades localitats dels mitjans necessaris per refer tots els danys que havien patit. Aquest sistema va permetre que durant tot el temps que va estar en funcionament la DGRD s'adoptessin un total d'entre 300 i 400 poblacions a tot el país<sup>713</sup>.

Pel que fa a Catalunya es va constituir en una de les zones d'actuació de la DGRD, tot comptant amb tres oficines comarcals: la de Lleida, la de Tortosa i la de Figueres. Fins l'octubre de 1941, aquestes tres oficines van tramitar més de 12.000 expedients de reparació, la qual cosa la convertí en la tercera zona del país en nombre d'expedients, només superada per Madrid i Aragó.

Pel que fa al número de poblacions catalanes beneficiades per la figura de l'adopció en total fins l'any 1945 van ser-ne 36, repartides per províncies de la següent manera:

- Barcelona: Manlleu (1941) i Torelló (1942).
- Girona: Colera (1943), Figueres (1940), Llers (1939), Palamós (1940), Portbou (1945), el Port de la Selva (1943) i Sant Feliu de Guíxols (1943).
- Tarragona: Benifallet (1939), Benissanet (1941), Corbera d'Ebre (1939), la Fatarella (1939), Gandesa (1941), Móra d'Ebre (1939), el Perelló (1940), el Pinell de Brai (1939) i Tortosa (1939).

<sup>712</sup> Boletín Oficial del Estado (BOE) núm. 274, d'1 d'octubre de 1939.

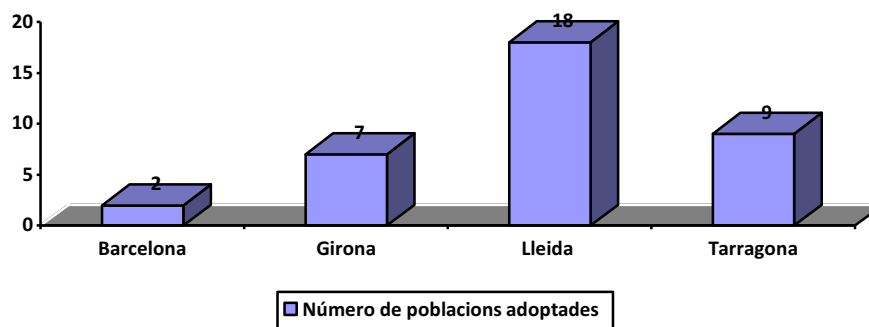
<sup>713</sup> El nombre total de localitats on va actuar Regiones Devastadas és difícil de calcular. Eugenia Llanos (1987) assegura que van ser més de 300 pobles arreu d'Espanya. Manuel Blanco (1984) considera, en canvi, que gairebé van arribar-se als 400. Una llista elaborada per José Manuel López Gómez (1995) dona la xifra de 233 localitats.

- Lleida: Agramunt (1939), Aitona (1944), Artesa de Segre (1942), Belcaire (1939), Les Borges Blanques (1939), Castellldans (1939), la Granadella (1940), Isona (1939), Lleida (1939), Maials (1942), Montclar (1941), la Ràpita (1939), la Sentiu de Sió (1940), Seròs (1940), Tírvia (1939), Torres de Segre (1940), Vilagrassa (1945) i Vilanova de la Barca (1939).

Com es posa de manifest l'oficina comarcal de Lleida fou la que va comptar amb més localitats adoptades, de manera que es convertí en la tercera en l'àmbit estatal. En segon lloc es trobava la oficina de Tortosa, dada que ens serveix per confirmar que el major nombre de danys en les poblacions catalanes es concentrà a l'entorn dels fronts de guerra més actius que hi hagué a Catalunya: el del Segre i el de l'Ebre.

A la resta de Catalunya les destruccions van ser causades pels bombardeigs de l'aviació i, especialment, per l'assetjament dels franquistes a l'exèrcit republicà i la població civil en la seva retirada cap a França el febrer de 1939. A Barcelona van adoptar-se les localitats de Manlleu, adoptada parcialment, i Torelló, les quals van quedar afectades per les inundacions que es produïren entre 1940 i 1941.

**Gràfic 18: Número de localitats adoptades a Catalunya per províncies.**



Font. Elaboració pròpia a partir de les dades de Tormo, David. El lent i feixuc intent de reconstrucció d'un país en ruïnes...

Un cop era aprovada l'adopció per part de l'Estat central, s'iniciaven els tràmits per portar a terme la reconstrucció. Aquests tràmits consistien en l'elaboració per les respectives oficines comarcals, amb la col·laboració de les autoritats locals dels llocs afectats, dels projectes de reparació, els quals només podien ser aprovats pel Consell de Ministres. Aquest projectes també podien ser presentats per aquelles localitats que no havien estat adoptades però que havien també patit importants destruccions com a conseqüència de la guerra. En tots dos casos el procés era el mateix.



El tipus de projectes d'obres que es realitzaven eren de dos tipus: de caràcter públic i de caràcter privat. Els de caràcter públic foren aquells que afectaren a edificis com Ajuntaments, esglésies i les casernes de la Guàrdia Civil, els quals, al mateix temps eren els representants del poder a nivell local del règim. Tot i la importància, simbòlica i real, d'aquests tipus de construccions, la principal preocupació del nou règim va ser la rehabilitació dels milers d'habitatges que la guerra havia destruït, i que molts d'ells es trobaven al món rural. Aquesta importància del món rural, que va absorbir el 75% de les construccions d'habitatges impulsades per la DGRD, no era gratuïta, sinó que responia a una de les premisses que marcarien la política econòmica i social del franquisme durant els seus primers anys: Espanya era un país autàrquic i agrari. Per assolir l'objectiu autàrquic calia assegurar l'abastiment d'aliments i matèries primeres bàsiques, i aquests només podien sortir del camp. El problema fou que molts dels escenaris de la guerra s'havien produït al camp, la qual cosa havia provocat que moltes poblacions quedessin molt malmeses. La manca d'habitatges al món rural a causa dels danys i la demanda de mà d'obra a les ciutats podien comportar un èxode massiu del camp a la ciutat que posaria en perill el somni autàrquic i el model econòmic del nou règim. Per aquesta raó, calia prioritzar la construcció de nous habitatges al camp.

Les obres civils no només se centraren en la reconstrucció d'habitatges, sinó que també afectaren a la construcció de grups escolars, de xarxes de clavegueram, distribucions d'aigua corrent, edificis per a mercats així com altres infraestructures. La construcció o millora d'aquestes infraestructures, aprofitant les obres de reconstrucció, fou un clar exemple del retràs que hi havia encara en algun serveis bàsics, com aigua potable o clavegueram, a principis de la dècada dels 40 del segle XX en diverses localitats catalanes.

En alguns casos molt concrets, la DGRD també es va encarregar de la reconstrucció d'alguns ponts. Aquesta tasca la va portar a terme en algunes localitats lleidatanes que havien patit danys importants en els seus nuclis urbans. El primer informe que realitzaren els responsables del Servicio Nacional de Regiones Devastadas y Reparaciones sobre els danys a diverses poblacions de la província de Lleida, ja es feia referència a la voladura dels ponts d'Aitona, Balaguer, Lleida, Corbins i Menàrguens<sup>714</sup>.

Després de fer els estudis pertinents, la DGRD va decidir actuar de manera directa en la reconstrucció dels ponts de Lleida, en concret l'ubicat a la Nacional II, Aitona, Torres de Segre, Artesa de Segre i Vilanova de la Barca, així com reparar el pont de Seròs. Aquest darrer, que havia permès establir un cap de pont, a part de portar a terme la reparació dels

---

<sup>714</sup> Arxiu Històric de Lleida (AHLL). Primer avance del informe de la provincia de Lérida. Servicio Nacional de Regiones Devastadas y Reparaciones. Provincia de Lérida. Comarcal de Lérida (1939-1957). Capsa 130

danys, també es va presentar un projecte de col·locar una escultura commemorativa per recordar els soldats que havien mort per defensar-lo<sup>715</sup>.

La reconstrucció de tots aquests ponts estigué acabada l'any 1949, a excepció d'un d'ells, el d'Artesa de Segre, que no havia estat reparat del tot a causa de manca de materials, i més concretament per falta de ferro.

El cost total que havia suposat per la comarcal de Lleida la reconstrucció de tots aquests ponts va ser, segons les dades presentades l'any 1949, de 6.255.280,93 ptes<sup>716</sup>.

Tal com va passar amb la reconstrucció dels ponts, carreteres, ports i ferrocarril, la reparació dels danys a les localitats malmeses per la guerra va topat amb l'autarquia. El tancament de l'economia espanyola sobre si mateixa restringint les importacions, sobretot de ferro i ciment, materials escassos al país, va posar en moltes dificultats els projectes de la DGRD. Per aquest factor va motivar que el que s'havia programat de manera inicial per complir l'obra reconstructora del país, calculat en 10 anys, s'allargués molt més.

La destrucció d'infraestructures durant la guerra i la seva lenta reparació dificultaren el treball de RD. Les manques de la xarxa ferroviària i la manca de vagons de transport de mercaderies, impedí que els grans volums de materials que s'esperaven per les obres de reconstrucció arribaren amb la quantitat i rapidesa desitjades. Els vehicles de motor, possible alternativa al ferrocarril i imprescindibles pel desplaçament del material a peu d'obra i per les tasques de desenrunament, tampoc foren una solució viable donades les restriccions de gasolina que s'adoptaren.

Els elevats preus en el ram de la construcció van ser un altre problema greu. En nombroses ocasions s'esgotaven els diners d'una obra i calia aturar-la a l'espera que l'Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional pogués tornar a dotar-les econòmicament per poder reprendre-la.

A tots aquest problemes s'hi afegí un altre: la manca de mà d'obra especialitzada. La utilització d'especialistes com paletes, fusters, ferrers, peons, etc. es va veure frenada com a conseqüència de la política repressiva que estava imposant el règim i que va provocar que molts d'aquests treballadors es trobessin privats de llibertat. En relació amb aquest factor, estigué els milers de treballadors qualificats que van marxar a l'exili. En darrer lloc, la

---

<sup>715</sup> Finalment aquest projecte es va desestimar per manca de recursos i es va substituir per la col·locació d'una creu que havia de simbolitzar la redempció d'aquests soldats. Arxiu Històric de Lleida (AHLL). Regiones Devastadas. Comarcal de Lleida. Expedient d'adopció. Capsa 130.

<sup>716</sup> Arxiu Històric de la Diputació de Lleida. Ministerio de Gobernación. Dirección General de Regiones Devastadas. Comarcal de Lérida. Memòria de 1949.

voluntat ruralista del règim, ja exposada anteriorment, va impedir omplir el buit existent en el ram de la construcció, on a més a més els jornals eren més elevats.

En part la solució d'aquest problema va arribar gràcies a la utilització de presoners de guerra, a través dels batallons de treballadors, i de la Llei de redención de penas por el trabajo, a través de la utilització de presos condemnats a penes de presó. Pel que fa als batallons de treballadors, el setembre de 1939<sup>717</sup>, hi hagué la presència de diverses companyies de presoners que realitzaren les primeres feines de reparacions i desenrunament a les localitats de: Agramunt, Vilanova de la Barca, Granadella<sup>718</sup>, Isona<sup>719</sup> i la Seu d'Urgell<sup>720</sup>.

Amb aquest sistema, l'any 1943, la DGRD va aconseguir tenir empleats més de 4.000 presoners per tot l'Estat.

Una darrera solució per aquest problema, que a més a més es convertiria en una de les fonts de finançament de l'Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, va ser un decret que establí la prestació personal per a la reconstrucció nacional a través de mobilitzar tots els homes d'entre 18 i 50 anys per realitzar aquestes feines. El decret els obligava aportar 18 dies anuals de treball no remunerat, o bé a pagar la redempció pertinent en metàl·lic.

Totes aquestes dificultats van provocar que la vida de la DGRD s'allargués fins l'any 1957<sup>721</sup>, moment en què va ser dissolta per integrar-se dins del Ministeri d'Habitatge, i transformar-se en el Servicio Nacional de Construcciones<sup>722</sup>. Per tot plegat, van haver de passar prop de vint anys abans que el país no es pogués recuperar dels desastres materials de la guerra. Tot i que aquest retràs era injustificable, els defensors del règim no tingueren problemes en defensar que l'actuació havia estat impecable. De les crítiques que venien de l'exterior, on es comparava la ràpida reconstrucció que s'havia produït en diferents països europeus que havien patit els estralls de la II Guerra Mundial, es defensaren dient que l'Espanya de Franco havia hagut de realitzar tota aquesta tasca sense cap ajuda econòmica, referint-se en concret al Pla Marshall, que havia permès gràcies a l'ajuda dels EUA, la reconstrucció del vell continent. També es culpava de la lenta reconstrucció a les autoritats republicanes, les quals eren acusades d'haver arruïnat el país. Una mostra clara de tot això fou aquest article publicat

---

<sup>717</sup> Arxiu Històric de Lleida (AHLL). Primer avance del informe de la provincia de Lérida. Servicio Nacional de Regiones Devastadas y Reparaciones. Provincia de Lérida. Comarcal de Lérida (1939-1957). Capsa 130.

<sup>718</sup> El novembre de 1939 es trobava destinada la 2 Companyia del BBTT Núm.140.

<sup>719</sup> A Isona entre febrer i març de 1940 hi hagué la 2 Cia del 140 BBTT, el juny del 1940 la 4 Cia del 178 BBTT i entre juliol i setembre de 1940 la 2 i 3 Cies del 9 BDST.

<sup>720</sup> L'abril de 1939 hi havia la 2 i 3 Cia del BBTT 122; el maig de 1939 la 4 Cia del BBTT 178; entre febrer i juny de 1940 la 2 Cia del BBTT 110 i el juliol de 1940 la 3 Cia del 70 BDT.

<sup>721</sup> Boletín Oficial del Estado (BOE), 25 de febrer de 1957, Decret Llei de reorganització de l'Estat.

<sup>722</sup> Tot i aquesta data, no va ser fins l'any 1960 que es van crear les comissions liquidadores encarregades de desmantellar tota la xarxa de serveis productius, magatzems, oficines i altres elements que havien estat creats per Regiones Devastadas per tot el país amb la missió de reconstruir-lo.

a *La Vanguardia Española* l'any 1957, on es justificava tots el perquè de la lenta reconstrucció del país: «*El auténtico milagro de la recuperación europea ha sido el operado en Alemania, donde no han faltado poderosas ayudas aunque el ímpetu, la disciplina y el trabajo de los alemanes hayan superado con mucho los estímulos recibidos. Mucho se ha hablado también de la recuperación de Inglaterra, Francia e Italia. Pero todos sabemos que sobre las tres naciones operó la generosidad del Plan Marshall, canalizados de una gigantesca ayuda procedente de los EUA.*

*Gran Bretaña fue la principal beneficiaria de la generosidad norteamericana, que volcó sobre su aliada nada menos que 6.400 millones de dólares. Italia recibió de los EUA 2.400 millones de dólares. A su vez, Francia recibió a través del Plan Marshall 4.500 millones de dólares.*

*Como se sabe, este plan funcionó desde 1945 a 1952, pues cesó este último año el 30 de junio. En repetidas ocasiones los comentaristas españoles han tenido que poner relieve que la reconstrucción de nuestro propio país y la regeneración económica española en todas sus manifestaciones ha tenido que realizarse sin contar con la generosidad de nadie y en notorias condiciones de inferioridad del propio Tesoro español, muy esquilado por los gobernantes republicanos. A la vista de los datos que arriba constan [...] ¿Qué hubiera debido recibir nuestra Patria equivalentemente? Desde luego, una suma fabulosa que nada tiene que ver con la modesta de los planes hispanonorteamericanos en curso y que hubiera permitido realizar una obra rápida y gigantesca de recuperación<sup>723</sup>.»*

Tot i que es cert que Espanya no va rebre cap ajuda exterior, està més que demostrat que si s'haguessin aplicat altres criteris econòmics i organitzatius la rehabilitació dels danys de guerra no s'hagués allargat vint anys. Com sempre el règim no va exercir ni cap autocrítica ni cap referència a les problemàtiques ja esmentades. Tot plegat va fer que les ferides més visibles de la guerra: les ruïnes i destruccions que s'estenien per tot el territori fossin visibles durant massa temps.

---

<sup>723</sup> «Los favorecidos del Plan Marshall.» *La Vanguardia Española*, 2 de febrer de 1957, pàg. 6.

## **CONCLUSIONS.**

Qualsevol conflicte bèl·lic sempre comporta un doble còmput de pèrdues, les humanes –tant militars com civils, que sempre són les més doloroses– i les anomenades pèrdues o danys materials, és a dir, la destrucció física de pobles, ciutats, infraestructures viàries i productives i de qualsevol altra construcció existent en els territoris que esdevenen l’escenari del conflicte. Aquesta circumstància s’accentua encara més quan es tracta d’un conflicte modern, com ho va ser la Guerra Civil espanyola, on es va combinar el que es podria anomenar la guerra clàssica –la lluita en els fronts de batalla entre dos exèrcits–, amb les accions militars a la rereguarda, el que va significar que es convertís en un dels primers conflictes bèl·lics europeus en què els límits de les destruccions van anar més enllà dels fronts. Es va tractar d’una guerra total, ja que va afectar tant a civils com a soldats.

Amb el final de la guerra, totes aquestes pèrdues materials esdevenen una xacra per al territori i per la població que ha sobreviscut. La reconstrucció es converteix en una de les principals tasques que cal emprendre després de la fi de les hostilitats, una acció que es torna en imprescindible per endegar la normalització de la vida diària de la població.

Els conflictes bèl·lics que es produïren a partir de la I Guerra Mundial (1914-1918) suposaren un augment del nombre de víctimes com de destruccions a conseqüència de dos aspectes fins aquest moment inèdits: el trasllat de la guerra a les rereguardes i la utilització d’un nou armament amb més capacitat d’abast i devastació. Aquests aspectes s’aplicaren a partir d’aquest moment i evolucionaren encara més durant la Guerra Civil espanyola, fet que va significar que els danys humans –especialment civils– i materials incrementessin d’una manera notable. En aquests àmbits, la Guerra Civil es va convertir en un tràgic banc de proves del que més endavant es donaria durant la II Guerra Mundial (1939-1945).

L’estudi de les destruccions sobre les infraestructures catalanes durant la guerra i la seva posterior reconstrucció han estat els temes que s’han analitzat en aquest treball. Tot plegat ha servit per demostrar que el territori català, i molt especialment les seves infraestructures, va ser un dels més danyats de tot l’Estat espanyol com a conseqüència de la guerra.

## **LES DESTRUCCIONS DE LES INFRAESTRUCTURES CATALANES (1936-1939).**

Com s’ha posat de manifest, la Guerra Civil espanyola va ser un dels primers conflictes bèl·lics moderns, on es va combinar les accions als camps de batalla, amb les agressions premeditades a la rereguarda. A part de l’aspecte tàctic, la guerra civil també va esdevenir un

nou pas de la revolució tecnològica armamentística, amb la utilització d'armes com l'aviació amb una capacitat de destrucció fins aquest moment mai vista. La combinació d'aquests tres elements: guerra al camp de batalla, guerra a la rereguarda i augment del poder de destrucció de l'armament varen motivar que, entre altres característiques, la Guerra Civil donés lloc a una gran quantitat de danys materials, i molt especialment sobre les infraestructures.

Aquests danys foren especialment importants al Principat. Catalunya durant els quasi tres anys de guerra es va convertir en objectiu militar per part de les tropes rebels. Els atacs per aire i per mar que s'iniciaren a finals de 1936, i que serien constants a partir d'aquest moment, cercaren destruir importants infraestructures, especialment ports, centrals elèctriques, el sistema ferroviari i ponts i carreteres, així com el teixit industrial del país. A part dels danys causats per atacs aeris i marítims sobre la rereguarda catalana, el territori català també va sofrir importants danys amb l'arribada del front i la seva estabilització. Si bé, el front de guerra no va fer acte de presència fins l'abril de 1938, els combats que es van produir a partir d'aquest instant al llarg dels rius Noguera Pallaresa i Segre, la batalla de l'Ebre i la posterior ocupació/retirada de Catalunya, significaren un important nombre de danys a tot el territori. Especialment destacats van ser les destruccions localitzades als indrets propers aquells fronts. Un altre element que va patir les conseqüències de la guerra van ser els ponts que creuaven els diversos rius catalans, que serien destruïts per les tropes republicanes durant la seva retirada.

Des de l'inici de la Guerra Civil, Catalunya fou considerada per les autoritats militars rebels com a objectiu militar prioritari. El territori català, i especialment les seves infraestructures, es convertiren en el blanc dels atacs aeris i marítims de les forces franquistes. La indefinició legal que no havia estat resolta per la comunitat internacional a l'hora de delimitar que era o no era un objectiu militar per ser destruït, va ser aprofitada per les autoritats rebels, conjuntament amb els seus aliats feixistes, per escometre de manera ininterrompuda una gran quantitat d'objectius militars ubicats tant dins els nuclis urbans com a les afores. La justificació de bombardejar de manera continuada, un aspecte que mai s'havia produït en la història, les ciutats catalanes es va realitzar a través de l'argument que aquestes acollien objectius militars estratègics que calia eliminar per assolir avantatge en el conflicte. Fins i tot els responsables franquistes van arribar a responsabilitzar a les autoritats republicanes d'aquests atacs al considerar que aquestes darreres havien ubicat els objectius militars a prop dels nuclis urbans.

L'atac sobre les infraestructures i altres objectius es va poder dur a terme gràcies als avenços tecnològics que es van produir en l'armament, i molt especialment en l'aviació. La revolució tecnològica en l'aeronàutica va suposar un canvi de mentalitat a l'hora de fer la guerra. A

partir de la Guerra Civil es va començar a escometre la rereguarda des del cel, i també des del mar, amb la fi de destruir tots aquells objectius militars que havien estat assenyalats pels alts comandaments. En el cas català, la majoria de les agressions aèries les va realitzar les tropes aèries legionaris italianes establertes a l'illa de Mallorca, des d'on pogueren portar a terme els atacs sobre tot el territori.

Per realitzar totes aquestes agressions sobre els considerats objectius militars, els caps militars rebels comptaren amb la imprescindible ajuda de les xarxes d'espionatge que s'organitzaren a la rereguarda catalana, les quals van ser conegudes com a cinquena columna. A partir de les dades precises que anaven recollint els seus membres d'ubicació, característiques, defenses, punts febles, etc. es pogueren organitzar els atacs tant des de l'aire com des del mar. Gràcies als informadors al servei de Franco, que es trobaven repartits per tot Catalunya, les forces rebels aconseguiren dades detallades de tots els objectius que calia destruir. Unes dades que també s'obtingueren gràcies a diversos serveis d'informació, com foren el SIFNE i el SIMP, i gràcies també a les persones que fugien de la zona republicana per instal·lar-se a territori rebel. Els documents que van obtenir els rebels, localitzats tant a l'Arxiu de l'Aeronàutica de Roma com a l'Arxiu General Militar d'Àvila, contenien dades molt detallades sobre infraestructures, indústries, defenses, etc. de la zona republicana, i demostren el bon funcionament d'aquestes xarxes, la qual era imprescindible a l'hora de planificar els atacs. Sense totes aquestes dades hauria estat molt complicat planificar bona parts dels bombardeigs que es realitzaren sobre la rereguarda catalana quan aquests tenien per objectiu les infraestructures militars, tot i que no es pot oblidar que hi hagueren atacs aeris sense aquests objectius, sinó que portats a terme directament contra la població civil.

Gràcies a les dades recollides per la cinquena columna, pels serveis d'informació franquistes i per la gent que es va traslladar a territori franquista per recolzar la seva causa, es portaren a terme els bombardeigs sobre els objectius militars ubicats a Catalunya. El territori català era un objectiu prioritari per les tropes rebels ja que acollia infraestructures importants relacionades amb la guerra, tenia vies de comunicació amb Europa i a més a més perquè va acollir els principals centres de poder de la República: govern central, Generalitat de Catalunya i Govern basc. Les infraestructures com ponts, carreteres i xarxa ferroviària, centrals elèctriques, telecomunicacions, ports, etc. així com aeròdroms militars, indústria de guerra, defenses antiaèries, foren constantment atacades. Amb la seva destrucció es volia impedir les comunicacions tant internes, és a dir el moviment de tropes i material; com amb l'exterior, l'arribada per la frontera amb França i des del mar a través dels ports d'ajuda humanitària i armamentística que pogués recolzar a l'exèrcit de la República.

Tot i els avenços tecnològics, i malgrat casos aïllats en què els danys foren remarcables, l'objectiu d'acabar amb les infraestructures catalanes no es va aconseguir. La manca de precisió a l'hora de llançar les bombes va impedir que els èxits que se cercaven fossin més elevats. Per aquesta raó, no es va poder evitar l'arribada d'ajuda, ni paraitzar el moviment de tropes i material, ni aturar completament el subministrament d'energia a la indústria per paraitzar la seva producció.

El que si aconseguïren els atacs aèries i marítims va ser provocar milers de víctimes civils innocents i instal·lar la por entre la població. Localitats com Barcelona, Tarragona, Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Manresa, Girona, Badalona, Blanes, Tortosa, Reus, Granollers, Vilanova i la Geltrú, Sant Vicenç de Calders, Lleida o Figueres, per esmentar-ne només algunes, van patir agressions constants pel sol fet de ser indrets que acollien objectius militars. A partir de tot el que s'ha exposat es posa de manifest que els bombardejos que cercaren la destrucció d'infraestructures i indústries de guerra considerades com a objectius militars per part de les autoritats rebels no es va fer a l'atzar. Tot estigué planificat des del principi, començant per les xarxes d'espionatge fins arribar als informes militars on s'ubicaven els objectius a bombardejar. Tot plegat tenia la missió d'acabar amb les infraestructures republicanes. Les agressions que es registraren durant la guerra deixaren en molts casos alguns danys, tot i que aquests no sempre aconseguïren aturar les activitats que es realitzaven a l'entorn d'aquestes infraestructures.

### **Els ports catalans.**

Els ports catalans per la seva importància estratègica es van convertir en un dels principals objectius a ser destruïts per part de les tropes franquistes. Els atacs que portaren a terme els feixistes en contra dels ports van ser continus. Amb ells se cercava paraitzar el seu funcionament i així impedir l'arribada de queviures i armes al territori republicà.

Un dels ports que va ser més danyat com a resultat dels bombardeigs va ser el port de Barcelona. El port de la capital catalana era sense cap mena de dubte el més important del país. Per aquesta raó, es va convertir en un dels objectius militars principals a destruir per part de les tropes rebels. El port barceloní va ser una de les principals portes d'entrada de productes de tota mena de la zona republicana, fet que va comportar que fos considerat pels responsables de l'estratègia franquista com un dels objectius primordials a ser destruït. Calia bombardejar des del mar i des de l'aire les seves instal·lacions per impossibilitar l'arribada de vaixells carregats de productes de tota mena. L'excusa que van fer servir els responsables



franquistes per justificar els atacs va ser que el port era una de les portes d'entrada d'armament de la zona republicana. Un argument que es va fer servir per respondre davant la comunitat internacional del perquè es bombardejava contínuament la ciutat de Barcelona.

Tot i aquesta explicació, les autoritats franquistes eren conscients que l'entrada d'armes pel port era mínima, tal com va deixar per escrit la Cambra de Comerç de Barcelona en un document de l'any 1939, un cop la guerra ja havia finalitzat. Segons aquests informes la principal porta d'entrada d'armes no era el port sinó que va ser la frontera amb França. Pel port de Barcelona arribaven sobretot primeres matèries.

Conscients les autoritats franquistes que els atacs massius que s'estaven realitzant no tenien cap mena de justificació, decidiren emprendre una campanya propagandística a nivell estatal i internacional per mostrar que el port barceloní era un indret de tràfic d'armes. Aquesta campanya cercava provar que en el port s'hi havia instal·lat indústries d'armes –fet del tot fals– i que s'hi produïa una arribada constant de material bèl·lic. Aquesta situació no podia ser acceptada, ja que segons el seu criteri, la fabricació i arribada de tot aquest armament suposava un avantatge per a la República a l'hora de fer la guerra. Tots ells eren arguments que servien per justificar els atacs i situar el port barceloní com a objectiu militar segons els paràmetres que definia les lleis internacionals de l'Haia sobre atacs aeris.

Però aquesta campanya propagandística també es va realitzar amb la fi de respondre davant el govern britànic el perquè un nombre important de vaixells que navegaven sota la seva bandera eren constantment atacats i enfonsats. El propi general Franco va concedir entrevistes a diaris anglesos per explicar que les agressions es produïen a causa de què aquests vaixells es trobaven en una zona considerada com a objectiu militar. Les autoritats rebels també van haver de justificar-se davant la premsa mundial davant el gran número de víctimes civils que s'estaven produint, tot argumentant que els vols es feien de nit, a gran velocitat, a molta altitud i que en moltes ocasions havien d'esquivar les defenses republicanes.

Com ja s'ha posat de manifest, la gran majoria d'agressions que va patir el port de Barcelona es van produir des de l'aire. La gran responsable d'aquest atac va ser l'aviació legionària italiana, que des de la base aèria de Mallorca, i gràcies a les informacions precises facilitades per l'espionatge franquista, es va encarregar de bombardejar quasi diàriament la zona portuària. Les primeres agressions que es registraren foren des del mar, durant el mes de novembre de 1936. A partir de l'abril de 1937, els bombardeigs van arribar des del cel, i ja no es van aturar fins el 25 de gener de 1939, un dia abans de l'ocupació militar franquista de Barcelona.

Els atacs cercaven impedir que els vaixells que arribaven a Barcelona poguessin descarregar els productes que transportaven. Les bombes a part d'intentar enfonsar els vaixells, també van cercar destruir l'estació de tren instal·lada dins del port, els molls, magatzems i altres instal·lacions, i molt especialment els dipòsits de gasolina. Amb l'eliminació de tots aquests elements es volia evitar el bon funcionament dins del port, així com impedir el transport de gasolina per al front, bàsic per poder realitzar les accions militars.

Tot plegat va suposar que el port de Barcelona fos quasi diàriament bombardejat, aspecte que el va convertir en una de les zones de més perill de la ciutat. Tant pels veïns del barri de la Barceloneta, el més proper a la zona portuària, com pels treballadors del port, els bombardeigs es convertiren en un perill important per les seves vides. Per aquesta raó el barri de la Barceloneta va ser desallotjat durant la guerra, mentre que pels treballadors del port es reclamaren refugis antiaeris per poder-se protegir dels atacs. En aquest darrer cas els refugis no s'acabaren d'habilitar fet que motivà moltes víctimes, tal com demostren els informes elaborats per les autoritats portuàries localitzats a l'Arxiu Històric del Port de Barcelona. Sense cap mena de dubte, aquest va ser un dels principals dèficits que tingueren les autoritats republicanes a l'hora de protegir la integritat de tots aquests treballadors.

A partir de l'any 1938, els bombardeigs sobre el port barceloní incrementaren. Aquest fet, que es va produir gràcies a diversos avanços tècnics que augmentaven la possibilitat de fer vols més llargs, va venir acompanyat per un augment de l'eficàcia dels atacs també motivada per modificacions en l'armament. Cada cop més els danys van ser majors a causa de què l'armament era més devastador. La potència de les bombes va anar en augment amb el pas dels mesos de guerra.

Gràcies a la consulta de diverses fonts documentals, en total s'ha aconseguit documentar 91 atacs sobre el port de Barcelona entre l'abril de 1937 i el gener de 1939. El major nombre de bombardeigs es va registrar durant l'any 1938, tot i que la major intensitat es va produir durant els primers dies de gener de 1939, tot coincidint amb les darreres operacions militars per ocupar la ciutat.

Les zones més danyades a causa dels bombardeigs van ser els molls de Barcelona, Ponent, Sant Bertran i Espanya, els quals eren els més centrats i amb més presència de vaixells. Només aquests molls van patir el 42% de tots els atacs, o el que és el mateix, un total de 185 agressions.

Els principals danys que es registraren es van localitzar en diversos edificis ubicats en els esmentats molls, com van ser coberts, magatzems i tallers. També es van veure molt afectades les vies del ferrocarril que recorrien el port, les grues, els dipòsits de combustibles i

especialment els vaixells. En total 40 vaixells foren colpits en algun moment per les bombes llançades des del cel per l'aviació italiana.

Els bombardeigs sistemàtics que es va produir sobre el port de Barcelona va aconseguir un gran nombre de danys sobre totes les seves instal·lacions. Es pot arribar fins i tot a afirmar que el port de Barcelona va ser la infraestructura catalana més danyada a causa de la guerra. Els informes elaborats per les autoritats franquistes, italianes que es publicaren a la premsa i dels testimonis així ens ho indiquen. Malgrat aquest fet, l'objectiu principal que tingueren les forces rebels d'anular l'activitat portuària durant la guerra no es va aconseguir en cap moment, tot i el gran nombre de bombes llançades. L'activitat del port es va mantenir durant tota la guerra a excepció dels dies anteriors a la seva ocupació. La manca de resultats a causa de les mancances tècniques que encara tenien els avions italians va ser un dels principals motius que explicarien el perquè del fracàs, juntament amb les defenses republicanes i la ràpida resposta de les autoritats republicanes per reparar els danys produïts. Aquestes mancances però, i també l'estratègia que es va realitzar de portar el terror a la rereguarda, motivaren que un gran nombre de víctimes civils (2.718 segons els estudis de Joan Villarroya) es registressin a Barcelona a causa dels bombardeigs. Unes víctimes, que com molt bé s'ha demostrat, no es produïren només pel fet de què a Barcelona hi haguessin diversos objectius militars.

El port de Tarragona, el segon en importància de Catalunya, també va ser objecte de bombardejos constants durant bona part de la guerra. Com en el cas de Barcelona, a causa de la seva importància econòmica, i al ser una possible porta d'entrada d'armes, va ser considerat per les autoritats franquistes com a objectiu militar a eliminar. També com en el cas del port barceloní, els responsables dels bombardeigs foren els avions de l'aviació legionària italiana que sortien des de l'illa de Mallorca.

Gràcies a les dades localitzades a l'Arxiu Històric del port de Tarragona i a la bibliografia sobre els bombardejos sobre la capital tarragonina i sobre la resta de Catalunya, ha estat possible localitzar, entre l'abril de 1937 i el gener de 1939, un total de 55 bombardeigs. Una dada que està força allunyada de les dades que aportaren les autoritats franquistes, les quals comptabilitzaren un total de 122 bombardeigs. Tot i que ens sembla una dada força desmesurada, la manca de més documentació ens ha impedit poder determinar quins foren la resta de bombardeigs que van comptabilitzar les autoritats rebels.

El major nombre de bombardeigs es registraren durant l'any 1938, especialment durant el període que va coincidir amb la batalla de l'Ebre (25 de juliol – 16 de novembre de 1938). Tot i això, la major intensitat de les agressions aèries es va registrar durant els dies de gener de

1939, període que va concórrer amb la darrera ofensiva franquista per ocupar la capital tarragonina.

Els atacs sobre el port de Tarragona malauradament també provocaren moltes víctimes, especialment en el barri del Serrallo, el més proper al port. Els bombardeigs franquistes sobre el port de Tarragona van deixar un rastre de molts danys. Les zones que van quedar més afectades per les bombes van ser les dels molls de Llevant i la Costa, així com els dipòsits de gasolina que la companyia CAMPSA hi tenia instal·lats. Els dipòsits de benzina van ser colpits en varies ocasions i finalment inutilitzats. En aquest cas les bombes si que assoliren el seu objectiu.

Entre les estructures més danyades de la zona portuàries destacaren els coberts dels magatzems, les vies del ferrocarril de dins de port, grues, tallers, oficines i vaixells. En el cas de Tarragona s'han comptabilitzat 13 vaixells que foren tocats per les bombes. Els atacs indiscriminats deixaren molt malmès la infraestructura portuària, aconseguint en aquest cas quasi la paralització completa de tota activitat.

Finalment també s'han descrit i estudiat els atacs i destruccions dels ports de les localitats empordaneses de Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Roses i Port de la Selva, tots ells considerats, com en els casos anteriors, com a objectius militars. En el cas dels ports de Palamós i Roses les primeres agressions varen arribar per mar a finals de l'any 1936. A partir de 1937 els bombardeigs es realitzaren des de l'aire sobre tots els ports empordanesos.

La finalitat dels bombardeigs, a part d'atorrir a la població civil, fou impedir l'arribada de productes i vaixells amb mercaderies provinents de França.

En total, tots aquests ports, i gràcies a la bibliografia consultada, patiren entre l'octubre de 1936 i el febrer de 1939, 67 atacs, els quals es repartiren de la següent manera:

- Sant Feliu de Guíxols	22	bombardeigs
- Palamós	18	“
- Roses	14	“
- Port de la Selva	13	“

Al ser atacs més puntuals els danys que patiren aquests ports, tot i ser considerables, no foren tan importants com en els casos de Barcelona i Tarragona. En cap cas l'activitat portuària es va veure aturada.

Es constata, doncs, que els ports catalans va ser un dels principals objectius militars que van bombardejar les tropes franquistes. Tot i que els atacs van ser constants i van aconseguir provocar un gran nombre de danys, en cap cas aconseguiren assolir el seu principal objectiu: destruir i aturar les activitats econòmiques que es realitzaven al seu entorn.

### **Les centrals elèctriques.**

Les centrals elèctriques, i molts especialment les hidroelèctriques ubicades als Pirineus, van ser considerades objectius militars prioritaris a ser destruïts per les tropes franquistes. Amb la seva inutilització se cercava impedir l'arribada de subministrament elèctric a la indústria catalana per impedir així la fabricació d'armament i altres productes relacionats amb la guerra. A part d'aquest fet, també es buscava deixar sense abast elèctric a la població catalana per així promoure la desmoralització.

Per assolir aquest objectiu, les tropes franquistes reberen la important ajuda de les informacions precises que elaboraren els serveis d'espionatge com diversos responsables d'aquestes centrals que fugiren a la zona franquista. Els informes que van elaborar tots aquests col·laboradors van ser de gran ajuda per les autoritats rebels a l'hora de saber on es trobaven les centrals, quin tipus de defenses tenien i quins eren els seus punts febles.

Com s'ha posat de manifest, les centrals que patiren, a causa de la seva importància, un nombre més elevat de bombardeigs van ser les ubicades als Pirineus. Els atacs es van registrar entre febrer de 1937 i gener de 1938 i afectaren a les centrals de la Pobla de Segur, Cabdella, Sant Llorenç, Seròs, Tremp, Tarradets, Camarasa, totes elles ubicades a les conques dels rius Noguera Pallaresa o Segre. En el transcurs d'aquests mesos les centrals pirinenques van comptabilitzar 12 bombardeigs, amb un total 3 morts i danys econòmics de diversa consideració. Però el principal objectiu que cercaven aquests atacs, el d'interrompre el servei elèctric sobre el territori català, no es va arribar a aconseguir en cap moment. La manca de punteria i la ràpida actuació dels responsables republicans a l'hora de reparar els danys foren les causes que explicarien el perquè no s'assoliren aquests objectius. Els bombardeigs per destruir aquestes infraestructures no aconseguiren paraitzar-les ni tampoc aturar l'activitat econòmica de la rereguarda catalana. Aquest objectiu només s'aconseguiria amb l'ocupació física per part de les tropes franquistes de les centrals a partir d'abril de 1938. La seva ocupació tindria repercussions importants en el desenllaç final de la guerra, ja que va suposar, per una banda, aturar el subministrament elèctric i, per l'altra, va proporcionar una nova arma a les tropes franquistes. Amb el control de les centrals i embassaments les tropes rebels van poder provocar riuades artificials en contra de les unitats republicanes, que serien importants, per exemple, pel desenllaç de la batalla de l'Ebre.

A part de les centrals hidroelèctriques dels Pirineus, les tropes franquistes també bombardejaren altres centrals elèctriques ubicades en altres indrets, com van ser les de Ponts, Fígols, Adrall, Barcelona, Sant Adrià del Besòs, Alp, Cellera de Ter, Amer, Sant Pau de

Segúries, Reus i Valls. En aquests casos els danys no van ser gaire significatius i, com en els exemples anteriors, tampoc es va aconseguir inutilitzar-les.

Un cop va acabar la guerra, les empreses elèctriques afectades pels bombardeigs van realitzar una avaluació de danys, la qual es va fer a través de l'organisme que va crear el règim franquista per portar totes aquestes qüestions: la Comisión de Incorporación Industrial y Mercantil núm.2 (CIIM n°2), amb seu a Barcelona. A partir de les informacions que van aportar els afectats s'ha esbrinat que els danys afectaren especialment a la maquinària i als immobles. Aquests danys es produïren a causa dels bombardeigs i per efecte, en algun cas de l'actuació de les tropes republicanes durant la retirada. El total de danys que es comptabilitzaren en la indústria elèctrica catalana, els quals han estat recollits per Xavier Bosch, van ser de 6.768.671,18 ptes. Els danys es repartiren per províncies de la següent manera:

- Barcelona	1.899.675, 83 ptes.	el 28% del total de Catalunya			
- Girona	189.554,31 ptes.	el 2,8%	“	“	“
- Lleida	3.372.366,58 ptes.	el 49,8%	“	“	“
- <u>Tarragona</u>	<u>1.307.074,46 ptes.</u>	<u>el 19,3%</u>	<u>“</u>	<u>“</u>	<u>“</u>
- <b>Total</b>	<b>6.768.671,18 ptes.</b>				

Com es pot constatar, la província on el valor dels danys de guerra va ser més elevat, arribant quasi al 50% del total del territori, fou la de Lleida, seguides per les de Barcelona, Tarragona i, a molta distància, Girona. L'argument principal que explicaria aquestes xifres va ser el fet que les centrals ubicades a les comarques lleidatanes foren les que més bombardejos patiren durant la guerra. L'estratègia que va adoptar l'aviació franquista d'atacar contínuament aquelles instal·lacions, per acabar amb el subministrament elèctric que rebien les indústries catalanes, va suposar que el número de danys fos el més elevat.

Pel que fa a les empreses elèctriques catalanes que s'encarregaven de subministrar energia elèctrica al territori, la que va comptabilitzar uns danys més importants fou la de *Riegos y Fuerzas del Ebro*, amb una quantificació de 8.730.451,43 ptes. Tot seguit es trobava la companyia *Energía Eléctrica de Cataluña* amb una valoració de danys de 2.531.565,03 ptes, i en darrer lloc la *Compañía Barcelonesa de Electricidad* amb una quantitat de 226.163,67 ptes. D'aquesta informació es desprèn que la empresa que van patir més danys van ser les instal·lacions de la *Compañía de Riegos y Fuerzas del Ebro*. Aquesta xifra s'explicaria en el fet que la companyia tenia un bon nombre d'instal·lacions a la Conca de Tremp, a Lleida i a

Tarragona, zones, que com s'ha mostrat, van ser les més perjudicades pels bombardeigs franquistes.

Les xifres que recullen tots aquests informes ens mostren la importància de les destruccions que patiren totes les centrals elèctriques del territori català. Sense cap mena de dubte, i tal com s'ha demostrat, el principal autor dels danys va ser l'aviació franquista. Com van reconèixer els propis informes elaborats les autoritats del règim, els atacs des de l'aire protagonitzats per les tropes franquistes van ser els culpables de totes les destrosses, seguits a molta distància pels danys originats pels actes de sabotatge que van dur a terme les forces republicanes i de les destruccions ocasionades als front de guerra. Uns bombardeigs que, igual que succeeix amb els ports, en cap cas van aconseguir paralitzar l'activitat de les centrals ni aturar l'activitat econòmica de la rereguarda catalana.

### **El sistema ferroviari.**

El sistema ferroviari català va ser una de les infraestructures que, juntament amb els ports, van ser més bombardejades i danyades durant la guerra. En el cas del ferrocarril les destruccions es van produir a través de dos accions militars: els bombardeigs per part de les tropes franquistes i de les voladures de ponts i altres elements relacionats amb el ferrocarril per part de les forces republicanes durant la seva retirada cap a la frontera francesa. Aquesta forma de destrucció, que no s'havia donat en els ports, i només de manera aïllada en les centrals elèctriques, va ser un dels aspectes diferenciadors que va tenir el sistema ferroviari català respecte la resta d'infraestructures atacades. Els danys provocats des de l'aire i per les voladures republicanes van ser les causes que explicarien el perquè del nombre tan elevat de danys que va registrar el ferrocarril.

Una altra de les qüestions que explicaria la xifra tan elevada de destruccions que es van produir va ser que la xarxa ferroviària catalana es va mantenir sota control de la República durant quasi tota la guerra. Aquest fet va significar que fos constantment bombardejada i que es convertís en víctima dels moviments militars en els fronts de guerra.

Per a l'aviació rebel, el ferrocarril es va convertir en un objectiu militar prioritari a ser destruït. Amb aquestes accions es volia impossibilitar el desplaçament de des de la rereguarda cap als fronts i viceversa, tant de civils com, sobretot, de tropes republicanes. El ferrocarril, d'aquesta manera, s'havia convertit en un element estratègic destacat dins la guerra.

Com en els casos anteriors, per poder bombardejar amb precisió tots els objectius ferroviaris, les tropes rebels van rebre la inestimable ajuda de l'espionatge. La cinquena columna, les

persones evadides a zona enemiga i les dades aportades pels presoners, van ser fonamentals per elaborar informes detallats de les principals estacions, nusos de comunicacions i ponts que calia que fossin bombardejats. Tots aquests informes eren traslladats a les forces aèries perquè portessin a terme els atacs des de l'aire. En els casos dels ponts les dades, localitzades als arxius de l'aeronàutica de Roma, eren tan precises que fins i tot s'indicava el punt quilomètric on es localitzaven i la seva ubicació exacta dins del mapa de Catalunya.

Els atacs des de l'aire van cercar destruir locomotores, vagons, vies, ponts i estacions. Les estacions no només eren importants per el bon funcionament de la xarxa ferroviària, sinó que en elles moltes vegades s'aplegaven importants magatzems d'armes que havien de ser traslladades als fronts.

La importància que es va donar a les estacions com a objectiu militar a ser destruït ho demostra que en tota la guerra es van registrar com a mínim, segons les dades localitzades tant a la bibliografia com als fons de l'Arxiu General Militar d'Àvila i de la Biblioteca del Pavelló de la República, 488 agressions aèries. Durant l'any 1937 el nombre d'atacs es van perpetrar sobre objectius militars molts concrets i amb una finalitat molt clara. Per aquesta raó la major part de bombardeigs es van dur a terme sobre les estacions ubicades a prop de la frontera amb França. Durant l'any 1938 es comptabilitzen el 72% del total de bombardeigs que es registraren sobre les estacions catalanes, tot coincidint amb l'arribada del front de guerra al territori. Amb aquests atacs continus es preferia tallar les comunicacions entre els diversos fronts i la rereguarda.

Finalment, els bombardeigs que es registraren a partir de 1939 només buscaven, com a pas previ a l'ocupació del territori, la destrucció de les estacions ubicades a les localitats que havien de ser ocupades per les tropes rebels.

Les comarques que patiren més atacs sobre les seves estacions van ser les del Baix Penedès i el Tarragonès, amb 90; el Barcelonès, amb 56; l'Alt Empordà, amb 47; i el Baix Camp, amb 46. Només en aquestes comarques es van comptabilitzar 329 dels 488 atacs que s'han localitzat a tota Catalunya, el que va significar el 67,4% del total de bombardeigs registrats. Les causes que explicarien el perquè aquestes comarques van ser les més bombardejades són que cadascuna de les seves estacions es trobaven en llocs estratègics que les convertien en objectius militars a ser destruïts. Entre aquests llocs estratègics destacaven les estacions localitzades a prop de la frontera, com les de Portbou, Colera, Figueres a l'Alt Empordà i Puigcerdà a la Cerdanya, les quals eren indrets d'entrada de productes procedents de França; les localitzades en nusos importants de comunicacions, com les de Barcelona (Barcelonès) o Tarragona (Tarragonès), des d'on arribaven i sortien productes de tota classe per ser repartits



pel territori; i les que es trobaven a prop dels fronts de guerra, com va ser el cas de l'estació de Sant Vicenç de Calders (Baix Penedès) o les situades a les comarques del Tarragonès o Baix Camp. La seva proximitat al front i el fet que van ser indrets clau d'arribada de soldats i material bèl·lic les convertiren en objectius a ser destruïts especialment a partir de juliol de 1938.

Tal com va ocórrer en altres casos, els atacs sobre les estacions catalanes no van tenir l'èxit esperat per part de les autoritats rebels ja que no es va assolir l'aturada del comerç entre les dues fronteres, ni van impedir el moviment interior de mercaderies ni l'arribada de reforços i material de guerra als front de batalla. Els danys que es produïren van ser importants però no definitius.

A part de les estacions, l'aviació feixista també va tenir en el seu punt de mira les vies i els ponts ferroviaris. La seva destrucció era imprescindible per evitar les comunicacions. Tal com s'ha demostrat en aquest cas, novament la tasca de recollida d'informació per part dels serveis d'informació franquistes va ser fonamental per ubicar amb la màxima precisió els ponts i les vies a ser atacs.

Els resultats que van aconseguir els bombardeigs sobre els ponts van ser molt pobres, ja que en la majoria d'ocasions no es va destruir el pont senyalat. El cas més paradigmàtic d'aquests fracassos van ser els constants atacs per destruir el pont internacional de Colera, que unia les vies de Catalunya i França i impedir d'aquesta manera l'arribada de productes al territori republicà.

La major part de les destruccions de ponts ferroviaris es va produir durant els darrers dies de guerra, quan les tropes republicanes es dedicaren a volar aquestes estructures per impedir l'avanç enemic. En total, i gràcies a les dades localitzades a l'Arxiu Històric del Ferrocarril i als treballs de Miguel Muñoz i Francisco Cayón, ha estat possible localitzar 74 ponts ferroviaris destruïts, 33 d'ells ubicats a la línia Madrid, Saragossa i Alacant (MZA) i 41 a la línia del Nord. A part dels ponts, també quedaren malmesos 7 túnels.

Les companyies ferroviàries més afectades van ser la del Nord que, entre estacions, ponts, viaductes i túnels, va acumular el 84,7% del total de destruccions. Les línies gestionades per aquesta companyia més afectades es localitzaven al territori català i van ser la d'Almansa a Tarragona, la de Saragossa a Barcelona i la de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses.

L'altra companyia que es va veure més afectada pels danys de guerra va ser la MZA. En el seu cas la major part de destruccions es localitzaren sobre els seus ponts. Les línies gestionades per aquesta companyia més afectades van ser la de Madrid a Barcelona i la de

Barcelona a França, per Granollers. El 67% de les destruccions comptabilitzades es concentraren a Catalunya.

Les destrosses de les infraestructures ferroviàries dins del Principat van provocar grans dificultats en les comunicacions un cop va finalitzar la guerra. Tot i aquest fet, el principal efecte que tingué la Guerra Civil sobre el sistema ferroviari català no van ser les destruccions que es van registrar, sinó que el conflicte provocat per les tropes rebels va aconseguir paralitzar el procés de modernització que s'havia iniciat anys abans i que va portar a la paralització de l'economia catalana a la postguerra.

En general es pot afirmar que els bombardeigs sobre objectius militars no van assolir les seves finalitats. Els atacs aeris, tot i provocar força danys materials, no van aconseguir ni aturar ni anular les comunicacions a la rereguarda catalana. Malauradament els bombardeigs sí que van aconseguir provocar més danys personals que materials, convertint-se d'aquesta forma en una arma que va ser més efectiva per crear el pànic entre la població que per destruir els objectius assenyalats.

### **La destrucció de ponts.**

El major nombre de danys que va provocar la Guerra Civil sobre les infraestructures catalanes es concentrà en els ponts i les obres de fàbrica, és a dir, sobre les diverses tipologies de ponts que existeixen: ponts de diferents mides segons la seva allargada i els arcs, pontons, clavegueres, tageas etc. La seva destrucció es va produir des de l'aire, per part de les tropes franquistes, i molt especialment, com a tàctica de defensa militar per part de les tropes republicanes. Van ser precisament aquestes darreres les que van provocar la major part de destruccions de ponts al Principat.

Els primers intents d'inutilització de ponts es van intentar realitzar des de l'aire per part de l'aviació franquista sense gaire èxit. Els bombardeigs sobre aquests ponts cercaven acabar amb diversos passos estratègics amb la finalitat d'impedir les comunicacions entre el Principat i França o en el si del propi territori: transport, moviment de tropes, etc. Els exemples més clar d'aquests atacs van ser els bombardeigs sobre el ja esmentat pont de Colera, que comunicava Catalunya amb França, o els ponts sobre el Francolí a Tarragona. Tot i aquests constants atacs els resultats que va obtenir l'exèrcit rebel van ser molt pobres, ja que en poques ocasions van aconseguir tocar els ponts assenyalats. En cap cas es van tallar les comunicacions ni a la frontera ni dins del territori català.

L'arribada del front de guerra a Catalunya va motivar que la destrucció dels ponts es produís des de terra per part dels exèrcits enfrontats, i molt especialment, per part de les tropes republicanes. Els encarregats de les voladures dels ponts van ser els enginyers militars, els quals a través dels cossos de sapadors i pontoners eren els encarregats tant de destruir com de reconstruir els ponts.

Les dues fases de l'ocupació militar franquista de Catalunya, la primera desenvolupada entre finals de març i l'abril de 1938 sobre una part del territori, i la segona, que va afectar a la resta del territori, entre desembre de 1938 i febrer de 1939, van donar lloc a un gran nombre de destruccions de ponts per part de les tropes republicanes amb la fi d'evitar l'avanç franquista. A aquests danys cal sumar-hi les destruccions ocasionades durant els mesos que estigueren actius els fronts de guerra. Durant els combats que es desenvoluparen a Catalunya l'estratègia militar va fer que es destruïssin molts ponts per part de les tropes republicanes per evitar l'avanç militar franquista, mentre que aquests darrers es dedicaven a reconstruir-los per poder seguir amb la seva ofensiva. Aquesta va ser la dinàmica que van tenir tots dos exèrcits durant l'ofensiva franquista a Catalunya. Aquests rols només es van veure modificats en un únic moment de la guerra a Catalunya, durant la batalla de l'Ebre. A partir del 25 de juliol de 1938 els dos exèrcits intercanviaren els papers, les tropes franquistes es dedicaren a destruir els ponts que existien o s'habilitaren per creuar l'Ebre, i les tropes governamentals, per la seva banda, es concentraren en reparar els danys que s'anaven produint amb l'objectiu de prosseguir amb l'ofensiva. Una ofensiva que a nivell tàctic va ser exemplar i que si finalment no va prosperar va ser com a conseqüència de la manca d'efectius de les tropes republicanes. Les divisions franquistes es dedicaren durant una bona part de l'ofensiva a impedir el pas de les brigades mixtes republicanes a partir dels atacs aeris, que no van ser gaire efectius tal com s'ha mostrat a través de la documentació militar, i de l'obertura dels embassaments dels Pirineus, els quals provocaren grans riuades que sí danyaren els passos habilitats pels enginyers republicans.

El fracàs de la batalla de l'Ebre, el 16 de novembre de 1938, amb el retorn a les posicions originals que s'havien establert l'abril de 1938, va deixar via lliure a la preparació de l'ofensiva definitiva franquista sobre la resta del territori català. A causa de l'esforç que va suposar per les unitats governamentals la batalla de l'Ebre, les tropes republicanes, amb pocs efectius, només els hi quedava resistir com fos l'inici de les hostilitats. I per fer-ho fonamentalment es recolzaren en les voladures de ponts i altres obres de fàbrica.

Totes les voladures de ponts portades a terme per l'exèrcit republicà van ser realitzades pels seus enginyers militars, un cos que va ser essencial per impedir l'avanç rebel. La seva

actuació, tot i no ser sempre efectiva al 100x100, i que deixaria molts danys al territori català, alguns de gran valor històric i patrimonial, va permetre que les tropes republicanes i els civils que les acompanyaven en retirada cap a la frontera no fossin copades pels rebels. Per aquestes raons, en tot moment les voladures de ponts tingueren un sentit tàctic i no es realitzaren amb l'afany de destruir per destruir. Per tant aquestes accions cercaven impedir l'avanç enemic, i més concretament el de les seves tropes, artilleria i altres elements com la logística i avituallament, així com protegir la retirada. Una retirada que en una primera etapa va intentar aconseguir temps per reorganitzar a les ja malmeses forces republicanes, i que posteriorment, només volia obtenir temps per arribar a la frontera.

Abans de l'inici de les hostilitats, totes les voladures de ponts es van estudiar en un pla de destruccions que elaboraren els màxims responsables militars republicans, i que ha estat possible localitzar tant a l'Arxiu General Militar d'Àvila com al fons personal José del Barrio, cap del XVII CE, a l'Arxiu del Pavelló de la República. La no improvisació i la coordinació a l'hora d'executar les ordres de destrucció van ser factors claus que possibilitaren la retirada. Sense aquests elements les tropes republicanes haurien estat presses per les franquistes. Per aquesta raó, tal com s'ha demostrat, es pot considerar que el cos d'Enginyers republicà, i molt especialment els seus sapadors, van ser les úniques unitats que no es van desorganitzar durant la retirada de Catalunya.

Per la seva banda, els enginyers franquistes hagueren de fer la feina contrària, la d'habilitar i reconstruir tots aquells ponts que eren destruïts. La seva labor també va ser fonamental per finalitzar amb èxit l'ocupació militar de Catalunya.

La voladura dels ponts catalans va ser de les poques accions que van posar en dificultats a les tropes franquistes. Els diaris d'operacions localitzats a l'Arxiu General Militar d'Àvila, les memòries escrites dels caps militars franquistes i les notícies publicades a la premsa, així ens ho confirmen. Però malgrat aquestes accions, les tropes rebels no van ser aturades en el seu avanç. Les destruccions només serviren per retardar-lo, ja que aquestes accions si no van acompanyades de resistència armada no serveixen per aturar les ofensives militars. Aquest va ser el cas de l'exèrcit republicà.

Pel que si que van servir les voladures de ponts van ser per possibilitar la retirada de les tropes republicanes cap a la frontera. Tot i que és cert que durant l'ocupació militar franquista de Catalunya la desbanda republicana va ser evident, cal apuntar que si no s'hagués produït un cert ordre, una certa disciplina i una certa coordinació per part dels enginyers republicans, la retirada cap a la frontera amb França no s'hauria aconseguit. Sense l'execució de les destruccions molt probablement les unitats republicanes destinades a Catalunya haurien estat

fetes, juntament amb els civils que les acompanyaven, presoneres. Aquest fet, segurament, hauria suposat la repressió de bona part dels oficials, soldats i civils que fugien de les tropes rebels.

Es pot afirmar que per sí sol el pla de destruccions republicà va ser el principal enemic de l'avanç rebel.

Durant l'ofensiva final franquista també es van produir varis atacs des del cel sobre diversos ponts catalans. Aquestes agressions pretenien impedir el trasllat de tropes i de material als fronts més actius. Com en els casos anteriors l'eficàcia dels atacs no va ser gens efectiva. D'un total de 13 bombardeigs localitzats, tant a l'Arxiu General Militar d'Àvila com al fons personal del general Rojo a l'Archivo Histórico Nacional de Madrid, només en dues ocasions les bombes van encertar els ponts ubicats en el seu punt de mira.

Les xifres totals localitzades sobre la destrucció de ponts a Catalunya posen de manifest el gran abast dels danys. Tot i que les destruccions que es registraren en general no estigueren a l'alçada de les que es produïren durant la II Guerra Mundial, tal com ha demostrat Jordi Catalán i altres especialistes en història econòmica en els seus estudis sobre la postguerra, si van ser prou significatives per dificultar el transport i les comunicacions. Hi hagueren grans dificultats per fer arribar productes de primera necessitat a moltes localitats. Els danys van ser destacats, deixant unes cicatrius en el territori català que mai fins aquest moment s'havien registrat al llarg de la història. La utilització de noves armes amb una capacitat de devastació fins aquell moment mai vista, el trasllat de la guerra a la rereguarda i la durada del conflicte van provocar que els danys fossin profunds i que es perpetuessin durant molts anys.

La imatge dels ponts malmesos per la guerra va ser una de les que va sobreviure més temps durant la llarga nit de la dictadura franquista. No hi hagué localitat que no tingués un o varis ponts destruïts al final del conflicte. Una estampa que va ser habitual durant molts mesos en bona part del territori.

El nombre total de ponts destruïts a tot l'estat espanyol, segons dades oficials publicades a la Revista Obras Públicas l'any 1940 i a la premsa, va ser de 2.651, dels quals 1.108, el 41,7% del total, es localitzaven només a Catalunya. Això suposava que quatre de cada deu dels ponts destruïts es trobava a terres catalanes. Si aquesta xifra se li suma els ponts destruïts a les vies de comunicació secundàries que depenien de les diputacions, la quantitat final de ponts inutilitzats que ha estat possible localitzar per tot el territori català va ser de 1.469.

Com a conseqüència de les destruccions de ponts, les quatre províncies catalanes van estar entre les més danyades per la guerra. Els tres primers llocs d'aquest "rànquing" van ser ocupats per les províncies de Girona, Barcelona i Lleida, mentre que la de Tarragona va

ocupar el cinquè lloc, només superada per la de Terol. El número de ponts destruïts per províncies va ser aquest:

Girona 333 obres destruïdes

Barcelona 306 obres destruïdes

Lleida 289 obres destruïdes

Tarragona 180 obres destruïdes

Aquestes dades, conjuntament amb les xifres de destruccions provocades des de l'aire, s'ha considerat prou significativa per recolzar l'argument de què Catalunya va ser la zona de l'Estat que va patir més estralls en les seves infraestructures a causa de la guerra.

### **LA RECONSTRUCCIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES CATALANES (1939-1945).**

Catalunya va quedar molt malmesa a nivell material com a conseqüència de la guerra. Moltes localitats quedaren pràcticament destruïdes pels efectes dels bombardeigs o dels fronts de batalla. Les seves infraestructures quedaren pràcticament devastades a causa dels danys soferts durant aquests mesos, al ser constantment atacades al ser considerades objectius militars prioritaris. Amb la fi de la guerra, una de les prioritats que va tenir la dictadura franquista va ser la de reconstruir totes aquestes infraestructures per tal d'aconseguir retornar la normalitat al territori. Calia facilitar les comunicacions tant per les persones com sobretot pel restabliment de l'economia. Malgrat aquest interès evident, la reconstrucció de tots aquests danys va ser molt més lenta del que s'hauria desitjat.

#### **La reconstrucció durant la guerra.**

La reconstrucció de les infraestructures malmeses com a conseqüència del conflicte ja es va iniciar durant el seu transcurs. En el cas català aquesta primera etapa cronològica de la reconstrucció es va portar a terme en aquells territoris que van ser ocupats per les tropes rebels durant el mes d'abril de 1938. Les intervencions sobre les destrosses es van fer en indrets propers als fronts, quan es feia necessari la reconstrucció de passos d'interès militar.

Les reconstrucció, sobretot de ponts, als fronts de guerra i durant l'ocupació militar de la resta del territori català va ser realitzada pels enginyers militars adscrits a les divisions franquistes. Les seves feines d'habilitació de passos volats van ser imprescindibles per permetre el pas de les tropes, artilleria, transports, materials i altres aspectes relacionats amb la logística i la

intendència. Tota aquesta feina va ser fonamental per poder completar l'ocupació militar de Catalunya.

A part de la reconstrucció de ponts i altres tipus d'obres properes al front, durant els mesos de guerra les autoritats militars franquistes començaren a publicar les primeres disposicions per preveure qui havia de reconstruir els danys – enginyers militars o civils – en quin temps i a quina distància s'havien d'executar les obres respecte el front.

Per reconstruir bona part de les destruccions que s'anaren trobant les tropes rebels, els seus enginyers militars comptaren amb la important col·laboració dels batallons de treballadors. Els batallons de treballadors foren unitats militaritzades de treballs forçats integrats per presoners de guerra republicans, classificats com a dubtosos o desafectes per les autoritats militars franquistes, que s'encarregaren de realitzar feines de caràcter militar i civil. Aquests batallons acompanyaren a les divisions franquistes durant els anys de guerra amb la missió de realitzar treballs de caire militar relacionats amb els avanços rebels. Aquestes feines estigueren vinculades amb la fortificació, amb l'habilitació de pistes, camins i carreteres, i molt especialment amb la reconstrucció de passos que havien quedat danyats pels enfrontaments armats.

La seva posada en funcionament va servir, a part de realitzar feines de reconstrucció en favor de les tropes rebels, per solucionar dues problemàtiques: en primer lloc calia saber què fer amb els presoners que anaven acumulant en els camps de concentració; i en segon lloc, com treure rendiment de tota aquella mà d'obra, el manteniment de la qual suposava una gran despesa econòmica. La creació d'aquestes unitats de treballs forçats va permetre resoldre en bona part aquestes problemàtiques.

A part d'aquests aspectes, els batallons de treballadors també s'utilitzaren per punir a tots aquells soldats republicans que havien estat capturats. Calia, segons el reglament aprovat pel propi general Franco el desembre de 1938, corregir a tot aquest personal. Els treballs que havien de realitzar havien de servir per fer-los pagar l'error d'haver-se oposat a l'alçament militar. Al mateix temps de la correcció, també havien de reparar els danys, que segons el seus criteris, havien provocat. La manera de “corregir” el seu error va ser a partir de mètodes repressius, com maltractaments, dures condicions de vida i treball, etc.

La primera presència de batallons de treballadors a territori català es va localitzar a la rereguarda dels fronts del Segre i l'Ebre. En aquestes zones van actuar fent diversos treballs fins l'inici de l'ocupació militar de Catalunya. A partir del 23 de desembre de 1938 molts batallons de treballadors acompanyaren a les divisions franquistes, tenint un protagonisme destacat a l'hora d'ajudar a habilitar passos destruïts per les unitats republicanes.

En el transcurs de la guerra els ministeris d'Obres Públiques i Governació franquistes també tingueren el seu protagonisme a l'hora d'iniciar la reconstrucció de danys. En el cas del Ministeri d'Obres Públiques durant aquests mesos inicià una tasca d'estudi de les destrosses que s'haurien de reparar en el moment que acabés la guerra. En el cas del Ministeri de Governació la seva vinculació amb la reparació es realitzaria a través de la creació el gener de 1938 del Servicio Nacional de Regiones Devastadas y Reparaciones (SNRD), antecedent de la futura Direcció General de Regiones Devastadas, qui va començar a treballar en la rehabilitació de les localitats més malmeses per la guerra. Tots dos organismes, conjuntament amb l'Exèrcit, tingueren un paper crucial en la futura reconstrucció del país, i més concretament de les infraestructures catalanes.

### **La reconstrucció de les infraestructures catalanes durant la postguerra (1939-1945).**

Els principals protagonistes que s'encarregaren de realitzar la reconstrucció de les infraestructures malmeses durant la guerra van ser tres:

1. L'Exèrcit. A través del Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña (SMPCC) i de la força de treball dels presoners de guerra. Les seves feines se centraren en la reparació de ponts de tot tipus, carreteres i ferrocarril.
2. El Ministerio de Obras Públicas, amb la col·laboració de les diputacions provincials i ajuntaments. Els seus treballs se centraren en la reparació de ponts i camins, carreteres, ferrocarril, ports i centrals elèctriques.
3. El Ministerio de Gobernación, a través de la Direcció General de Regiones Devastadas. Els seus treballs se centraren en la reparació de localitats malmeses per la guerra.

### **L'Exèrcit: el gran responsable de la reconstrucció dels ponts.**

L'Exèrcit es va convertir en la institució clau en la reconstrucció de les infraestructures a Catalunya. Els seus treballs van ser fonamentals per reparar ponts de tota classe. La seva experiència, els recursos humans i econòmics que podia aportar i la infraestructura que tenia especialitzada en la reparació o habilitació de passos van ser les causes que explicarien el perquè del seu paper protagonista en la reconstrucció.

Per portar a terme els treballs de reconstrucció a Catalunya l'Exèrcit va crear un organisme específic, el Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña (SMPCC). Aquest organisme



es va constituir exclusivament a Catalunya amb la missió d'ajudar a reconstruir el gran nombre de ponts que havien estat volats per tot el territori durant la guerra. El SMPCC va tenir el seu antecedent més immediat en el Servicio Militar de Puentes y Caminos de l'Exèrcit del Nord franquista, el qual va actuar al costat de les divisions rebels durant tota la guerra, recolzant les seves accions i habilitant els passos destruïts per prosseguir els avanços de les tropes. Un cop va acabar la guerra, i davant la gran devastació que hi havia al Principat, les autoritats militars franquistes varen decidir que aquest servei no es dissolgués sinó que seguís en funcionament per col·laborar en la reconstrucció del territori.

Les principals missions que va tenir el SMPCC van ser la de reconstruir els ponts danyats durant la guerra a partir d'aportar mitjans propis: material, mà d'obra, especialistes en enginyeria de ponts i camins, etc. La seva tasca no només va ser la de reconstruir sinó que també va ser la de recolzar a altres institucions, com Jefatures d'Obres Públiques dependents del Ministeri d'Obres Públiques, Diputacions i Ajuntaments, que com a conseqüència de la guerra no tenien prou recursos, ni materials ni humans, per fer-se càrrec de les obres de rehabilitació. Les reparacions no podien ser assumides ni per l'Administració ni per empreses privades, les quals també patien les privacions de la postguerra amb manca de crèdits, recursos econòmics i humans per poder assumir els treballs necessaris. La manca de materials, i sobretot de recursos humans: morts a conseqüència de la guerra, exiliats, personal depurat o privat de llibertat, varen evitar que la iniciativa privada pogués adquirir més protagonisme en la reconstrucció. En el mateix cas es va trobar l'administració pública.

Tot plegat va provocar que els organismes públics necessitessin l'ajuda de l'Exèrcit per reparar els danys originats durant la guerra. El SMPCC des del mateix moment que van finalitzar les hostilitats es va posar a treballar en la reparació de ponts. Per fer-ho va comptar amb la participació d'unitats especialitzades de sapadors i pontoners, però també de presoners de guerra enquadrats en batallons de treballs forçats. La seva participació va ser fonamental per retornar les comunicacions al país, però en el cas del SMPCC, també va ser imprescindible per comptar amb una mà d'obra pràcticament gratuïta que li va possibilitar executar els treballs a uns costos molts per sota del mercat.

El SMPCC des del final de la guerra fins a la seva transformació en Servicio Militar de Construcciones, el març de 1943, va participar en la reparació de 222 ponts, de tota classe, dels 1108 que van ser destruïts a tot Catalunya. Això va significar que el 20% de les obres destruïdes van ser reparades per aquest organisme, dada prou important per mostrar la tasca que va assumir en la reparació dels danys de guerra.

Un dels aspectes que més s'ha volgut destacar en l'apartat dedicat a la reconstrucció de les infraestructures danyades durant la guerra a Catalunya ha estat la participació que tingueren els presoners de guerra republicans. Tal com s'ha comentat amb anterioritat aquesta tasca, realitzada des dels batallons de treballadors forçats, ja es va iniciar durant la guerra en els territoris ocupats per les tropes franquistes. Un cop va finalitzar la guerra aquestes unitats no només no es van dissoldre sinó que es mantingueren en funcionament fins el juliol de 1940. La decisió de mantenir actius aquest batallons de presoners es va deure principalment a tres motius: a la necessitat d'utilitzar mà d'obra per la reconstrucció, al seu baix cost econòmic i a la possibilitat que donaven aquestes unitats en la reeducació dels presoners republicans a través de la repressió i les dures condicions de vida i de treball. A través dels camps de concentració i els batallons de treballadors les autoritats franquistes varen poder classificar els presoners republicans entre addictes i desafectes. Aquests darrers, segons la seva implicació amb el govern republicà, eren destinats a fer treballs forçats o a la presó. Davant el gran nombre de presoners que calia depurar es va decidir que aquests aportessin els seus braços per fer diversos treballs, sent un dels més destacats el de la reconstrucció de danys a infraestructures com el ferrocarril o els ponts i carreteres.

En total a Catalunya, en l'època de més presència, hi va haver un total de 14.055 presoners enquadrats en batallons de treballadors, segons dades localitzades tant a l'Arxiu General Militar d'Àvila com a l'Arxiu Intermedio de la III Subinspecció. La seva mobilitat va permetre que tinguessin una important presència per tot Catalunya, sobresortint especialment les unitats destacades a les comarques gironines, on el nombre de ponts destruïts –el major de tot Catalunya i de l'estat espanyol-, les inundacions que es van produir el 18 d'octubre de 1940 i el 28 d'abril de 1942, i les obres de fortificació de la frontera van reclamar que es necessités més presència de mà d'obra captiva. La resta de batallons es repartiren per les comarques de Barcelona, Lleida i Tarragona, on hi hagué menys unitats molt probablement perquè el nombre de ponts destruïts també era inferior al de la resta de províncies de l'Estat.

Entre el març de 1939 i el gener de 1941, darrera dada que hem pogut localitzar a l'Arxiu Intermedio de la III Subinspecció, el número de companyies que van estar treballant a Catalunya va ser de 141.

Com ja s'ha apuntat, els batallons de treballadors va estar en funcionament fins a juliol de 1940, data que van ser dissolts. Per aquestes dates molts presoners de guerra ja portaven més d'un any privats de llibertat sense cap mena d'acusació formal, i per tant, ja no tenia ni sentit ni justificació seguir retenint-los. El manteniment durant tants mesos dels batallons, fent diversos treballs, i especialment dedicats a la reconstrucció i reparació de danys, va ser la

prova més evident de la rellevància que tingueren aquestes unitats per les autoritats franquistes, tant des del punt de vista repressiu, com des del punt de vista econòmic.

Tot i que el juliol de 1940 van ser dissolts els batallons de presoners de guerra, el règim franquista no va renunciar a seguir utilitzant personal per realitzar treballs forçats. D'aquesta manera van néixer els batallons disciplinaris de soldats treballadors, els quals es dedicaren a fer les mateixes feines que els antics batallons de presoners, amb la única diferència que estigueren integrats per soldats de quinta que havien de realitzar el servei militar i que havien estat classificats com a desafectes. Els nous batallons es van mantenir en funcionament fins a finals de desembre de 1942, moment en què van ser dissolts. La creació d'aquestes unitats, i el seu manteniment durant més de dos anys, va ser una nova mostra de la importància que tingué pel règim els treballadors forçats per a la reconstrucció del país. Les feines que eren executades pels batallons, sota la supervisió del SMPCC, es van fer en favor del Ministeri d'Obres Públiques, diputacions i ajuntaments. Tots aquests treballs només eren assumits per el SMPCC quan les obres a realitzar no podien ser realitzades ni per l'administració pública, ja fos a nivell estatal o local, ni per les empreses privades. En el moment que un concurs públic per executar unes obres quedava desert, aleshores els treballs podien ser realitzats per l'Exèrcit, i més concretament pel SMPCC.

A part dels batallons de treballadors, la dictadura franquista va utilitzar altres modalitats de treballs forçats per aprofitar mà d'obra privada de llibertat per fer feines dedicades a la reconstrucció. A través de la Redención de Penas por Trabajo, que donava la possibilitat als presos de treballar per redimir part de les seves condemnes, el règim va posar en funcionament els destacaments penals i les colònies militaritzades. Totes dues, a part d'altres treballs, també dedicaren els seus esforços a reconstruir diverses infraestructures que havien estat danyades durant la guerra.

### **El Ministeri d'Obres Públiques (1939-1945). El gran responsable de la reconstrucció de les infraestructures.**

A part de l'Exèrcit, l'altra protagonista que va participar en la reconstrucció de les infraestructures danyades durant la guerra va ser el Ministeri d'Obres Públiques. Entre les seves funcions estava el manteniment i reparació de les infraestructures, i per aquesta raó, quan va concloure la guerra la seva màxima finalitat va ser la de coordinar i executar la reconstrucció de les infraestructures danyades. Les seves competències en carreteres, camins,

ponts, ferrocarrils, ports i obres hidràuliques, van fer que durant els anys de postguerra la seva feina estigués pràcticament centrada en la reparació de danys.

Per fer-ho el ministeri va partir d'un context de màxima dificultat. L'Estat es trobava en una situació econòmica molt dolenta a causa de la guerra. Els danys eren força elevats i es necessitaven molts recursos per reconstruir-los. A part de la manca de mà d'obra producte de les conseqüències que havia tingut la guerra: morts, ferits, privacions llibertat, exili, etc., l'altra gran problema que hi havia va ser la manca de crèdits i de materials de primera necessitat per tirar endavant els projectes de reconstrucció. Aquests fets cal sumar-hi la decisió que van prendre les noves autoritats d'imposar un sistema d'economia autàrctica, el qual cercava abastir el país de productes propis sense necessitat d'anar a buscar-los a l'exterior. Aquesta decisió encara va suposar més problemes pels responsables ministerials a l'hora de cercar primeres matèries per reparar els danys de guerra.

Per impulsar la reparació dels danys, el Ministeri d'Obres Públiques es va recolzar en dos plans d'actuació. El primer pla, aprovat l'11 d'abril de 1939, pocs dies després de la fi de la guerra, centrava la seva actuació sobre els territoris que havien quedat sota control rebel o havien estat incorporats al seu domini durant els primers anys de guerra. Per tant, quedaren fora del primer pla els territoris ocupats en el darrer període de guerra, entre ells Catalunya. El pla centrava la seva actuació sobre tres infraestructures: carreteres i camins, obres hidràuliques i ports, deixant apartat el ferrocarril a causa de la seva complexitat. En aquest primer pla, es van destinar 18 milions de pessetes per la reconstrucció de ponts. Aquesta xifra, que només agafava un part del territori, va anar en augment amb el pas dels mesos, quan es va fer evident la magnitud de tots els danys.

En segon pla d'actuació del Ministeri d'Obres Públiques va ser aprovat l'11 d'abril de 1941, dos anys després que el primer, i en aquest cas ja recollia les actuacions a realitzar a tot el territori. En aquest segon pla, que havia permès un estudi més detallat de les destruccions, es va dedicar un apartat especial a la reconstrucció. El pressupost que es va destinar a la reparació de danys va ser de 69 milions de pessetes, quantitat que novament quedaria curta davant les actuacions que va caldre realitzar. Les dades oficials que s'han pogut consultar parlen que l'any 1945 les despeses en la reparació d'infraestructures superaven els 145 milions de pessetes, segons les dades aportades pel propi ministeri. Tots aquests diners destinats a la reconstrucció va sortir dels pressupostos generals de l'Estat.

Les feines que va anar assumint el Ministeri va ser publicades de manera contínua en els mitjans de comunicació. La propaganda franquista es va encarregar d'utilitzar la premsa escrita per mostrar les feines de reconstrucció que es feien, les inauguracions que es produïen

i de les accions de destrucció massiva que havia portat a terme l'exèrcit republicà. L'aparició continuada de les responsabilitats republicanes en els danys tenia una doble missió. Per una banda, la de mostrar les barbaritats que havien portat a terme, sobretot durant els darrers dies de guerra. Per altra banda, aquest argument també els hi va servir per justificar el perquè de la lentitud en la reparació d'alguns danys.

Els plans d'actuació que va aprovar el Ministeri d'Obres Públiques no van contemplar les accions que s'havien de fer sobre el ferrocarril. Els arguments que es van donar van ser que es tractava d'un sector massa complex i que per tant calia tractar-lo de forma independent. El sector ferroviari espanyol estava organitzat a partir d'empreses privades que gestionaven els serveis, les quals, com a conseqüència de la guerra, es trobaven en una situació de bancarrota. Una de les causes que explicaven aquesta situació econòmica s'explicava pel gran nombre de danys que es localitzaven en aquesta infraestructura. Les dues principals companyies ferroviàries (Companyia del Nord i MZA) havien acumulat un total, segons els seus càlculs, de 275.529.809 ptes. Les destruccions es concentraven a les estacions, vies i ponts, així com en la maquinària. Pel que feia a la inutilització de les locomotores aquesta va ser del 30%, el 60% pels cotxes i el 40% del vagon de càrrega.

L'Estat franquista davant aquesta situació va decidir actuar de manera directa. No es podia mantenir per més temps aturada la xarxa ferroviària, la qual era bàsica pel transport de persones i sobretot de mercaderies. Calia restablir els seus serveis per impulsar l'economia. Per aquesta raó finalment el 24 de gener de 1941 es va decidir nacionalitzar el sector amb la creació de RENFE. A partir d'aquesta data, va ser l'Estat qui va assumir el control de la xarxa ferroviària de tot el territori, participant de manera directa en la reconstrucció dels danys de guerra. Unes tasques que ja havia assumit en bona part amb la fi de la guerra, tot aportant recursos a les empreses privades, entre els que destacà la participació de l'Exèrcit i de presoners.

Els ports marítims va ser una altra de les infraestructures més danyades durant la guerra com a conseqüència dels continus bombardeigs que van patir. Entre els ports més castigats es trobaven els del Mediterrani, i entre ells els catalans.

El port de Barcelona va ser un dels que més danys va sofrir. Ja des de l'ocupació de la ciutat les autoritats portuàries barcelonines, la Junta de Obras Públicas del port, va ser l'encarregada de fer els treballs de reparació. Entre les dificultats que trobaren per fer aquestes feines destacaren la manca de mà d'obra especialitzada. Un problema que va ser comú a altres sectors.

Segons les informacions oficials aportades per les autoritats portuàries, localitzades a l'Arxiu Històric del Port de Barcelona, els problemes relacionats amb el port es van solucionar en nou mesos. Malgrat aquesta dada, fins a finals de 1942 no es va donar per acabats els treballs de reparació, uns danys que no se solucionarien del tot fins com a mínim l'any 1945. Les causes de la lentitud en els treballs es van deure, a part de la manca de personal, a què les bombes havien fet estralls a tot el port i a la manca de materials per poder realitzar les feines d'adequació.

Les feines de reconstrucció se centraren en la reparació dels molls afectats, en els diversos edificis com tinglats, magatzems, oficines, etc. en estructures com a vies de ferrocarril i en la recuperació dels vaixells que havien estat enfonsats a causa dels bombardeigs. Aquesta darrera feina va ser realitzada per la Comissió de l'Armada para el Salvamento de Buques.

Els projectes que es van presentar per reparar les destrosses ocasionades per la guerra van ser 113, amb un pressupost inicial que pujava fins els 16 milions de pessetes. Aquesta quantitat es va enfilar a posteriori fins els 23.721.535,87 de pessetes. Les feines de reparació van ser quasi en la seva totalitat assumides per l'administració, havent molt poca participació de l'empresa privada. Aquest darrer aspecte també va ser unes de les causes que els treballs de rehabilitació anessin més lent del que era d'esperar.

La resta de ports catalans, com els de Tarragona i els de l'Empordà, també tingueren les mateixes dificultats a l'hora de portar a terme la reparació de danys. Com en el cas de Barcelona, les obres van ser dirigides per cadascuna de les Juntes d'Obres Públiques de cada port, amb un recolzament mínim de la iniciativa privada. Malauradament, en aquests casos no ha estat possible trobar documentació que ens aportés dades concretes sobre les obres executades.

Sense cap mena de dubte, els principals esforços que va haver de fer el Ministeri d'Obres Públiques a l'hora de reconstruir les infraestructures va ser el de reparar el miler de ponts que van ser volats durant la guerra a Catalunya. Un aspecte aquest darrer que situava al Principat com la zona més castigada per les destruccions. Per aquesta tasca, tal com ja s'ha explicat, el Ministeri va rebre la valuosa ajuda de l'Exèrcit.

Les dificultats per realitzar la reconstrucció dels ponts també van ser importants i en molts casos estigueren relacionades amb els obstacles que s'havien donat en altres infraestructures. La manca de personal tècnic (la majoria havia mort, estava exiliat o es trobava privat de llibertat), de materials i de la participació de la iniciativa privada van ser les principals causes de què la reparació dels ponts s'allargués en excés. La manca de personal per treballar en la reconstrucció també va estar relacionada amb la política que va aplicar el franquisme durant

la postguerra d'impedir el traspàs de treballadors del camp a la ciutat. Aquesta política va provocar que hi hagués una falta de mà d'obra a les ciutats.

En tot cas, tot i aquestes dificultats evidents, la dictadura franquista en cap cas mai va reconèixer que els motius de la lentitud fossin culpa seva, sinó que els responsables d'aquests mals havien estat sobretot les tropes republicanes. Mai s'esmenta en la documentació ni en els diaris que la manca de materials de primera necessitat, provocada per la política d'autarquia, fos una de les causes de l'endarreriment. Tots aquests aspectes es posaven de manifest en els diversos articles que es publicaven als mitjans de comunicació. A part de ser un fantàstic aparador per mostrar la labor reestructora del règim a l'opinió pública, aquests articles servien per culpabilitzar, i al mateix temps per justificar el retard de la fi de les obres, a les autoritats republicanes.

Els treballs de reparació dels ponts van rebre un impuls decisiu a partir de 1941. A finals de l'any 1942, i com sempre tot seguint dades oficials, ja hi havia reparats un total de 1.029 ponts dels 1.108 que havien estat danyats durant la guerra. El juliol de 1944 les autoritats franquistes ja donaren per acabats tots els treballs de reconstrucció de ponts. Tot i aquestes dades oficials, encara es localitzaven indrets amb ponts que no havien estat reparats.

El 15 de març de 1945, el ministre d'Obres Públiques Alfonso Peña, qui des del final de la guerra havia coordinat els treballs de reconstrucció, des de les Corts franquistes va ser l'encarregat de donar per acabades les labors de reparació de les infraestructures.

Es podria dir, doncs, que a l'any 1945, la reparació dels danys de guerra estava liquidada, tant a tot l'Estat com a Catalunya. Però tal com s'ha posat de manifest, no totes les carreteres i ponts de Principat a l'any 1945 estaven reconstruïts. Molts ponts i carreteres dependents de les diputacions provincials no van ser reparats fins a inicis dels anys 50, en el cas de Barcelona, o fins a la dècada dels 60, en el cas de Lleida a causa, sobretot d'una manca evident de recursos. Els documents localitzats als Arxius Històrics de les Diputacions de Barcelona i Lleida això ho posaven de manifest. Ni tots els ponts havien estat reparats a l'any 1945 ni tots els efectes de la guerra havien estat esborrats, doncs hi havia encara multitud de localitats que encara patien les destrosses. La reconstrucció de moltes poblacions catalanes sota la direcció de Regiones Devastadas va ser molt més lenta del previst, i fins l'any 1957, divuit anys després de la fi oficial de la guerra, no es donaria per tancada.

D'aquesta manera, la dictadura franquista no va poder esborrar la imatge de la destrucció de la guerra fins a inicis de la dècada dels 60. Havien passat més de vint anys des del final del conflicte i els estralls físics encara eren presents a molts indrets del país. Les autoritats

franquistes es justificaren, com s'ha anat veient, en diversos arguments per explicar aquest fet. Unes excuses que també servien per explicar el perquè del retràs econòmic del país. Fins i tot, ja coincidint amb la reconstrucció que s'estava donant a passos accelerats a Europa un cop finalitzada la guerra mundial, es va justificar l'endarreriment dels treballs en el fet que Espanya no havia rebut el recolzament d'un pla Marshall. Tot i que aquest fet va ser cert, no va ser motiu suficient per justificar la lentitud en la reconstrucció i del retràs econòmic del país. Més si tenim en compte que les ajudes que es van realitzar els Estats Units a través del pla Marshall es van donar a partir de 1947, quan bona part de les destruccions de guerra que afectaven a les comunicacions dels països europeus afectats ja havien estat reparades.

Els danys a les infraestructures, als pobles i a les ciutats van ser molt importants, però no prou greus per necessitar més de vint anys per reparar-los. Els danys havien estat evidents en aquestes localitzacions però no ho havien estat en altres sectors econòmics com la indústria o l'agricultura. Per tant, el retràs econòmic no es podia recolzar en aquests arguments.

Els principals aspectes que afectaren a la lentitud reconstructiva cal cercar-los en la manca de personal tècnic especialitzat que garantís l'execució de les feines, tot i comptar amb una mà d'obra obligada a treballar. Els morts que s'havien produït com a conseqüència de la guerra, els represaliats, tant a nivell d'execucions com els homes i dones privats de llibertat, el gran nombre d'exiliats i les depuracions que es va realitzar en molts llocs de treball varen deixar el territori sense professionals qualificats ni mà d'obra especialitzada, imprescindible per tirar endavant la reconstrucció. La falta de tots aquests professionals va privar tant a l'Estat franquista, així com a les empreses privades, d'un personal competent per reconstruir el país. Per tant la dictadura franquista va posar per davant la repressió que les necessitats econòmiques que tenia l'estat un cop va acabar la guerra. Aquesta situació se li va afegir el factor de dificultar l'arribada de mà d'obra del camp a la ciutat. Aquest element estigué relacionat amb la voluntat ruralista que tingué el franquisme, la qual volia lligar els pagesos a la terra i evitar migracions del camp cap a la ciutat. Aquest intent d'aturar les migracions internes es va realitzar a través de promoure els sous més elevats en el món rural, fet que va impossibilitar en molts casos el traspàs de treballadors d'un sector a un altre, i per tant, va implicar una manca de mà d'obra dedicada a la reconstrucció.

Un altre factor que explicaria els motius de la lenta reconstrucció dels danys de guerra per part de la dictadura franquista va ser la política econòmica d'autarquia que va imposar el règim. Aquesta política, basada, en termes generals, en la limitació o restricció del comerç amb la resta del món i dependre, d'aquesta manera dels propis recursos, va ser una de les principals responsables del retràs que va patir tant l'economia espanyola com la reconstrucció



de danys. La imposició d'aquesta política econòmica va ser la que va impossibilitar l'arribada de materials de primera necessitat, sense els quals hi havia moltes obres que no es podien realitzar. En aquest sentit els propis responsables d'obres públiques franquistes reconegueren que la manca d'aquest materials havia provocat que molts treballs no s'haguessin pogut executar o s'haguessin demorat massa en el temps.

Al llarg de la investigació no s'ha localitzat cap document que ens permetés afirmar que la lentitud rectora dels danys de guerra a Catalunya es realitzés expressament per motius polítics i/o ideològics. En tot moment ens hem preguntat si qüestions com el fet de què Catalunya es mantingués fidel a la legalitat republicana o pel fet de què els colpistes es revoltessin en contra de la República i de l'autonomia catalana o si la resistència que van patir al territori català durant la guerra, van ser empreats pels vencedors per castigar al Principat a través d'alentir la reparació dels danys. Com un càstig afegit a la repressió que estava patint la població, tot cercant enfonsar l'economia catalana. La manca de dades sobre aquest punt, la falta d'estudis sobre els danys de guerra i posterior reconstruccions en altres zones de l'Estat i el fet que les polítiques econòmiques que va aplicar el règim van ser igual de desastroses per a tot el territori, m'han portat a descartar la hipòtesis de què la lenta reconstrucció de Catalunya es produís intencionadament.

Finalment, tant la manca de professionals i mà d'obra especialitzada com la política econòmica autàrquica van incidir en què la iniciativa privada no participés en la reconstrucció de les infraestructures. Moltes empreses constructores, com a conseqüència de la guerra, es trobaven en situacions econòmiques complexes. Si aquest fet li sumem la manca de tècnics i treballadors qualificats, la falta de crèdits i les dificultats per aconseguir materials imprescindibles per poder executar les obres, tots ells van ser els motius que ens explicarien el perquè de la quasi nul·la presència de la iniciativa privada durant la reconstrucció. La seva participació va ser molt petita, sobretot durant els primers anys de postguerra, i no començaria a agafar protagonisme fins passats uns anys de la fi del conflicte. Aquest fet va ser el que va provocar que el sector públic franquista fos el qui assumís la reparació dels danys. Un sector aquest darrer que també va sofrir les conseqüències ja esmentades, manca de mà d'obra i problemes d'abastiment derivats de l'autarquia, que li impediren realitzar reparar els danys ràpidament. Per aquesta raó, el sector públic es va haver de recolzar totalment en l'Exèrcit per realitzar bona part de la reconstrucció. En aquest moment l'Exèrcit era la única institució que tenia recursos i infraestructura per tirar endavant aquests treballs: mà d'obra de tot tipus (enginyers militars, tècnics, soldats i presoners) i recursos materials per reparar danys de

manera definitiva o parcial. Sense aquest recolzament hauria estat impossible executar una part important de les destruccions.

Tot plegat explicaria el perquè la reconstrucció dels danys de guerra va ser tant lenta a l'Espanya de Franco.

## **ARXIUS, PUBLICACIONS I BIBLIOGRAFIA CONSULTADA**

### **ARXIUS**

- Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare (Roma).
- Arxiu Històric del Port de Barcelona.
- Archivo Histórico Nacional (Madrid).
- Archivo General Militar de Ávila.
- Arxiu Històric del Port de Tarragona.
- Arxiu Biblioteca del Pavelló de la República – CEHI de la Universitat de Barcelona.
- Arxiu Nacional de Catalunya.
- Archivo General Histórico del Aire (Villaviciosa de Odón).
- Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca.
- Archivo Histórico del Ferrocarril (Madrid).
- Biblioteca Nacional de Madrid.
- Biblioteca de Catalunya.
- Arxiu Municipal de Roda de Ter.
- Arxiu Històric de la Diputació de Barcelona.
- Arxiu Històric Diputació de Tarragona.
- Arxiu Històric de Girona.
- Arxiu Històric de la Diputació de Lleida.
- Archivo General Militar de Guadalajara.
- Archivo General Militar de Segòvia.
- Archivo Intermedio de la Tercera Subinspección General (Pirenaica) del Ejército de Tierra.
- Archivo General de la Administración (Alcalá d'Henares).
- Arxiu Històric de Lleida.

### **HEMEROTECA.**

- ABC. Edició Sevilla i Edició Madrid.
- Acció.
- Anales del Instituto Técnico de la Construcción y Edificación.
- Annuaire de l'Institut de Droit International
- Boletín Oficial del Estado.
- Destino.
- Diari de Girona.
- Diario Español.
- Diario Oficial del Ministerio del Ejército.
- Documentos de trabajo de la Asociación Española de la Historia Económica.
- Ebro 38. Revista internacional de la Guerra Civil (1936-1939).
- Ejército. Revista ilustrada de las armas y servicios.
- El Punt Avui.
- El Punt.

- Estado Mayor. Boletín decenal.
- Gaceta de la República
- Gaceta de Madrid.
- L'Autonomista
- L'Espurna.
- La Palanca.
- La Vanguardia
- Lauro: revista del Museu de Granollers.
- Memorial del Arma de Ingenieros.
- Monópolis. Revista ilustrada de economía.
- Pirineo.
- Revista de Girona.
- Revista de Obras Públicas.
- Revista Dovella.
- Revista Internacional de la Cruz Roja.
- Sàpiens.
- Treball

#### **ALTRES FONTS**

- [www.memoria.cat](http://www.memoria.cat).
- [www.barcelonabombardejada.cat](http://www.barcelonabombardejada.cat)
- [www.portalcultura.mde.es](http://www.portalcultura.mde.es)
- [www.pares.es](http://www.pares.es)
- [www.tdx.cat](http://www.tdx.cat)

#### **BIBLIOGRAFIA.**

- Acosta Bono, Gonzalo; Gutiérrez Molina, José Luis; Martínez Macías, Lola; del Río Sánchez, Ángel. *El canal de los presos (1940-1962). Trabajos forzados: de la represión política a la explotación económica*. Barcelona: Crítica, 2004.
- Afán Alcaraz, Juan. «Trenes blindados en la Guerra Civil española» dins de *Carril*, desembre de 1985
- Albertí, Santiago i Elisenda. *Perill de bombardeig! Barcelona sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Albertí Editors, 2004
- Alcofar, Nassaes, José Luís. *La aviación legionaria en la guerra española*. Barcelona: Euros, 1975.
- Almarcha Núñez Herrador, Esther. *Arquitectura y urbanismo rural durante el período de la autarquía en Castilla-la Mancha: Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones e instituto nacional de colonización*. Cuenca: ediciones de la Universidad de Castilla la Mancha, 1997 [en microforma].
- Alonso Baquer, M. *El Ebro, la batalla decisiva de los cien días*. Madrid: La esfera de los libros, 2003

- Amigó i Barbeta, Jordi. *Gener de 1939. Retirada i ocupació versus fugida i alliberació al Baix Llobregat*. inèdit, 2000
- Andrés Creus, Laura de. *El Preu de la fam: l'estraperlo a la Catalunya de la postguerra*. Badalona: Ara Llibre, 2010;
- Aracil, Rafael; Segura, Antoni; Oliva, J.; Pont, M. *Empresaris de postguerra. La Comisión de Incorporación Industrial y Mercantil número 2. 1939-1942*. Barcelona: Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, 1999.
- Arévalo Molina, Jacinto M. «Zapadores en campaña», dins el *Memorial del Arma de Ingenieros*, núm.75, de desembre de 2005
- Armengou, Montse; Belis, Ricard. *Ramon Perera. L'home dels refugis*. Barcelona: Rosa dels vents, 2008.
- Aznar, Manuel. *Historia militar de la Guerra de España (1936-1939). Ilustrada con fotografías y croquis de la campaña*. Madrid: Ediciones Idea, 1940
- Badia, Francesc. *Els camps de treball a Catalunya durant la Guerra Civil (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2001.
- Barallat, Mercè. «Els bombardejos de la ciutat de Lleida» dins Solé i Sabaté, Josep M. Villarroya, Joan (dir.) *Breu història de la Guerra Civil a Catalunya*. Barcelona: Edicions 62, 2005
- Barallat, Mercè. *La repressió a la postguerra civil a Lleida (1938-1945)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1991
- Barciela, Carlos (Ed.) *Autarquía y mercado negro: el fracaso económico del primer franquismo 1939-1959*. Barcelona: Ed. Crítica, 2003
- Barriuso Babot, Jordi. *Camps de concentració i unitats disciplinàries de treballadors a l'Espanya de Franco*. Treball inèdit de tercer cicle de doctoral de la Universitat Autònoma de Barcelona, 2002.
- Batlle i Gargallo, Lluís. *El transport ferroviari a Catalunya*. Barcelona: 1988
- Bayerri Raga, Josep; Bayerri Polo, Carme. *La reconstrucció de Tortosa (1940-1957)*. Tortosa: l'ordre de la cucafera, 1992
- Bernils i Mach, Josep M. *La guerra civil a Figueres 1936-1939*. Figueres: Publicacions Empordà S.A. 1986.
- Bertran i Musitu, José. *Experiencias de los Servicios de Información del Nordeste de España (SIFNE) durante la guerra. una teoría, una técnica y una escuela sobre información general*. Madrid: Espasa Calpe, 1940
- Blanchon, Jean-Louis. «El bombardeig de Puigcerdà el 23 de gener de 1938» dins de *Revista de Girona*, núm. 147, juliol – agost de 1991
- Blanco, Carlos. *La incompetencia militar de Franco*. Madrid: Alianza, 2000
- Bosch Bella, Xavier. *L'energia elèctrica a Catalunya 1944-1958*. Catarroja: Ed. Afers, 2007.
- Cabrera, Francisco. *Del Ebro a Gandesa. La batalla del Ebro, julio noviembre 1938*. Madrid: Almena, 2002
- Campo Rizo, José Miguel. «El Mediterráneo, campo de batalla de la Guerra Civil española: la intervención naval italiana. Una primera aproximación documental.» dins de *Cuadernos de Historia Contemporanea*, núm.19, Servicio de Publicaciones. Universitat Complutense. Madrid, 1997.

- Cardona, Gabriel i Losada, Juan Carlos. *Aunque me tires del puente*. Madrid: Aguilar, 2004
- Carrera, Albert y Tafunell, Albert (coord.). *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX-XX*. Bilbao: Fundación BBVA, 2005.
- Castejón, Rosa Maria. «El movimiento comercial del puerto de Barcelona.» *Revista de Geografía*. 1974.
- Castells, Andreu al llibre *Sabadell, informe de l'oposició. El franquisme i l'oposició sabadellenca*. Vol.6 Barcelona: Edicions Riutort Ribot i Serra, 1983
- Catalán Vidal, Jordi. *La economía española y la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona: Ariel, 1995
- Cepeda, J.C. *La batalla del Ebro*. Madrid: La razón española, 1997
- Clara, Josep. «Els bombardeigs marítims a Palamós durant la Guerra Civil.» A: DDAA. *Estudis sobre el Baix Empordà, vol.6* 1987.
- Clara, Josep. «Els bombardeigs a Blanes durant la guerra civil.» *Revista de Girona* [Girona], núm.118 (1986).
- Clara, Josep. «Girona sota les bombes (1936-1939)» *Revista de Girona* [Girona], núm.105 (1983).
- Clarà, Josep. *Esclaus i peons de la Nueva España: els batallons de treballadors a Catalunya (1939-1942)*. Girona: Centre d'Estudis Històrics de Girona, 2007
- Clavera, Esteban; Monés, Montserrat. *Capitalismo español: de la autarquía a la estabilización (1939-1959)*. Madrid: Ed. Cuadernos para el diálogo, 1978.
- Comín, Francisco; Martín Aceña, Miguel Muñoz i Javier Vidal. *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Anaya, 1998, 2 vol.
- DD.AA. «El bombardeig de Granollers, 50è aniversari. Granollers». Granollers: Museu de Granollers, 1988.
- DD.AA. *El franquisme al Baix Llobregat*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2001
- DD.AA. *La batalla de l'Ebre. Història, paisatge i patrimoni*. Barcelona: Pòrtic, 1999
- DD.AA. *La República i la Guerra Civil a Sabadell 1931-1939*. Ajuntament de Sabadell, 1986.
- DD.AA., *Arquitectura en Regiones Devastadas*. Madrid: Secretaria General Técnica del MOPU, 1987
- Douhet, Giulio. *Il dominio dell'aira*. Milà: Mondadori, 1932
- Dueñas, Oriol. *Els esclaus de Franco*. Barcelona: Ara Llibres, 2008
- Duro Fort, Robert. *Isona: la reconstrucció d'un poble de la línia de front al Prepirineu català*. Tremp: Garsineu Edicions, 2002
- Engel, Carlos. *Historia de las divisiones del Ejército Nacional 1936-1939*. Madrid: Ed. Almena, 2000
- Escoda Múnia, Coia. *El port de Tarragona*. Tarragona: port de Tarragona – Lunweg Editors, 2002.
- Forcadell, Carlos; Sabio, Alberto. *Paisajes para después de una guerra. El Aragón devastado y la reconstrucción bajo el franquismo (1936-1957)*. Saragossa: Diputación de Zaragoza, 2008
- Galí, Raimon. *L'Ebre i la caiguda de Catalunya*. Barcelona: Barcelonesa edicions, 1996

- Galitó, Pol; Gimeno, Manuel; Pita, Rodrigo; Tarragona, Josep. *Les batalles del Segre i la Noguera Pallaresa. L'atac final contra Catalunya (abril-desembre del 1938)*. Lleida: Pagès Editors, 2006.
- Gárate Córdoba, José María. *Mil días de fuego*. Barcelona: Ed. Luis de Caralt, 1972
- Gárate Córdoba, José María. *Partes oficiales de guerra*. Madrid: Ed. San Martín, 1977-1978
- García Valiño, Rafael. *Guerra de Liberación Española*. Madrid: 1949
- Garriga i Andreu, Joan. «A l'entorn d'unes darreres aportacions sobre el bombardeig de Granollers». *Revista del Museu de Granollers*, núm.9 (1995).
- Garriga i Andreu, Joan. *El bombardeig de 1938*. Granollers: Ajuntament de Granollers, 1990
- Gay, J. Víctor. «La Costa Brava, front de Guerra (1936-1939). Quinze vaixells enfonsats en el litoral gironí.» *Revista de Girona*, núm. 243, juliol-agost de 2007.
- Gayón García, Francisco; Muñoz Rubio, Miguel. «Los transportes y las comunicaciones durante la Guerra Civil.» dins del *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*. Setembre de 2006.
- Gimeno, Manuel. *Revolució, guerra i repressió al Pallars (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1989.
- Goma, José. *La guerra en el aire*. Barcelona: Editorial AHR, 1958.
- Gómez Bravo, Gutmaro. *La redención de penas. La formación del sistema penitenciario franquista 1936-1950*. Madrid: Libros Catarata, 2007.
- González Huix, Francisco J. *El asedio aéreo de Tarragona, 1937-1939*. Tarragona: Diputació de Tarragona, 1990.
- González Huix, Francisco J. *El puerto y la mar de Tarragona durante la Guerra Civil 1936-1939*. Tarragona: Diputació de Tarragona i Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV, 1995.
- Gordón Ordás, Félix. *Al borde del desastre. Economía y finanzas de España (1939-1959)*. México DF: Impresora Guitian, 1951.
- Grau Mateu, Josep. «Un diumenge de gener. El final de la guerra a Llinars del Vallès.», dins de *Lauro: revista del Museu de Granollers*, núm. 30, 2009
- Gutiérrez Casalá, J.L. *Catalanes en la 2ª Agrupación de Colonias Penitenciarias Militarizadas en Montijo*. Congrés “Els camps de concentració i el món penitenciari a Espanya durant la guerra civil i el franquisme”. Barcelona, 2002
- Henríquez Caubín, J. *La batalla del Ebro (Maniobra de una División)*. Mèxic, 1944.
- Huguet, M.; Segura, J.L. *Itineraris pel front del Segre. Guia excursionista per conèixer els escenaris de la Guerra Civil a la plana de Lleida*. Lleida: Pagès Editors, 2005
- Hurtado, Víctor; Segura, Antoni; Villarroya, Joan. *Atlas de la Guerra Civil a Catalunya*. Barcelona: Edicions Dau, 2010.
- Ibarz Gelabert, Jordi. «La depuració sindical i laboral al port de Barcelona durant el franquisme. Una aproximació a partir de la investigació nominal.» *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics*, 2002
- Infiesta Pérez, José Luis; Coll i Pujol, Josep. «Una aportación al estudio del bombardeo de Granollers el 31 de mayo de 1938». *Historia y Vida*, núm.319 (1994).
- Iñiguez, David; Gesalí, David. *Guerra aèria a la batalla de l'Ebre*. Barcelona: Ed. Dux, 2010
- Jackson, Gabriel. *La República Española y la Guerra Civil*. Barcelona: Ed. Crítica, 2006

- Jiménez, Àngel. *La Guerra Civil a Sant Feliu de Guíxols (1936-1939)*. Girona: Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, 1995.
- Jové i Serra, Bartomeu. «Refer el pont de Salgar. 1957». *La Palanca*, març de 2008, núm. 306.
- Lafuente, Isaías. *Esclavos por la patria*. Madrid: Temas de Hoy, 2002.
- Líster, Enrique. *Nuestra guerra; aportaciones para una historia de la Guerra Nacional Revolucionaria del Pueblo Español 1936-1939*. París: Librairie du Globe, 1966
- Llaugé, Félix. *Historia mundial de la aviación de guerra*. Barcelona: Ed. De Vecchi, 1973.
- López García, Mercedes. *MZA. Historia de sus estaciones*. Madrid: 1986
- López Gómez, José Manuel. *Un modelo de arquitectura y urbanismo franquista en Aragón: la Dirección General de Regiones Devastadas, 1939-1957*. Saragossa: Departamento de Educación y Cultura, 1995 (estudios y monografías, 23)
- López Muñoz, E. M. «Los cursos de agua en la ofensiva y la defensiva.» *Ejército. Revista ilustrada de las armas y servicios*. Núm. 125, juny de 1950.
- López Rovira, Carles. *La conquesta de Catalunya: diari d'operacions de l'Exèrcit del Nord (desembre de 1938 – febrer de 1939)*. Tesis inèdita, Universitat Autònoma de Barcelona, 2010.
- López Sánchez, Àngel. *Puentes de la época medieval en las cuencas de los ríos Ter, Fluviá y Muga*. Tesis inèdita: UPC, 2010.
- Marín Muñoz, Antonio. *La reconstrucción de la provincia de Jaén bajo el franquismo, 1939-1957: la Dirección General de Regiones Devastadas*. Lopera: Ed. Autor, 2007
- Maristany, Manuel. *Un siglo de ferrocarril en Catalunya*. Barcelona: Buró Gràfic, 1992
- Martínez Bande, José M. *La campaña de Cataluña*. Madrid: Ed. San Martín, 1979
- Martínez Bande, José Manuel. *La batalla del Ebro*. Madrid: Editorial San Martín, 1978
- Massot i Muntaner, Josep. *El desembarcament de Bayo a Mallorca, agost-setembre de 1936*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1997.
- Mayayo, Andreu; Lo Cascio, Paola; Rúa, José Manuel. *Economía franquista y corrupción*. Madrid: Flor del Viento, 2010
- Mendiola Gonzalo, Fernando. «El impacto de los trabajos forzados en la economía vasconavarra (1937-1945).» dins *Documentos de trabajo de la Asociación Española de la Historia Económica*, núm. 5, 2010.
- Mendiola, Fernando; Beaumont, Edurne. *Esclavos del franquismo en el Pirineo*. Tafalla: Txalaparta, 2006
- Mezquida Gené, Luis M. *La batalla del Segre. Repercusiones del Ebro en el Oeste de Cataluña. Marcha por Aragón. Asedio y defensa de Lleida. Ataques a las cabezas de puente de Balaguer y Serós. Acción diversiva de Vilanueva de la Barca y ofensiva del Bajo Segre (1938-1939)*. Tarragona: Diputació de Tarragona, 1972 (reeditada 2004).
- Mezquida i Gené, Luis M. *La batalla del Ebro. Asedio de Tortosa y combates de Amposta. Del río Guadalupe al Gayá, con las ocupaciones de Falset, Montblanc, Valls, Reus i Tarragona (1938-39)*. Tarragona: Diputación Provincial de Tarragona, 1970
- Mezquida y Gené, Luis M. *La batalla del Ebro. Asedio y defensa de Villalba de los Arcos*. Tarragona: Diputación de Tarragona, 1967
- Minguela i Piñol, Josep M. *Notes sobre el Cap de Pont de Seròs*. Lleida: Institut d'Estudis Ilerdencs de la Diputació de Lleida, 1992.



- Modesto, Juan. *Soy del quinto regimiento. (Notas de la guerra española)*. París: Ediciones de la Librairie du Globe - Colección Ebro, 1974
- Molinero, C. Sala, M. i Sobrequés, J. (EDS). *Una inmensa prisió. Los campos de concentraci3n y las prisiones durante la guerra civil y el franquismo*. Barcelona: Crítica, 2003
- Monfort, Aram. *Barcelona 1939. El camp de concentraci3 d'Horta*. Barcelona: L'Avenç, 2008
- Morten Heiberg i Ros Agudo, Manuel. *La trama oculta de la Guerra Civil. Los servicios secretos de Franco*. Barcelona: Crítica, 2006
- Muñoz Rubio, Miguel. *RENFE (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*. Madrid: Ediciones Luna S.L. – Fundaci3n de los ferrocarriles espańoles, 1995
- Pascual, Pedro. «Campos de concentraci3n y batallones de trabajadores», dins *Historia 16* n°310, febrer de 2002
- Pastor Petit, Domènec. *Espionaje. Espańa 1936-1939*. Barcelona: Bruguera, 1977
- Pastor Petit, Domènec. *La cinquena columna a Catalunya (1936-1939)*. Barcelona: Galba, 1978
- Pastor Petit, Domènec. *Los dossiers secretos de la Guerra Civil*. Barcelona: Argos Vergara, 1978
- Pastor Petit, Domènec. *Traïdors a Catalunya*. Barcelona: Ed. Base, 2007
- Patronat Municipal de Cultura-Museu de Matar3. *150 anys de ferrocarril a Catalunya*. Museu de Matar3, 1998
- Peña Boeuf, Alfonso. *Memorias de un ingeniero político*. Madrid: Artes Gráficas, 1954
- Pernau, Josep. *Diario de la caída de Cataluńa*. Barcelona: Ediciones B, 1989.
- Pérez del Pulgar, J.A. *La soluci3n que Espańa da al problema de sus presos políticos*. Valladolid, 1939.
- Pérez Escolano, Víctor. *Guerra civil y Regiones Devastadas*. Madrid, 1987.
- Picañol, Javier. «Puentes volados.» *Destino. Política de unidad*. Núm. 137, 2 de març de 1940
- Piqué i Padr3, Jordi. *La crisi de la rereguarda. Revoluci3 i Guerra Civil a Tarragona (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1998.
- Poblet i Feijoo, Francesc. *Els bombardeigs a Barcelona durant la Guerra Civil*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2005
- Puig Rovira, Francesc X. *Vilanova 1936-1939. El govern municipal i altres aspectes*. Vilafranca del Penedès: Institut d'Estudis Penedesencs, 1994.
- Pujadas Martí, X. *Tortosa 1936-1939: mentalitats, revoluci3 i guerra civil*. Tortosa: Cooperativa Gráfica, 1988.
- Quesada Gómez, Agustín. «Historia del Arma de Ingenieros. Abriendo camino. Presentaci3n del II tomo.» *Memorial del Arma de Ingenieros*, núm.72, desembre de 2004.
- Renart, Joaquim *Diari 1918-1961. La guerra: volum sisè (1936-1939)*. Barcelona: Proa, 2003.
- Reverte, J. *La batalla del Ebro*. Barcelona: Ed. Crítica, 2003
- Rodrigo, Javier. *Cautivos. Los campos de concentraci3n en la Espańa franquista 1936-1947*. Barcelona: Crítica, 2005.
- Rodrigo, Javier. *Los campos de concentraci3n franquistas*. Madrid: Ed. Siete Mares, 2003

- Rojo, Vicente. *¡Alerta los pueblos! Estudio político-militar del período final de la guerra española*. Esplugues de Llobregat: Ed. Ariel, 1974
- Ruíz Martín, Ángel. «Bosquejo histórico del Arma de Ingenieros». *Ejército. Revista ilustrada de las armas y servicios*. Núm.125, juny de 1950.
- Sagués San José, Joan. *Una ciutat en guerra. Lleida en la guerra civil espanyola. 1936-1939*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2003.
- Salas Larrazabal, Jesús. «La guerra en el aire», dins Hugh Thomas (dir.), *La Guerra Civil Española*, vol.6. Madrid: ed. Urbión, 1979.
- Salvador i Andrés, Lluís de. *Quan la mort venia del cel. Memòria dels bombardejos sobre Tarragona (1937-1939)*. Valls: Cossetània Edicions, 2009
- Salvador i Andrés, Lluís de. *Tarragona sota les bombes. Crònica d'una societat en guerra (1936-1939)*. Valls: Cossetània Edicions, 2005.
- Sánchez Arce, Roser. «El pont de la reforma (Manresa)» *Dovella*, desembre de 1992
- Sánchez Cervelló, Josep. «Els bombardejos sobre Tarragona» dins *La Guerra Civil a Catalunya (1936-1939)*. Barcelona: Edicions 62, 2004.
- Sánchez Cervelló, Josep; Clua Micola, Pere. *La Batalla de l'Ebre: Un riu de sang*. Gandesa: Espais de la Batalla de l'Ebre, 2005.
- Sardans, Jordi. «Manresa al final de la Guerra Civil». *Revista Dovella*, núm.4, 1982
- Solé Barajau, Queralt. *A les presons de Franco*. Barcelona: Proa, 2004.
- Solé i Barjau, Queralt. *Els morts clandestins. Les fosses comunes de la Guerra Civil a Catalunya (1936-1939)*. Catarroja: Ed. Afers, 2008
- Solé i Sabaté, Josep M. (dir.) *Història de la presó Model de Barcelona*. Lleida: Pagès editors, 2000.
- Solé i Sabaté, Josep M. *La repressió franquista a Catalunya (1938-1953)*. Barcelona: Edicions 62, 1985.
- Solé i Sabaté, Josep M. Villarroya, Joan. *España en llamas. La Guerra Civil desde el aire*. Madrid: Temas de Hoy, 2003.
- Solé i Sabaté, Josep M., Villarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1986.
- Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan (dir.) *Breu història de la Guerra Civil a Catalunya*. Barcelona: Edicions 62, 2005
- Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan. *L'ocupació militar de Catalunya. Març 1938 – febrer 1939*. Barcelona: L'Avenç, 1987
- Solé i Sabaté, Josep M.; Villarroya, Joan. *La repressió a la rereguarda de Catalunya (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1989 (2vol.).
- Soler Fuensanta, José Ramón i López-Brea Espiau, Francisco J. *Soldados sin rostro. Los servicios de información, espionaje y criptografía en la Guerra Civil española*. Barcelona: Inédita Editores, 2008.
- Suárez, Ángel. *Libro blanco sobre las cárceles franquistas 1939-1976*. França: Ruedo Ibérico, 1976.
- Subirats Piñana, Josep. *Tortosa, front de guerra. la rereguarda durant la Guerra Civil*. Barcelona: Columna Edicions, 1996
- Subirats Piñana, Josep. *Tortosa, front de guerra: la rereguarda durant la guerra civil*. Barcelona: Columna, 1996.

- Tagüeña Lacorte, Manuel. *Testimonio de dos guerras*. Barcelona: Ed. Planeta, 2005
- Tarradellas, Josep. *Crònica de la Guerra Civil a Catalunya*. 2 vol. Barcelona: Generalitat de Catalunya Ed. Dau, 2009
- Termes, Josep. *Història de Catalunya*, vol.6. *De la revolució de Setembre a la fi de la Guerra Civil (1868-1939)*. Barcelona: Edicions 62, 1992.
- Thomas, Hugh. *La Guerra Civil española*. 2 vol. Barcelona: Ed. Grijalbo, 1979.
- Tormo, David. «El lent i feixuc intent de reconstrucció d'un país en ruïnes.» DD.AA. *Catalunya durant la Guerra Civil dia a dia*. Vol.24: *Pèrdues humanes i econòmiques de la guerra*. Barcelona: Ed.62 – *La Vanguardia*, 2006
- Torre Enciso, Cipriano; Muro Zegri, D. *La marcha sobre Barcelona*. Madrid: Editorial Nacional, 1939
- Torrecillas, Vicente Javier. *Arquitectura social y estado entre 1939 y 1957. La Dirección General de Regiones Devastadas*. Tesis doctoral inèdita, UNED, 2008
- Torres Fabra, Ricard Camil. «Un objectiu primordial de l'aviació franquista: la frontera oriental dels Pirineus.» dins *Ebre 38. Revista internacional de la Guerra Civil (1936-1939)*. Núm.3, febrer de 2008.
- Torres, Estanislau. *La batalla de l'Ebre i la caiguda de Barcelona*. Lleida: Pagès Editors, 1999
- Ubach Soler, Tomàs. *El ferrocarril. La xarxa catalana*. Barcelona: 1984.
- Urarte Eznarriaga, Emilio de. «Los pontoneros rojos en el paso del Ebro.» *Ejército. Revista ilustrada de las armas y servicios*. Ministerio del Ejército: Madrid, núm. 18, juliol de 1941
- Vidiella, Alfons. *El Vendrell 1936-1939*. Vilafranca del Penedès, 2000.
- Villarroya, Joan (dir.). *Tres dies de març*. Barcelona: El Punt, 2008
- Villarroya, Joan (ed.). *Diari de guerra de Josep M. Cuyàs Tolosa*. 2 vol. Badalona: Museu de Badalona, 2006
- Villarroya, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona durant la Guerra Civil: 1936-1939*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1999
- Villarroya, Joan. *Revolució i Guerra Civil a Badalona*. Badalona, 1981.

ANNEXES.

1. BATALLONS DE TREBALLADORS DESTINATS A LA RECONSTRUCCIÓ DE PONTS I FERROCARRILS A CATALUNYA (AGOST – NOVEMBRE DE 1939).

BBTT	Agost de 1939	Autoritat de qui depenen	Novembre de 1939	Feina	Autoritat de qui depenen
<b>FET-JONS</b>	PM Blanes (Selva)	Servei Ponts i Camins	PM Sant Joan de les Fonts (Garrotxa)		Enginyers Militars
	1 Sarrià de Ter (Gironès)	"	1 Sarrià de Ter (Gironès)	Construcció pont i carretera	"
	2 Olot (Garrotxa)	"	2 Vall de Bianya (Garrotxa)	"	"
	3 Cateella (Maresme)	"	3 Sarrià de Ter (Gironès)	"	"
	4 Torelló (Osona)	"	4 Sant Pau de Segúries (Ripollès)	"	"
<b>11</b>			PM Figueres (Alt Empordà)		Cap 1 Bon Regto Fortificacions
			1 Colera (Alt Empordà)	Reparació ponts i desviaments	"
			2 Llançà (Alt Empordà)	"	"
			3 Rabós (Alt Empordà)	"	"

				4 Garriguella (Alt Empordà)	"	"
<b>12</b>	PM Barcelona (Barcelonès)	Servei de Ponts i Camins	PM Barcelona (Barcelonès)			Jefatura de Ponts i Camins de Catalunya
	1 Sant Hipòlit de Voltregà (Osona)	"	1 Sarrià de Ter (Gironès)		Reparació ponts	"
	2 Vallfogona (Ripollès)	"	2 Sant Joan de les Abadesses (Ripollès)		"	"
	3 Sant Quintí de Mediona (Alt Penedès)	"	3 Ripoll (Ripollès)		"	"
	4 La farga	"	4 Vallfogona (Ripollès)		"	"
<b>50</b>	PM Igualada (Anoia)	Servei de Ponts i Camins	PM Copons (Anoia)			Jefatura de Ponts i Camins de Catalunya
	1 Poble de Claramunt/Jorba (Anoia)	"	1 Torà (Segarra)		Carretera	"
	2 Lleida (Segrià)/Agramunt (Urgell)	"	2 Agramunt (Urgell)		"	"
	3 Vallfogona (Ripollès)	"	3 Artesa de Segre (Noguera)		"	"
	4 Jorba (Anoia)	"	4 Artesa de Segre (Noguera)		"	"

<b>66</b>	PM Girona (Gironès)	Ferrocarrils	PM Prat del Llobregat (Baix Llobregat)		2 Unitat 1 Batalló Ferrocarrils
	1 Arboç (Baix Penedès)	"	1 Sitges (Garraf)	Desenrunament túnel	"
	2 Flaçà (Gironès)	"	2 Hostalric (Selva)	Via ferrocarril MZA	"
	3 Flaçà (Gironès)	"	3 Anglès (Selva)	Via ferrocarril MZA i ponts	"
<b>68</b>			PM Torelló (Osona)		Servei Militar Ferrocarrils
			1 Sant Quirze de Besora (Osona)	Reconstrucció pont ferrocarril	"
	2 Manlleu (Osona)	Ferrocarril	2 La Farga de Bebis	Barcelona - Puigcerdà	"
	3 Manlleu (Osona)	"	3 Montcada (Vallès Occidental)	"	"
	4 Ripoll (Ripollès)	"	4 Manresa (Bages)	"	"
<b>69</b>	PM Horta de Sant Joan (Terra Alta)	Ferrocarril	Surt de Catalunya		
	1 Bot (Terra Alta)	"			
	2 Lladó (Alt Empordà)	"			
	3 Alcañiz (Terol)	"			
	4 Cretas (Terol)	"			

<b>108</b>	PM Barbastre (Osca)	Servei de Ponts i Camins				
	1 Martorell - Molins (Baix Llobregat)	"				
	2 Santa Maria del Camí	"				
	3 Borredà- Berga (Berguedà)	"				
	4 Martorell - Barcelona	"				
	5 Borredà- Berga (Berguedà)	"				
	6 Monjos (Alt Penedès)	"				
	7 Lleida - Alcarriàs - Barcelona	"				
<b>122</b>	PM Manresa (Bages)	Servei de Ponts i Camins	PM Manresa (Bages)		Servei Militar de Ponts i Camins de Catalunya	
	1 Clariana (Solsonès)	"	1 Ogem (Solsonès)			Reparació ponts "

	2 Sant Vicenç de Castellet (Bages)	"	2 Pont de Bar (Alt Urgell)	"	"
	3 Cardona (Bages)	"	3 Cardona (Bages)	"	"
	4 Bonaigua	"	4 Bagergue (Vall d'Aran)	Reparació carretera	"
<b>124</b>			PM Palau de Saverdera (Alt Empordà)		Cap Fortificacions Enginyers Figueres
			1 Palau de Saverdera (Alt Empordà)	Construcció ponts de Pau a Roses	"
			2 Palau de Saverdera (Alt Empordà)	"	"
			3 Palau de Saverdera (Alt Empordà)	"	"
			4 Palau de Saverdera (Alt Empordà)	"	"
<b>125</b>	PM Manresa (Bages)	Servei de Ponts i Camins	PM Manresa (Bages)		Servei de Ponts i Camins de la 4 Regió.
	3 Sant Vicenç de Castellet (Bages)	"	3 Martorell (Baix Llobregat)	Construcció pont	"
	4 Sant Salvador de Guardiola (Bages)	"	4 Sant Salvador de Guardiola (Bages)	"	"



<b>134</b>	PM Torelló (Osona) - La Molina			PM Martorell (Baix Llobregat)		Excm. General 15 Div.
				1 Guixers (Solsonès)	Carretera	"
				2 Navès (Solsonès)	Carretera	"
				3 Castellar de la Ribera (Solsonès)	"	"
				4 Martorell (Baix Llobregat)	"	"
<b>147</b>	PM Manresa (Bages)	Servei de Ponts i Camins	PM Manresa (Bages)			Enginyers Militars
	1 Martorell (Baix Llobregat)	"				"
	2 Puiggròs (Garrigues)	"	2 Montmajor (Berguedà)		Construcció ponts	"
	3 Vilada (Berguedà)	"	3 Solsona (Solsonès)		"	"
	4 Sant Pau de Segúries (Ripollès)	"	4 El Pasteral (Selva)		"	"
<b>150</b>	PM Prat del Llobregat (Baix Llobregat)	Ferrocarril	PM Prat del Llobregat (Baix Llobregat)			Comandant en cap 1 Batalló Regio FC nº2
	1 Sant Miquel de Fluvià (Alt Empordà)	"	1 Alcunzar		Reconstrucció pont	"

	2 Bonaigua	"	2 Torralba (Conca)	Reconstrucció túnel	"
	3 Darnius (Alt Empordà)	"	3 Fuencaliente Ciudad Real	Reconstrucció pont	"
	4 Sant Miquel de Fluvià (Alt Empordà)	"	4 Sant Miquel de Fluvià (Alt Empordà)	"	"
<b>Bon 156</b>	PM Lleida (Segrià)	Servei de Ponts i Camins	PM Arboç (Baix Penedès)		Enginyers Militars
	1 Arboç (Baix Penedès)	"	1 La Clau	Carretera	"
	2 Castellolí (Anoia)	"	2 Lleida (Segrià)	Reconstrucció carretera	Govern Militar de Lleida
			3 Vielha (Vall d'Aran)	Túnel	Enginyers Civils
			4 Arboç (Baix Penedès)	Carretera	Enginyers Militars
<b>162</b>	PM Mataró (Maresme)	Servei de Ponts i Camins	PM Pont Major (Gironès)		Jefatura de Ponts i Camins
	1 Riudellots (La Selva)	"	1 Esponella (Pla de l'Estany)	Reconstrucció ponts i camins	"
	2 Franciach (la Selva)	"	2 Avinyonet (Alt Penedès)	"	"
	3 Sarrià de Ter (Gironès)	"	3 Agullana (Alt Empordà)	"	"
	4 Sarrià de Ter (Gironès)	"	4 Pont Major (Gironès)	"	"

163			PM Xerta (Baix Ebre)		Enginyers ponts i camins
			1 Xalamera (Aragó)	Obres ferrocarril Pinell Tortosa	"
			2 Xalamera (Aragó)	"	"
			3 Laval	"	"
			4 Laval	"	"
164	3 Belleire (Noguera)	Pont			
177	PM Vilafranca de Penedès (Alt Penedès)	Servei de Ponts i Camins	PM Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)		Enginyers Militars
	1 l'Ordal (Garraf)	"	1 Martorell (Baix Llobregat)	Construcció pont	"
	2 Ordal (Garraf)	"	2 Ordal (Garraf)	Reconstrucció pont	"
	3 Subirats (Alt Penedès)	"	3 Subirats (Alt Penedès)	Desviament carretera	"
	4 Vallirana (Baix Llobregat)	"	4 Ordal (Garraf)	Reconstrucció pont	"

BATALIONS DE TREBALLADORS DESTINATS A LA RECONSTRUCCIÓ DE PONTS I FERROCARRILS A CATALUNYA (GENER – JULIOL DE 1940)

BETT	Gener 1940	Treball	Febrer de 1940	Treball	Març de 1940	Treball	Abril de 1940	Treball	Mai de 1940	Treball	Juny de 1940	Treball	Juliol de 1940	Treball
11	PM Figueres (Alt Empordà)		PM Figueres (Alt Empordà)	Arreglo pont i desviaments	PM Figueres (Alt Empordà)	PM Figueres (Alt Empordà)	PM Figueres (Alt Empordà)		PM Figueres (Alt Empordà)		PM Manso de Corbera		PM Manso de Corbera	
	1 Colera (Alt Empordà)	Arreglo pont i desviaments	1 Espolla (Alt Empordà)	"	1 Rabós (Alt Empordà)	Arreglar ponts i camins	1 Rabós (Alt Empordà)	Arreglar ponts i camins	1 Espolla (Alt Empordà)	Reconstrucció pont	1 Manso de Corbera	Reconstrucció pont	1 Manso de Corbera	Reconstrucció pont
	2 Llançà (Alt Empordà)	"	2 Llançà (Alt Empordà)	"	2 Llançà (Alt Empordà)	"	2 Terrades (Alt Empordà)	"	2 Espolla (Alt Empordà)	"	2 Manso de Corbera	"	2 Manso de Corbera	"
	3 Rabós (Alt Empordà)	"	3 Lleida (Segrià)	"	3 Lleida (Segrià)	"	3 Lleida (Segrià)	"	3 Espolla (Alt Empordà)	"	3 Manso de Corbera	"	3 Manso de Corbera	"
	4 Garriguella (Alt Empordà)	"	4 Garriguella (Alt Empordà)	"	4 Garriguella (Alt Empordà)	"	4 Garriguella (Alt Empordà)	"	4 Vilamaniscle (Alt Empordà)	Construcció pista	4 Manso de Corbera	"	4 Manso de Corbera	"
				Ponts i camins										
12	PM Sant Joan de les Abadesses (Ripollès)		PM Sant Joan de les Abadesses (Ripollès)		PM Sant Joan de les Abadesses (Ripollès)	PM Sant Joan de les Abadesses (Ripollès)	PM Sant Joan de les Abadesses (Ripollès)		PM Sant Joan de les Abadesses (Ripollès)					
	1 Sarrià de Ter (Gironès)	Reparació pont	1 Olot (Garrotxa)	Reparació pont	1 Olot (Garrotxa)	Arreglar ponts	1 Olot (Garrotxa)	Arreglar ponts	1 Olot (Garrotxa)	Arreglar ponts				
	2 Sant Joan de les Abadesses (Ripollès)	"	2 Sant Joan de les Abadesses (Ripollès)	"	2 Sant Joan de les Abadesses (Ripollès)	"	2 Sant Joan de les Abadesses (Ripollès)	"	2 Sant Joan de les Abadesses (Ripollès)	"				
	3 Gombren (Ripollès)	"	3 Ripoll (Ripollès)	"	3 Ripoll (Ripollès)	"	3 Ripoll (Ripollès)	"	3 Ripoll (Ripollès)	"				



66	PM Prat del Llobregat (Baix Llobregat)	1 Calafell (Baix Penedès)	Construcció pont ferrocarril	PM Prat del Llobregat (Baix Llobregat)	1 Calafell (Baix Penedès)	Construcció pont ferrocarril	PM Prat del Llobregat (Baix Llobregat)	1 Calafell (Baix Penedès)	PM La Jonquera (Alt Empordà)	1 La Jonquera (Alt Empordà)	Construcció pista	PM La Jonquera (Alt Empordà)	1 La Jonquera (Alt Empordà)	Construcció pista
		2 Portbou (Alt Empordà)	"	2 Flaçà (Gironès)	2 Flaçà (Gironès)	"	2 Flaçà (Gironès)	2 Flaçà (Gironès)	2 La Jonquera (Alt Empordà)	2 La Jonquera (Alt Empordà)	"	2 La Jonquera (Alt Empordà)	2 La Jonquera (Alt Empordà)	"
	3 Anglès (Selva)		"	3 Anglès (Selva)	3 Anglès (Selva)	"	3 Anglès (Selva)	3 Anglès (Selva)	3 La Jonquera (Alt Empordà)	3 La Jonquera (Alt Empordà)	"	3 La Jonquera (Alt Empordà)	3 La Jonquera (Alt Empordà)	"
68	PM Torelló (Osona)	PM Torelló (Osona)		PM Torelló (Osona)	PM Torelló (Osona)		PM Torelló (Osona)	PM Torelló (Osona)						
	1 Sant Quirze de Besora (Osona)	Reconstrucció pont	Reconstrucció pont	1 Sant Quirze de Besora (Osona)	1 Sant Quirze de Besora (Osona)	Reconstrucció pont ferrocarril	Reconstrucció pont ferrocarril	Reconstrucció pont ferrocarril						
	2 Torelló (Osona)	"	"	2 Torelló (Osona)	2 Torelló (Osona)	"	2 Torelló (Osona)	2 Torelló (Osona)						
	3 Montcada (Vallès Occidental)	"	"	3 Baidés	3 Baidés	"	3 Baidés	3 Baidés						
	4 Manresa (Bages)	"	"	4 Baidés	4 Baidés	"	4 Baidés	4 Baidés						
78	PM Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	PM Torroella de Montgrí (Baix Empordà)		PM Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	PM Torroella de Montgrí (Baix Empordà)		PM Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	PM Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	PM Agullana (Alt Empordà)	PM Agullana (Alt Empordà)		PM Agullana (Alt Empordà)	PM Agullana (Alt Empordà)	
	1 Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	Ponts i camins	Ponts i camins	1 Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	1 Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	Ponts i camins	Ponts i camins	Ponts i camins	1 Darnius (Alt Empordà)	1 Darnius (Alt Empordà)	Ponts i camins	1 Darnius (Alt Empordà)	1 Darnius (Alt Empordà)	Ponts i camins
	2 Torroella de Montgrí (Baix Empordà)			2 Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	2 Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	"	2 Maçanet de la Selva (Selva)	2 Darnius (Alt Empordà)	2 Peralada (Alt Empordà)	2 Peralada (Alt Empordà)	Construcció pista	2 Peralada (Alt Empordà)	2 Peralada (Alt Empordà)	Construcció pista
	3 Girona (Gironès)	"	"	3 Girona (Gironès)	3 Girona (Gironès)	"	3 Girona (Gironès)	3 Girona (Gironès)	3 Girona (Gironès)	3 Girona (Gironès)	Reconstrucció pont	3 Girona (Gironès)	3 Girona (Gironès)	Reconstrucció pont



	Empordà	(Alt Empordà)	Reconstrucció pont	Empordà	Reconstrucció pont	Empordà	Reconstrucció ponts de Vilajuïga (Alt Empordà) a Roses	Empordà										
	1 Vilajuïga (Alt Empordà)	1 Vilajuïga (Alt Empordà)	Reconstrucció pont	1 Vilajuïga (Alt Empordà)	Reconstrucció pont	1 Vilajuïga (Alt Empordà)	Reconstrucció ponts de Vilajuïga (Alt Empordà) a Roses											
	2 Vilajuïga (Alt Empordà)	2 Vilajuïga (Alt Empordà)	"	2 Vilajuïga (Alt Empordà)	"	2 Vilajuïga (Alt Empordà)	"											
	3 Palau Savadera (Alt Empordà)	3 Palau Savadera (Alt Empordà)	"	3 Palau Savadera (Alt Empordà)	"	3 Vilajuïga (Alt Empordà)	"											
	4 Palau Savadera (Alt Empordà)	4 Vilajuïga (Alt Empordà)	"	4 Vilajuïga (Alt Empordà)	"	4 Vilajuïga (Alt Empordà)	"											
	PM Manresa (Bages)	PM Manresa (Bages)		PM Torroella de Montgrí (Baix Empordà)		PM Torroella de Montgrí (Baix Empordà)												
125	1 Oyarzun (Guipúscoa)	1 Manresa (Bages)	Fortificació	1 Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	Construcció pont	1 Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	Construcció pont											
	2 Callús (Bages)	2 Callús (Bages)	Recuperació material de guerra	2 Callús (Bages)	"	2 Callús (Bages)	"											
	3 Martorell (Baix Llobregat)	3 Martorell (Baix Llobregat)	Construcció pont	3 Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	"	3 Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	"											
	4 Sant Salvador de Guardiola (Bages)	4 Sant Salvador de Guardiola (Bages)	"	4 Balsareny (Bages)	"	4 Balsareny (Bages)	"											
134	PM Martorell (Baix)	PM Martorell		PM Martorell		PM Martorell												



	Llobregat)		(Baix Llobregat)		(Baix Llobregat)															
	1 Solsona (Solsonès)	Construcció pont	1 Figols de les Mines (Berguedà)	Reconstrucció carretera i pont	1 Figols de les Mines (Berguedà)	Reconstrucció carretera i pont														
	2 Navès (Solsonès)	"	2 Berga (Berguedà)	"	2 Guixes	"														
	3 Castellar de la Ribera (Solsonès)	"	3 Castellar de la Ribera (Solsonès)	"	3 Castellar de la Ribera (Solsonès)	"														
	4 Martorell (Baix Llobregat)	"	4 Santa Maria de Martorell (Baix Llobregat)	"	4 Martorell (Baix Llobregat)	"														
	PM Súria (Bages)		PM Sant Vicenç de Castellet (Bages)		PM Sant Vicenç de Castellet (Bages)															
<b>136</b>		A disposició Jefatura Ponts i Camins	1 Lleida (Segrià)	Reparació de carreteres	1 Pont de Vilomara (Bages)	Reparació carretera														
	2 Balsareny (Bages)	"	2 Lleida (Segrià)	"	2 Balsareny (Bages)	Reparació pont														
	3 Súria (Bages)	"	3 Sant Vicenç de Castellet (Bages)	Reparació pont	3 Sant Vicenç de Castellet (Bages)	"														
	4 Argençola (Anoia)	"	4 Argençola (Anoia)	"	4 Argençola (Anoia)	"														
	PM Manresa (Bages)		PM Manresa (Bages)		PM Lleida (Segrià)															
	1 Masia Parella	Construcció pista	1 Sant Joan de les Abadesses (Ripollès)	Construcció pista	1 Lleida (Segrià)	Construcció pont														
	2 Montmajor (Berguedà)	Construcció pont	2 Montmajor (Berguedà)	Construcció pont	2 Montmajor (Berguedà)	"														
	3 Oliola (Noguera)	"	3 Oliola (Noguera)	"	3 Oliola (Noguera)	"														
<b>147</b>																				

	4 Pasteral (Selva)	"	4 Pasteral (Selva)	"	4 Pasteral (Selva)	"		"												
<b>156</b>	PM Arboç (Baix Penedès)		PM Arboç (Baix Penedès)		PM Tiurana (Noguera)		PM Tiurana (Noguera)		PM Tiurana (Noguera)		PM Tiurana (Noguera)		PM Tiurana (Noguera)							
	1 Castellnou (Alt Urgell)	Construcció pont	1 Castellnou de Bassella (alt Urgell)	Construcció pont	1 Castellnou de Bassella (alt Urgell)	Construcció pont	1 Castellnou de Bassella (alt Urgell)	Construcció pont	1 Castellnou de Bassella (alt Urgell)	Construcció pont	1 Castellnou de Bassella (alt Urgell)	Construcció pont	1 Castellnou de Bassella (alt Urgell)	Reconstrucció pont						
	4 Tiurana (Noguera)	Construcció pont	4 Tiurana (Noguera)	Construcció pont	4 Tiurana (Noguera)	Construcció pont	4 Tiurana (Noguera)	Construcció pont	4 Tiurana (Noguera)	Construcció pont	4 Tiurana (Noguera)	Construcció pont	4 Vielha (Vall d'Aran)	Reconstrucció túnel						
<b>162</b>	PM Girona (Gironès)		PM Girona (Gironès)		PM Girona (Gironès)	Es fusiona al 63														
	1 Espotellà (Pla de l'Estany)	Reconstrucció ponts i camins	1 Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	Reconstrucció ponts i camins	1 Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	Reconstrucció ponts i camins														
	2 Avinyonet (Alt Empordà)	"	2 Avinyonet (Alt Empordà)	"	2 Avinyonet (Alt Empordà)	"														
	3 Agullana (Alt Empordà)	"	3 Agullana (Alt Empordà)	"	3 Agullana (Alt Empordà)	"														
	4 Pontmajor (Gironès)	"	4 Pontmajor (Gironès)	"	4 Anglès (Selva)	"														
<b>163</b>	PM Xerta (Baix Ebre)		PM Xerta (Baix Ebre)		PM Xerta (Baix Ebre)		PM Xerta (Baix Ebre)		PM Xerta (Baix Ebre)		PM Xerta (Baix Ebre)		PM Xerta (Baix Ebre)							
	1 Xalamera	Obres ferrocarril Pinell Tortosa	1 Xalamera	Obres ferrocarril Pinell Tortosa	1 Xalamera	Obres ferrocarril Pinell Tortosa	1 Bot (Terra Alta)	Obres ferrocarril Pinell Tortosa	1 Bot (Terra Alta)	Obres ferrocarril Pinell Tortosa	Obres ferrocarril Pinell Tortosa	1 Bot (Terra Alta)	1 Bot (Terra Alta)	Obres ferrocarril Pinell Tortosa						
	2 Xalamera	"	2 Xalamera	"	2 Xerta (Baix Ebre)	"	2 Xerta (Baix Ebre)	"	2 Xerta (Baix Ebre)	"	2 Xerta (Baix Ebre)	"	2 Xerta (Baix Ebre)	"						
	3 Laval	"	3 Laval	"	3 Bot (Terra Alta)	"	3 Horta de Sant Joan (Terra Alta)	"	3 Horta de Sant Joan (Terra Alta)	"	3 Horta de Sant Joan (Terra Alta)	"	3 Horta de Sant Joan (Terra Alta)	"						

	4 Laval	"	4 Laval	"	4 Pinell (Terra Alta)	"	4 Venta del Rio	Alta)	4 La Vall	"			
<b>164</b>	PM Montcada i Reixach (Vallès Occidental)		PM Montcada i Reixach (Vallès Occidental)		PM Montcada i Reixach (Vallès Occidental)		Fusiona al 140						
	1 Montcada i Reixach (Vallès Occidental)	Ponts i camins	1 Montcada i Reixach (Vallès Occidental)	Reparació carretera	1 Montcada i Reixach (Vallès Occidental)	Reparació carretera							
	2 Montcada i Reixach (Vallès Occidental)	"	2 Montcada i Reixach (Vallès Occidental)	"	2 Montcada i Reixach (Vallès Occidental)	"							
	3 Montcada i Reixach (Vallès Occidental)	"	3 Montcada i Reixach (Vallès Occidental)	"	3 Montcada i Reixach (Vallès Occidental)	"							
<b>177</b>	PM Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)		PM Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)		PM Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)		PM Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)	PM Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)	PM Torroella de Montgrí (Baix Empordà)				
	1 Martorell (Baix Llobregat)	Construcció pont	1 Martorell (Baix Llobregat)	Construcció pont	1 Martorell (Baix Llobregat)	Construcció pont	1 Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	1 Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	1 Torroella de Montgrí (Baix Empordà)	Construcció pont	Construcció pont		
	2 Ordal (Garraf)	Reconstrucció pont	2 Ordal (Garraf)	"	2 Ordal (Garraf)	"	2 Ordal (Garraf)	2 Ordal (Garraf)	2 Vilamaniscle		Construcció pista		
	3 Ordal (Garraf)	"	3 L'Almúnia de Castellví	"	3 L'Almúnia de Castellví	"	3 L'Almúnia de Castellví	L'Almúnia de Castellví	3 Sant Joan de les Fonts	"	"		

4 Sant Sadurní d'Anoia (Alt Penedès)	4 Sant Sadurní d'Anoia (Alt Penedès)	"	4 Sant Sadurní d'Anoia (Alt Penedès)	"	4 Garcia (Ribera d'Ebre)	"	4 Garcia (Ribera d'Ebre)	Retirada tauler	4 Vilajuïga (Alt Empordà)	Construcció pont		
<b>FET-JONS</b>	PM Sant Joan de les Fonts (Garrotxa)		Desapareix									
	1 Sarrià de Ter (Gironès)	Construcció pont										
	2 Sant Joan de les Fonts (Garrotxa)	"										
	3 Sarrià de Ter (Gironès)	"										
	4 Sant Hipòlit de Voltregà (Osona)	"										

BATALIONS DE TREBALLADORS DESTINATS A LA RECONSTRUCCIÓ DE PONTS I FERROCARRILS A CATALUNYA (JULIOL DE 1941 – GENER DE 1941)

BDS	Juliol de 1940	Feina	Agost de 1940	Feina	Setembre de 1940	Feina	Octubre de 1940	Feina	Novembre de 1940	Feina	Desembre de 1940	Feina	Gener 1941	Feina
9				PM Camallera (Alt Empordà)	Treballs doble via ferrocarril Girona (Gironès) - Figueres (Alt Empordà)	PM Camallera (Alt Empordà)	Treballs doble via ferrocarril Girona (Gironès) - Figueres (Alt Empordà)	PM Camallera (Alt Empordà)	PM Camallera (Alt Empordà)	Reparació via ferrocarril Barcelona (Barcelonès) - Ripoll (Ripollès)	PM Camallera (Alt Empordà)	Reparació via ferrocarril Barcelona (Barcelonès) - Ripoll (Ripollès)	PM Camallera (Alt Empordà)	Reparació via ferrocarril Barcelona (Barcelonès) - Ripoll (Ripollès)
16				2 Camallera (Alt Empordà)	"	2 Sant Miquel de Fluvià (Alt Empordà)	2 Sant Miquel de Fluvià (Alt Empordà)	2 Ripoll (Ripollès)	2 Ripoll (Ripollès)	"	2 Ripoll (Ripollès)	"	2 Ripoll (Ripollès)	"
				3 Vilamalla (Alt Empordà)	"	3 Vilamalla (Alt Empordà)	3 Vilamalla (Alt Empordà)	3 Ripoll (Ripollès)	3 Ripoll (Ripollès)	"	3 Ripoll (Ripollès)	"	3 Ripoll (Ripollès)	"
	PM Sant Joan de Vilatorrada (Bages)			PM Sant Joan de Vilatorrada (Bages)		PM Sant Joan de Vilatorrada (Bages)	PM Sant Joan de Vilatorrada (Bages)	PM Sant Joan de Vilatorrada (Bages)	PM Sant Joan de Vilatorrada (Bages)		PM Sant Joan de Vilatorrada (Bages)		PM Sant Joan de Vilatorrada (Bages)	
	1 Ogem (Alt Urgell)	Reparació carretera i pont	1 Ogem (Alt Urgell)	1 Forada (Noguera)	Reparació carretera	1 Forcada (Noguera)	1 Forcada (Noguera)	Construcció pont i carretera	1 Pasteral (Selva)	Construcció pont i carretera	1 Pasteral (Selva)	Construcció pont i carretera	1 Pasteral (Selva)	Construcció pont i carretera
	2 Montmajor (Berguedà)	"	2 Montmajor (Berguedà)	2 Lleida (Segrià)	"	2 Sant Pau de Segúries (Ripollès)	2 Sant Pau de Segúries (Ripollès)	"	2 Sant Pau de Segúries (Ripollès)	"	2 Sant Pau de Segúries (Ripollès)	"	2 Sant Pau de Segúries (Ripollès)	"
	3 Tiurana (Noguera)	"	3 Tiurana (Noguera)	2 Sant Pau de Segúries (Ripollès)	"	3 Tiurana (Noguera)	3 Tiurana (Noguera)	"	3 Tiurana (Noguera)	"	3 Monjos (Alt Penedès)	"	3 Monjos (Alt Penedès)	"
				3 Tiurana (Noguera)	"	3 Ogem (Alt Urgell)	3 Ogem (Alt Urgell)	"	3 Ogem (Alt Urgell)	"	3 Ogem (Alt Urgell)	"	3 Ogem (Alt Urgell)	"













2. Ponts danyats durant la Guerra Civil reconstruïts per les Diputacions i Jefatures d'Obres Públiques de Barcelona, Girona, Lleida i Tarragona.

Barcelona.

Danyats produïts per la guerra a les vies provincials i veïnals de Barcelona.						
Nº d'ordre	Situació Km	Carretera	Indret	Classe d'obra	Dany	Import de la reparació 1939 Observacions
1	1	Igualada (Anoia) a Santa Coloma de Queralt (Conca de Barberà)	Riu Noia	Pont	Voladura parcial	15000 Reparació Urgent
2	3,8	Igualada (Anoia) a Santa Coloma de Queralt (Conca de Barberà)	Barranc	Terraplen sobre Claveguera	Voladura parcial	500
3	5	Igualada (Anoia) a Santa Coloma de Queralt (Conca de Barberà)	Torrent	Pontó	Voladura parcial	10000 Reparació Urgent
4	7,2	Vilafranca del Penedès en direcció Aguiló	Riu Foix	Pont FC	Voladura parcial	60000 Reparació Urgent
5	10,7	Vilafranca del Penedès en direcció Aguiló	Riu Foix	Pont FC	Voladura parcial	65000 Reparació Urgent
6	12,7	Vilafranca del Penedès en direcció Aguiló	Torrent Gabarrosa	Pont FC	Voladura parcial	21000 Reparació Urgent
7	15,2	Vilafranca del Penedès en direcció Aguiló	Torrent de Fontrubi	Claveguera	Voladura Total	9000 Reparació Urgent
8	16,1	Vilafranca del Penedès en direcció Aguiló	Torrent	Claveguera	Voladura Total	12.000 Reparació Urgent
9	16,1	Vilafranca del Penedès en direcció Aguiló	Torrent	Terraplens	Voladura	4.000 Reparació Urgent
10	16,8	Vilafranca del Penedès en direcció Aguiló	Torrent	Terraplens	Voladura	4000 Reparació Urgent
11	17	Vilafranca del Penedès en direcció Aguiló	Torrent	Terraplens	Voladura	3000 Reparació Urgent

12	18,4	Vilafranca del Penedès en direcció Aguiló	Torrent	Terraplens	Voladura	2500	Reparació Urgent
13	18,7	Vilafranca del Penedès en direcció Aguiló	Torrent	Terraplens	Voladura	4000	Reparació Urgent
14	20	Vilafranca del Penedès en direcció Aguiló	Barranc Llobardes	Claveguera	Voladura Total	15000	Reparació Urgent
15	23,4	Vilafranca del Penedès en direcció Aguiló	Barranc Llobardes	Terraplens	Voladura	3000	Reparació Urgent
16	25,3	Vilafranca del Penedès en direcció Aguiló	Barranc Llobardes	Terraplens	Voladura	2000	Reparació Urgent
17	7	Sant Boi del Llobregat (Baix Llobregat) a La Llacuna (Anoia)	Ferrocarril MZA	Pas Superior	Voladura parcial	55000	Reparació Urgent
18	7,8	Sant Boi del Llobregat (Baix Llobregat) a La Llacuna (Anoia)	Riera d'Avernó	Pont FC	Voladura parcial	190000	Reparació Urgent
19	0,1	Sant Sadurní d'Anoia (Alt Penedès) a Sentmenat (Vallès Occidental)	Riu Llobregat	Pont Metàl·lic	Voladura parcial		Servei Militar de Ponts i Camins
20	11,7	Sant Sadurní d'Anoia (Alt Penedès) a Sentmenat (Vallès Occidental)	Riu Llobregat	Explanació i ferm	Voladura	600	
21	12,3	Sant Sadurní d'Anoia (Alt Penedès) a Sentmenat (Vallès Occidental)	Escurridero	Tajea	Voladura Total	2500	
22	13,8	Sant Sadurní d'Anoia (Alt Penedès) a Sentmenat (Vallès Occidental)	Torrent del Batlle	Pont FC	Voladura parcial	15000	Reparació Urgent
23	20,1	Sant Sadurní d'Anoia (Alt Penedès) a Sentmenat (Vallès Occidental)	Riera la Batxuca	Pont FC	Voladura parcial	20000	Reparació Urgent
24	21,9	Sant Sadurní d'Anoia (Alt Penedès) a Sentmenat (Vallès Occidental)	Torrent de Guimart	Viaducte FC	Voladura parcial	110000	Reparació Urgent
25	32,1	Sant Sadurní d'Anoia (Alt Penedès) a Sentmenat (Vallès Occidental)	Riera de Sentmenat	Pont FC	Voladura parcial	30000	Reparació Urgent
26	18	Bruc (Anoia) a Manresa (Bages)	Ferrocarril del Nord	Pas Superior	Voladura parcial	50000	Reparació Urgent
27	1,5	Ramal a Montserrat	-	Mur recolzament	Voladura Total	2000	
28	2,4	Esparreguera (Baix Llobregat) a Manresa (Bages)	Riu Llobregat	Pont FC	Voladura parcial	180000	Reparació Urgent
29	12,15	Esparreguera (Baix Llobregat) a Manresa (Bages)	Riera Rajadell	Pont FC	Voladura parcial	90.000	Reparació Urgent

30	12,3	Esparreguera (Baix Llobregat) a Manresa (Bages)	-	Pas Inferior del FC del Nord	Voladura parcial	15000	Companyia del Nord
31	15	Esparreguera (Baix Llobregat) a Manresa (Bages)	-	Pont	Voladura parcial	3000	
32	4,5	Estació de Monistrol al Monestir de Montserrat (Bages)	Riu Llobregat	Pont FC	Voladura Total	200000	Reparació Urgent
33	5,7	Estació de Monistrol al Monestir de Montserrat (Bages)	Torrent de les Guillaumes	Claveguera	Voladura Total	8000	Reparació Urgent
34	6,2	Estació de Monistrol al Monestir de Montserrat (Bages)	Torrent de les Guillaumes	Claveguera	Voladura Total	17000	Reparació Urgent
35	14,4	Moià (Bages) a Calaf (Anoia) per Súria (Bages)	Vagüada	Claveguera	Voladura Total	6500	
36	14,9	Moià (Bages) a Calaf (Anoia) per Súria (Bages)	Barranc	Claveguera	Voladura parcial	7000	
37	20,1	Moià (Bages) a Calaf (Anoia) per Súria (Bages)	Collada	Terraplens	Voladura	1300	
38	28,8	Moià (Bages) a Calaf (Anoia) per Súria (Bages)	Riera Cabarrera	Pont FC	Voladura parcial	73100	
39	30,4	Moià (Bages) a Calaf (Anoia) per Súria (Bages)	Torrent Can Serra	Pontó	Voladura Total	10000	
40	30,8	Moià (Bages) a Calaf (Anoia) per Súria (Bages)	Torrent	Claveguera	Voladura Total	5500	
41	31,9	Moià (Bages) a Calaf (Anoia) per Súria (Bages)	Barranc	Claveguera	Voladura Total	6400	
42	44,2	Moià (Bages) a Calaf (Anoia) per Súria (Bages)	Barranc	Pontó	Voladura parcial	12000	Servei Militar de Ponts i Camins
43	47,5	Moià (Bages) a Calaf (Anoia) per Súria (Bages)	Barranc	Terraplens	Voladura	1200	
44	51,8	Moià (Bages) a Calaf (Anoia) per Súria (Bages)	Riera	Pont	Voladura parcial	18000	servei militar de ponts i camins
45	53,7	Moià (Bages) a Calaf (Anoia) per Súria (Bages)	Torrent	Pontó	Voladura parcial	13000	servei militar de ponts i camins
46	55,6	Moià (Bages) a Calaf (Anoia) per Súria (Bages)	Torrent	Pont	Voladura parcial	35000	
47	2,58	Montesquiu (Osona) al confi amb Lleida per Berga (Berguedà)	Torrent	Pontó	Destruït totalment	15000	Reparació Urgent
48	17,35	Montesquiu (Osona) al confi amb Lleida per Berga (Berguedà)	Riera de Sant Pare	Pontó	Destruït totalment	21000	Reparació Urgent

49	22,36	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Riera de Puigercós	Pont	Destruït totalment	Servei Militar de Ponts i Camins/Reparació Urgent
50	28,57	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Riera de Mardansol	Pont	Destruït totalment	Servei Militar de Ponts i Camins/Reparació Urgent
51	30,48	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Torrent de la Sorra	Claveguera	Destruït totalment	Servei Militar de Ponts i Camins/Reparació Urgent
52	31,94	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Torrent de Canamàs	Claveguera	Destruït totalment	Servei Militar de Ponts i Camins/Reparació Urgent
53	32,35	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Escurridero	Claveguera	Destruït totalment	10000 Reparació Urgent
54	33,92	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Escurridero	Claveguera	Destruït totalment	12000 Reparació Urgent
55	33,5	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Escurridero de Guardiolaans			15000 Reparació Urgent
56	34,18	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Escurridero	Claveguera	Destruït totalment	10000 Reparació Urgent
57	34,56	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Escurridero	Claveguera	Destruït totalment	9000 Reparació Urgent
58	36,26	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Riera de Vilada	Pont	Destruït totalment	60.000 Reparació Urgent
59	38,3	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Escurridero de Les Falgueres	Claveguera	Destruït totalment	Servei Militar de Ponts i Camins
60	38,8	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Torrent de La Masó	Pontó	Destruït totalment	Servei Militar de Ponts i Camins
61	40,13	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Escurridero	Claveguera	Destruït totalment	Servei Militar de Ponts i Camins

			Torrent dels Abradors	Claveguera	Destruït totalment	Servei Militar de Ponts i Camins
62	40,45	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)		Claveguera	Destruït totalment	
63	41,05	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Torrent de la Font del Ferro	Claveguera	Destruït totalment	25000
64	41,935	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Torrent de Les Escales	Claveguera	Destruït totalment	15.000,00
65	43,05	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Riu Llobregat	Pont	Desperfectes a bovedes i murs	70.000
66	44,93	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Escurridero	Tajea	Destruït totalment	6600
67	45	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Escurridero	Claveguera	Voladura parcial	10.000,00
68	46,8	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	Escurridero	Claveguera	Voladura parcial	2500
69	47,37	Montesquiu (Osona) al confí amb Lleida per Berga (Berguedà)	-	Tajea	Voladura parcial	4500
70	3,7	Prats de Lluçanés (Osona) a Sant Quirze de Besora (Osona)	Riera de Lluçanés	Pont	Voladura parcial	30.000
71	12,9	Sant Feliu de Codines (Vallès Oriental) a Centelles (Osona)	Barranc	Pontó	Destruït totalment	11.500
72	24,1	Caldes de Montbui a Sant Celoni (Vallès Oriental)	Riera Giola	Pont	Destruït totalment	20000
73	29,655	Caldes de Montbui a Sant Celoni (Vallès Oriental)	Escurridero	Claveguera	Destruït totalment	10.000,00
74	33,109	Caldes de Montbui a Sant Celoni (Vallès Oriental)	Riera Vallgoiquina	Pont	Voladura parcial	34.000
75	1,15	Santa Maria de Palautordera a la de Caldes de Montbui a Sant Celoni (Vallès Oriental)	Pas superior FC MZA	Pont	Destruït totalment	32.100
76	5,27	Collsuspina (Osona) al confí amb Girona en direcció Viladrau	Riu Gurri	Pont	Voladura parcial	3300
77	7	Collsuspina (Osona) al confí amb Girona en direcció Viladrau	Barranc de Vilardell	Claveguera	Destruït totalment	21.000,00
78	8	Collsuspina (Osona) al confí amb Girona en direcció Viladrau	Barranc de Tarrés	Claveguera	Destruït totalment	24.000,00
79	3	Vic (Osona) al confí amb Girona en direcció Sant Hilari	Torrent	Pontó	Voladura parcial	2.100

80	9,17	Vic (Osona) al confi amb Girona en direcció Sant Hilari	-	Expianació i ferm	Desperfectes	1100
81	14,1	Vic (Osona) al confi amb Girona en direcció Sant Hilari	Torrent	Pontó	Destruït totalment	11.100,00
82	15,28	Vic (Osona) al confi amb Girona en direcció Sant Hilari	Riera Espinelves	Pont	Voladura parcial	27.500,00
83	17,27	Vic (Osona) al confi amb Girona en direcció Sant Hilari	Torrent	Pontó	Destruït totalment	15500
84	7	Vic per Roda a empalmar amb Vic a Olot	Riu Ter	Pont	Voladura parcial	200.000,00
85	11,5	Vic per Roda a empalmar amb Vic a Olot	Riera de Sant Martí de Sescorts		Voladura parcial	40.000



Nº d'ordre	Situació Km	Camí veïnal	Indret	Classe d'obra	Dany	Import de la reparació	Observacions
86	4.100	Barcelona pel Prat del Llobregat a la carretera de Barcelona a Calafell, a Viladecans	Riu Llobregat	Pont	Voladura parcial	450000	C-246
87	0.200	Cervelló (Baix Llobregat) al camí veïnal de la carretera de Tarragona a Barcelona	Riera de Cervelló	Pont	Voladura parcial	50.000	
88	7.600	Begues (Baix Llobregat) a Olesa de Bonesvalls (Alt Penedès)	-	Mur de sosteniment	Voladura parcial	3.100,00	
89	12.400	Begues (Baix Llobregat) a Olesa de Bonesvalls (Alt Penedès)	Torrent de Sadurní	Claveguera	Voladura total	7700	
90	13	Begues (Baix Llobregat) a Olesa de Bonesvalls (Alt Penedès)	-	Mur	Voladura total	5500	
91	13.500	Begues (Baix Llobregat) a Olesa de Bonesvalls (Alt Penedès)	Torrent	Claveguera	Voladura total	6.600,00	
92	14.200	Begues (Baix Llobregat) a Olesa de Bonesvalls (Alt Penedès)	Riera de Begues	Pont	Voladura total	17.000,00	Reparació Urgent
93	15.100	Begues (Baix Llobregat) a Olesa de Bonesvalls (Alt Penedès)	Riera de Begues	Pont	Voladura total	17.000,00	Reparació Urgent
94	18.600	Begues (Baix Llobregat) a Olesa de Bonesvalls (Alt Penedès)	Riera d'Olesa	Pont	Voladura parcial	27.000,00	Reparació Urgent
95	21.100	Olesa de Bonesvalls a Avinyonet (Alt Penedès)	Escurridero	Tajea	Voladura total	3.000	Reparació Urgent
96	25.700	Olesa de Bonesvalls a Avinyonet (Alt Penedès)	Torrent de Coll de Garró	Pont	Voladura parcial	23.000	Reparació Urgent
97	9.300	Vilanova a Arboç per Castellet i Gornal	Torrent de l'Alsina	Claveguera	Voladura parcial	4.000	Reparació Urgent
98	12.200	Vilanova a Arboç per Castellet i Gornal	Torrent Capinedès	Claveguera	Voladura total	20.000	Reparació Urgent
99	13.500	Vilanova a Arboç (Baix Penedès) per Castellet i Gornal	Riu Foix	Pont	Voladura parcial	40.500	Reparació Urgent
100	11.200	Gornal (Alt Penedès) a la carretera de Sant Sadurní d'Anoia (Baix Penedès) a Sant Jaume dels Domenys (Baix Penedès)	Riu Foix	Pont	Voladura parcial	30.500,00	

101	0.900	Monjos a Castellví de la Marca (Alt Penedès)	Torrent de les Bruges	Pont	Voladura parcial	51.000	FFCC/Reparació Urgent
102	6.700	Sant Jaume dels Domenys a Castellví de la Marca per Garrofer i Cumillers (Alt Penedès)	Riera de Mancella	Pont	Voladura parcial	52.000,00	
103	2.800	Martorell (Baix Llobregat) a Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)	Torrent Sunyol	Pont	Voladura parcial	25.000	C-243
104	4.200	Martorell (Baix Llobregat) a Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)	Torrent Rosanes	Claveguera	Voladura parcial	10.000,00	C-243
105	4.900	Martorell (Baix Llobregat) a Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)	Torrent Margarit	Claveguera	Voladura parcial	3.500	C-243
106	5.800	Martorell (Baix Llobregat) a Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)	-	Explanació	Voladura parcial	2.500	C-243
107	6.950	Martorell (Baix Llobregat) a Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)	Torrent Caselles	Claveguera	Voladura total	15.000,00	C-243
108	8.800	Martorell (Baix Llobregat) a Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)	Torrent Sant Miquel	Pontó	Voladura parcial	13.000	C-243
109	16.500	Martorell (Baix Llobregat) a Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)	Riera d'Avernó	Pont	Voladura parcial	85.000	C-243
110	18.700	Martorell (Baix Llobregat) a Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)	Torrent Extremenys	Pont	Voladura parcial	27.000,00	C-243
111	20.500	Martorell (Baix Llobregat) a Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)	Riera de l'Avernó	Pont	Voladura parcial	59.000	
112	22.500	Martorell (Baix Llobregat) a Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)	Torrent de Sant Sebastià	Pont	Voladura parcial	16.500,00	Reparació Urgent
113	24.100	Martorell (Baix Llobregat) a Vilafranca del Penedès (Alt Penedès)	Torrent Font Pare	Claveguera	Voladura total	12.000,00	
114	1.900	Gelida a Sant Llorenç d'Hortons (Alt Penedès)	Pas Superior FFCC MZA	Pas superior	Voladura parcial	9.000	
115	2.400	Gelida a Sant Llorenç d'Hortons (Alt Penedès)	Riu Anoia	Pont	Voladura parcial	40.500	
116	0.700	Sant Esteve de Sesrovires (Baix Llobregat) a la carretera de Capellades a Martorell	Torrent del Llop	Pont	Voladura parcial	185.000,00	
117	1.900	Carretera de Tarragona a Barcelona per Ordal i Lavern al Pla del Penedès	Torrent del Pedret	Claveguera	Voladura total	6.000	

118	5.300	A la carretera d'Igualada a Sitges a la de Sant Sadurní d'Anoia a Sant Jaume dels Domenys per Gorner	Riera de Can Cartró	Pontó	Voladura total	13.500	
119	0.300	Sant Sadurní d'Anoia a la carretera de Capellades a Martorell	Torrent	Claveguera	Voladura total	4.000,00	Reparació Urgent
120	1.100	Sant Sadurní d'Anoia a la carretera de Capellades a Martorell	Escurridero	Tajca	Voladura total	3000	Reparació Urgent
121	0.030	Pontons a Torrelles de Foix (Alt Penedès)	Torrent Fonts	Pont	Voladura total	13.000,00	Reparació Urgent
122	0.700	Pontons a Torrelles de Foix (Alt Penedès)	-	Mur	Voladura total	2.750	Reparació Urgent
123	1.500	Pontons a Torrelles de Foix (Alt Penedès)	Riera de Pontons	Pont	Voladura parcial	20.500,00	Reparació Urgent
124	0.400	Sant Joan de Mediona a la Llacuna per Rofes (Anoia)	Riera de Sant Joan	Pont	Voladura parcial	27.000,00	Reparació Urgent
125	1.200	Sant Joan de Mediona a la Llacuna per Rofes (Anoia)	Barranc Xombo	Claveguera	Voladura parcial	7.500	Reparació Urgent
126	4	Sant Joan de Mediona a la Llacuna per Rofes (Anoia)	Riera de Sant Joan	Pont	Voladura parcial	8.000	Reparació Urgent
127	4.900	Sant Joan de Mediona a la Llacuna per Rofes (Anoia)	Escurridero	Claveguera	Voladura total	6.000	Reparació Urgent
128	5.400	Sant Joan de Mediona a la Llacuna per Rofes (Anoia)	Escurridero	Claveguera	Voladura total	11.000	Reparació Urgent
129	5.900	Sant Joan de Mediona a la Llacuna per Rofes (Anoia)	Vaguada	Claveguera	Voladura total	5.000	Reparació Urgent
130	8.300	Sant Joan de Mediona a la Llacuna per Rofes (Anoia)	Riera Les Planes	Pont	Voladura parcial	2.000	Reparació Urgent
131	2.500	Sant Joan de Mediona a Sant Pere Sacarrera	Escurridero	Claveguera	Voladura parcial	6.000	Reparació Urgent
132	2,8	Sant Joan de Mediona a Sant Pere Sacarrera	Escurridero	Claveguera	Voladura total	11.000	Reparació Urgent
133	3,6	Sant Joan de Mediona a Sant Pere Sacarrera	Escurridero	Tajca	Voladura total	2.000	Reparació Urgent
134	32,94	Llacuna a la carretera de Valls a Igualada (Anoia)	Riera de Miralles	Pont	Voladura parcial	18.000	Reparació Urgent

135	2,9	d'Orpí al de Carme a la carretera de Valls a Igualada (Anoia)	Riera de Carme	Pont	Voladura parcial	20.000	
136	0,7	de Carme a la Pobla de Claramunt (Anoia)	Torrent de Les Garrigues	Pontó	Voladura parcial	12.000	Reparació Urgent
137	2	de Carme a la Pobla de Claramunt (Anoia)	Torrent	Tajca	Voladura parcial	4.000	Reparació Urgent
138	5,4	de Carme a Orpí (Anoia)	Riera de Carme	Pont	Voladura total	25.000	
139	5,9	de Carme a Orpí (Anoia)	Riera de Carme	Pont	Voladura total	30.000	
140	8,5	de Carme a Orpí (Anoia)	Riera de Carme	Pont	Voladura parcial	5.000	
141	8,6	de Carme a Orpí (Anoia)	Riera de Carme	Pont	Voladura parcial	28.000	
142	8,7	de Carme a Orpí (Anoia)	Torrent	Pontó	Voladura parcial	9.000	
143	2,9	d'Odena (Anoia) a la carretera de Madrid a França	Torrent	Pontó	Voladura parcial	14.000	Reparació Urgent
144	0,6	Vilanova del Camí a Igualada (Anoia)	Riu Anoia	Pont FFCC	Voladura parcial	6.500	Reparació Urgent
145	1,5	Veciana a Copons (Anoia)	Riu Anoia	Pont FFCC	Voladura parcial	33.000	
146	2,1	Veciana a Copons (Anoia)	Riu Anoia	Mur de sosteniment	Voladura parcial	5.200	
147	2,4	Veciana a Copons (Anoia)	Riera Veciana	Pont FFCC	Voladura parcial	20.000	
148	0,100 ramal	Veciana a Copons (Anoia)	Riera Veciana	Pont FFCC	Voladura parcial	23.000	
149	3,5	Argençola a la carretera de Madrid a França (Anoia)	Riera Violini	Pont	Voladura parcial	19.000	Reparació Urgent
150	1,2	Sant Salvador de Guardiola a la carretera del Bruc a Manresa (Bages)	Riera de Guardiola	Pont	Voladura total	-	Servei Militar de Ponts i Camins
151	0,09	Mura per Rocafort, Pont de Vilumara i Sant Vicenç de Castellet a la carretera d'Esparreguera a Manresa (Bages)	Riu Llobregat	Pont	Voladura total	300.000	Reparació Urgent
152	0,9	Manresa a Calaf (Anoia) per Fonollosa (Bages)	Riu Cardener	Mur de sosteniment	Voladura parcial	6.400	Reparació Urgent
153	1,3	Manresa a Calaf (Anoia) per Fonollosa (Bages)	Riera de Fonollosa	Pont FFCC	Voladura parcial	43.500	N-141/Reparació Urgent
154	4,8	Manresa a Calaf (Anoia) per Fonollosa (Bages)	Riera de Fonollosa	Mur de sosteniment	Voladura parcial	3.200	N-141/Reparació Urgent

155	5,9	Manresa a Calaf (Anoia) per Fonollosa (Bages)	Riera de Fonollosa	Pont FFCC	Voladura parcial	15.300	Reparació Urgent
156	7,9	Manresa a Calaf (Anoia) per Fonollosa (Bages)	Riera de Carné	Pont FFCC	Voladura parcial	14.600	Reparació Urgent
157	8,9	Manresa a Calaf (Anoia) per Fonollosa (Bages)	Vaguada	Claveguera	Voladura total	6.600	Reparació Urgent
158	9,4	Manresa a Calaf (Anoia) per Fonollosa (Bages)	Vaguada	Claveguera	Voladura total	8.700	Reparació Urgent
159	10,3	Manresa a Calaf (Anoia) per Fonollosa (Bages)	Barranc	Claveguera	Voladura parcial	10.700	Reparació Urgent
160	13,3	Manresa a Calaf (Anoia) per Fonollosa (Bages)	Torrent de Les Arenes	Pont viaducte	Voladura total	116.400	Reparació Urgent
161	20,5	Fonollosa (Bages) a Sant Pere Sallavina (Anoia)	Torrent Bó	Pont	Voladura parcial	24.100	Reparació Urgent
162	22,6	Fonollosa (Bages) a Sant Pere Sallavina (Anoia)	FC del Nord	Pas superior	Voladura total	21.000	Reparació Urgent
163	22,9	Fonollosa (Bages) a Sant Pere Sallavina (Anoia)	Torrent	Claveguera	Voladura parcial	7.100	N-141/Reparació Urgent
164	25,3	Fonollosa (Bages) a Sant Pere Sallavina (Anoia)	Torrent Boixadors	Pont FFCC	Voladura parcial	1.200	N-141/Reparació Urgent
165	25,5	Fonollosa (Bages) a Sant Pere Sallavina (Anoia)	Torrent	Claveguera	Voladura total	9.000	Reparació Urgent
166	26,1	Fonollosa (Bages) a Sant Pere Sallavina (Anoia)	Vaguada	Tajca	Voladura total	1.500	Reparació Urgent
167	0,5	Sant Pere de Sallavina a Calaf (Anoia)	FC del Nord	Pas superior	Voladura total	30.000	N-141/Reparació Urgent
168	1,3	Sant Pere de Sallavina a Calaf (Anoia)	Vaguada	Tajca	Voladura total	1.100	Reparació Urgent
169	2,4	Sant Pere de Sallavina a Calaf (Anoia)	Desaigna cunetes	Tajca	Voladura total	800	Reparació Urgent
170	2,5	Sant Pere de Sallavina a Calaf (Anoia)	Escurridero	Tajca	Voladura total	800	Reparació Urgent

171	2,7	Sant Pere de Sallavina a Calaf (Anoia)	Riera Anoia	Pont FFCC	Voladura total	16.000	N-141/Reparació Urgent
172	2,6	Calaf a Sant Martí de Sesgueioles (Anoia)	Acequia	Claveguera	Voladura parcial	4.000	Reparació Urgent
173	3,4	Calaf a Sant Martí de Sesgueioles (Anoia)	Torrent	Claveguera	Voladura parcial	6.200	Reparació Urgent
174	3,8	Calaf a Sant Martí de Sesgueioles (Anoia)	Riera	Pont	Voladura parcial	13.500	Reparació Urgent
175	5,5	Sant Martí de Sesgueioles (Anoia) a l'Estació de Sant Guim (Cervera)	Barranc	Claveguera	Voladura parcial	5.100	
176	8,9	Sant Martí de Sesgueioles (Anoia) a l'Estació de Sant Guim (Cervera)	Barranc	Pontó	Voladura parcial	15.000	Reparació Urgent
177	13,4	Sant Mateu de Bages a Callús (Bages)	Riu Cardener	Pont	Voladura parcial	79.600	Reparació Urgent
178	0,3	Sant Mateu de Bages (Bages) a Pinós (Solsonès)	Riu Cardener	Pont	Voladura parcial	110.000	
179	0,8	Sant Mateu de Bages (Bages) a Pinós (Solsonès)	Riera	Pont	Voladura parcial	70.000	
180	2,8	Sant Mateu de Bages (Bages) a Pinós (Solsonès)	Vaguada	Tajca	Voladura parcial	1.500	
181	6,2	Sant Mateu de Bages (Bages) a Pinós (Solsonès)	Riera	Pontó	Voladura parcial	13.000	
182	8,8	Sant Mateu de Bages (Bages) a Pinós (Solsonès)	Riera	Pontó	Voladura parcial	13.000	
183	9,9	Sant Mateu de Bages (Bages) a Pinós (Solsonès)	Riera	Claveguera	Voladura parcial	4.000	
184	10,4	Sant Mateu de Bages (Bages) a Pinós (Solsonès)	Riera	Pontó	Voladura parcial	14.000	
185	3,98	Vacariesses (Vallès Occidental) a l'Estació d'Olesa (Baix Llobregat)	Riera de la Torre	Pont FFCC	Voladura parcial	25.000	
186	6,8	Terrassa (Vallès Occidental) a Talamanca (Bages)	Torrent de Font de la Riba	Claveguera	Voladura parcial	6.500	Reparació Urgent
187	0,69	Artés a Pont de Cabrianes (Bages)	Torrent del Mig	Pontó	Voladura parcial	13.500	
188	1,58	Artés a Pont de Cabrianes (Bages)	Torrent de Torre Martí	Pontó	Voladura parcial	15.000	
189	2,27	Artés a Pont de Cabrianes (Bages)	Torrent de Can Vilà	Claveguera	Voladura parcial	12.000	
190	2,45	Artés a Pont de Cabrianes (Bages)	Torrent de Sant Hilari	Pont	Voladura parcial	16.500	
191	5,3	Artés a Pont de Cabrianes (Bages)	Riu Llobregat	Pont	Voladura parcial	190.000	

192	11,8	Espunyola a Puigreig per Casseres (Berguedà)	Escurridero	Claveguera	Voladura total	8.000	Reparació Urgent
193	1,9	Ramal a Gironellaa del camí veïnal d'Espunyola a Puigreig (Berguedà)	-	Mur	Furedat per dinamitar	1.700	Reparació Urgent
194	0,46	La Valldan a Sant Lirenç de Morunys (Solsonès)	-	Mur	Voladura total	12.000	Reparació Urgent
195	9,93	Berga (Berguedà) a Llinàs	-	Mur	Voladura total	12.000	Reparació Urgent
196	11,6	Berga (Berguedà) a Llinàs	-	Túnel	Desperfectes	10.000	Reparació Urgent
197	15,9	Berga (Berguedà) a Llinàs	Rierol	Tajca	Voladura total	7.000	Reparació Urgent
198	0,2	Sant Quirze de Besora a Vidrà (Osona)	Riu Ter	Pont	Voladura parcial	95.000	Reparació Urgent
199	2,6	de la carretera de Barcelona a Ribes a Orís a l'estació del FC de Sant Feliu de Torelló (Osona)	Riu Ter	Pont	Voladura total	60.000	Reparació Urgent
200	8,87	Sant Boi de Lluçanès a Sant Hipòlit de Voltregà (Osona)	-	Mur de sosteniment	Voladura parcial	7.000	Reparació Urgent
201	9,01	Sant Boi de Lluçanès a Sant Hipòlit de Voltregà (Osona)	Torrent	Tajca	Voladura parcial	3.100	Reparació Urgent
202	3,9	Manlleu a la Gleva (Osona)	Riu Ter	Pont	Voladura total	126.500	Reparació Urgent
203	4,2	Vic (Osona) a la carretera de Moià (Bages) a Calaf (Anoia)	Riu Meder	Pont	Voladura parcial	500	Reparació Urgent
204	7,7	Vic (Osona) a la carretera de Moià (Bages) a Calaf (Anoia)	Barranc La Guineu	Pontó	Voladura parcial	8.500	Reparació Urgent
205	9,6	Vic (Osona) a la carretera de Moià (Bages) a Calaf (Anoia)	Torrent	Claveguera	Voladura parcial	7.000	Reparació Urgent
206	5,2	Tona a l'Estació de Balenyà (Osona)	Pas superior FC de Barcelona a Sant Joan	Pont	Voladura total	25.000	Reparació Urgent
207	2,6	Hostal de La Fullaca	Riera Major	Pont	Voladura parcial	16.800	Reparació Urgent

208	1,2	Centelles a la Barriada de Sant Antoni (Osona)	Riu Congost	Pont	Voladura parcial	11.100	Reparació Urgent
209	1,108	Sant Celoni a Camins (Vallès Oriental)	Riera Partagàs	Pont	Voladura parcial	40.000	Reparació Urgent
210	1,42	Sant Celoni a Gualba (Vallès Oriental)	Barranc	Claveguera	Voladura total	8.000	Reparació Urgent
211	4,349	Sant Celoni a Gualba (Vallès Oriental)	Rierol	Claveguera	Voladura total	1.500	Reparació Urgent
Total		Carretetes i camins veïnals 1939				5.767.850	



### Danys produïts per la guerra a les vies provincials i veïnals de Girona.

Nº	Indret	Km	Indret	Classe d'Obra	Danys	Reparació provisional	Import reparació
	Carretera de Banyoles (Pla de l'Estany) a Besalú (Garrotxa) a Roses (Alt Empordà)						
1		7	Escorço	Arc de mig punt	Voladura total	Cap	16,000,00
	Carretera de Banyoles (Pla de l'Estany) a Besalú (Garrotxa) a Roses (Alt Empordà)						
2		10	Riu Fluvià	Arcs de mig punt i tram metàl·lic	Voladura parcial	Cap	53,000,00
	Carretera de Banyoles (Pla de l'Estany) a Besalú (Garrotxa) a Roses (Alt Empordà)						
3		14	Riera Turbany	Arc de mig punt	Voladura total	Cap	44,000,00
	Camí veïnal de Malgrat (Maresme) a Blanes (Selva)						
4		2	Riu Tordera	Pòrtics de H.A. 9m	Voladura parcial	Pas provisional de fusta	40,000,00
	Camí veïnal de Figueres a Espolla per Peralada i Mollet (Alt Empordà)						
5		4	Riu Muga	Lloses d'H.A.	Voladura parcial	Pas provisional de fusta	23,000,00
	Camí veïnal de Figueres a Espolla per Peralada i Mollet (Alt Empordà)						
6		6	Riu Llobregat	Lloses d'H.A.	Voladura parcial	Pas provisional de fusta	19,000,00
	Camí veïnal de Figueres a Espolla per Peralada i Mollet (Alt Empordà)						
7		15	Escorço	Lloses d'H.A.	Voladura total	Cap	2,500,00
	Camí veïnal de Figueres a Espolla per Peralada i Mollet (Alt Empordà)						
8		16	Escorço	Arc de mig punt	Voladura parcial	Cap	5,000,00
	Camí veïnal de Peralada a Garriguella (Alt Empordà)						
9		8	Escorço	Arc de mig punt	Voladura total	Cap	6,000,00
	Camí veïnal de Llançà a la Carretera de Vilajuïga a Campmany (Alt Empordà)						
10		1	Escorço	Arc de mig punt	Voladura total	Pas provisional de fusta	8,000,00
	Camí veïnal de Llançà a la Carretera de Vilajuïga a Campmany (Alt Empordà)						
11		8	Escorço	Arc de mig punt	Voladura total	Pas provisional de fusta	7,500,00
	Camí veïnal de Sant Pere Pescador a Armentera (Alt Empordà)						
12		1	Riu Fluvià	Trams d'H.A.	Voladura parcial	Cap	65,000,00
	Camí veïnal de Cassà de la Selva a Caldes de Malavella						
13		5	Riera Bameda	Trams d'H.A.	Voladura total	Cap	26,000,00

14	Camí veïnal de Cassà de la Selva a Caldes de Malavella	5	Riera Nova	Trams d'H.A.	Voladura total	Cap	12,000,00
15	Camí veïnal de Cassà de la Selva a Caldes de Malavella	7	Riera Banaula	Trams d'H.A.	Voladura total	Cap	14,000,00
16	Camí veïnal de Massarach a Pont de Molins	4	Riu Llobregat	Lloses d'H.A.	Voladura parcial de 9 lloses	Cap	30,000,00
17	Camí veïnal de Massarach a Pont de Molins	2	Torrent de Vilarnadal	Arc de mig punt	Voladura total	pas provisional amb tubs	8,000,00
18	Camí veïnal de Sant Miquel de Fluvià a Castelló d'Empúries	13	Escorro	Arc de mig punt	Voladura total	Pas provisional de fusta	8,000,00
19	Camí veïnal de Sant Miquel de Fluvià a Castelló d'Empúries	13	Escorro	Lloses d'H.A.	Voladura total	Cap	5,000,00
20	Camí veïnal de Sant Miquel de Fluvià a Castelló d'Empúries	15	Escorro	Lloses d'H.A.	Voladura total	Cap	6,000,00
21	Camí veïnal de Pla de les Arenes a Coll de Rabell	4	Barranc de Casota	Arc de mig punt	Voladura total	Cap	20,500,00
22	Camí veïnal de Vilartig a la Carretera de Besalú a Roses	1	Barranc de Riusedo	Arc rebaixat	Voladura total	Cap	16,000,00
23	Camí veïnal de Romanyà de la Selva a Llagostera	7	Barranc	Arc de mig punt	Voladura total	Cap	5,500,00
24	Camí veïnal de Romanyà de la Selva a Llagostera	7	Barranc	Arc de mig punt	Voladura total	Cap	6,500,00
25	Camí veïnal de Romanyà de la Selva a la Carretera de Sant Feliu de Guixols a Palamós	19	Escorro	Arc de mig punt	Voladura total	Pas provisional de fusta	10,000,00
26	Camí veïnal de Perelada a Vilanova de la Muga	k3-h2	Pas sup. FC	Arc de mig punt	Voladura de dos murs	Cap	8,000,00
27	Camí veïnal de Perelada a Vilanova de la Muga	k3-h3	Escorro	Arc de mig punt	Voladura total	Cap	10,000,00
28	Camí veïnal de Figueres a Sant Climent Saseves	4	Riu Muga	Grup de caños submergibles	Voladura de 5 files	Pas provisional de mamposteria en sec	5,000,00
29	Camí veïnal de Figueres a Sant Climent Saseves	k11-h1	Escorro	Arc de mig punt	Voladura total	pas provisional amb tubs	10,000,00

30	Camí veïnal de Fortia a Castelló d'Empúries	k2-h3	Escorro	Arc de mig punt	Voladura total	Cap	7,000,00
31	Camí veïnal de Fortia a Castelló d'Empúries	k2-h6	Escorro	Arc de mig punt	Voladura total	Cap	12,000,00
32	Camí veïnal de Gallines a la Crrta de Ventalló a Banyoles	k4-h1	Escorro	Arc de mig punt	Voladura total	Cap	18,000,00
33	Camí veïnal de la Crrta de Sant Jordi a Medina a la de Ventalló a Banyoles	k2-h8	Riera Cinyana	Trams d'H.A.	Voladura total	Cap	20,000,00
34	Camí veïnal de la Crrta de Medina a Banyoles, a Cornella de Terri	k1-h4	Riu Terri	Trams d'H.A.	Voladura total	Cap	37,000,00
35	Camí veïnal de Fàbregas a Masvidal	k4-h1	Riera Viladrau	Arc de mig punt	Voladura total	Cap	18,000,00
TOTAL 35							601,500,00

<b>Nº d'ordre</b>	<b>Nom del Camí</b>	<b>Longitud Km</b>	<b>Classe d'obra</b>	<b>Indret</b>	<b>Cost Reparació</b>	<b>Observacions</b>
1	Peralada a Garriguella (Alt Empordà)	7	Reconstrucció claveguera	Km 8 hm 5	6,000,00	Subvencionat estat
2	Llançà a la carretera de l'Estació de Vilajuïga a Pont de Campmany (Alt Empordà)	8,111	Reconstrucció claveguera	Km 1 hm 2	8,000,00	Subvencionat estat
3	Llançà a la carretera de l'Estació de Vilajuïga a Pont de Campmany (Alt Empordà)	-	Reconstrucció claveguera	Km 2 hm 2	10,000,00	Subvencionat estat
4	Llançà a la carretera de l'Estació de Vilajuïga a Pont de Campmany (Alt Empordà)	-	Reconstrucció claveguera	Km 3 hm 5	18,000,00	Subvencionat estat
5	Llançà a la carretera de l'Estació de Vilajuïga a Pont de Campmany (Alt Empordà)	-	Reconstrucció claveguera	Km 4 hm 7	18,000,00	Subvencionat estat
6	Llançà a la carretera de l'Estació de Vilajuïga a Pont de Campmany (Alt Empordà)	-	Reconstrucció claveguera	Km 5 hm 7	6,500,00	Subvencionat estat
7	Llançà a la carretera de l'Estació de Vilajuïga a Pont de Campmany (Alt Empordà)	-	Reconstrucció claveguera	Km 8 hm 8	7,500,00	Subvencionat estat
8	Sant Pere Pescador a Armentera amb pont sobre el riu Fluvià (Alt Empordà)	2,149	Reconstrucció pont		250,000,00	Subvencionat estat
9	Cassà de la Selva (Gironès) a Caldes de Malavella (Selva) amb el ramal a Salou	9,39	Reconstrucció tram	Km 5 Hm 1	40,000,00	Subvencionat estat
10	Cassà de la Selva (Gironès) a Caldes de Malavella (Selva) amb el ramal a Salou	-	Reconstrucció tram	Km 5 hm 4	25,000,00	Subvencionat estat
11	Cassà de la Selva (Gironès) a Caldes de Malavella (Selva) amb el ramal a Salou	-	Reconstrucció tram	Km 7 hm 6	30,000,00	Subvencionat estat
12	Masarac a Pont de Molins, per Vilanant (Alt Empordà)	4,675	Reconstrucció pontó	Km 2 Hm 10	8,000,00	Subvencionat estat
13	Masarac a Pont de Molins, per Vilanant (Alt Empordà)	-	Reconstrucció pont	Km 4 Hm 4	50,000,00	Subvencionat estat
14	Sant Miquel de Fluvià a Castelló d'Empúries (Alt Empordà)	16,904	Reconstrucció de 2 pontons	Km 13 Hm 2	15,000,00	Subvencionat estat
15	Sant Miquel de Fluvià a Castelló d'Empúries (Alt Empordà)	-	Reconstrucció d'una llosa	Km 15 Hm 3	6,000,00	Subvencionat estat
16	Pla de les Arenes a Coll Rabell	6,02	Reconstrucció pontó	Km 4 Hm 7	25,000,00	Subvencionat estat

17	Vilariig a la carretera de Besalú (Ripollès) a Roses, a la de Figueres a Albanyà, per Terrades (Alt Empordà)	4,409	Reconstrucció d'un pont	Km 4 Hm 3	20,000,00	Subvencionat estat
18	Romanyà de la Selva a Llagostera (Gironès)	8,496	Reconstrucció claveguera	Km 7 Hm 4	5,500,00	Subvencionat estat
19	Romanyà de la Selva a Llagostera (Gironès)	-	Reconstrucció claveguera	Km 7 Hm 5	6,500,00	Subvencionat estat
20	Romanyà de la Selva a la carretera de la de Sant Feliu de Guíxols a Palamós a La Bisbal, a Calonge (Baix Empordà)	10,739	Reconstrucció claveguera	Km 19	20,000,00	Subvencionat estat
21	Fortià a Castelló d'Empúries (Alt Empordà)	2,11	Reconstrucció claveguera	Km 2 Hm 3	7,000,00	Subvencionat estat
22	Fortià a Castelló d'Empúries (Alt Empordà)	-	Reconstrucció pontó	Km2 Hm 5	12,000,00	Subvencionat estat
23	Gallinès a la carretera de Ventalló a Banyoles	5,62	Reconstrucció pontó	Km 4 Hm 1	18,000,00	Subvencionat estat
24	De la carretera de Sant Jordi a Medinyà a la de Ventalló a Banyoles, por Viladasens	7,419	Reconstrucció d'un tram	Km 2 Hm 8	30,000,00	Subvencionat estat
25	De la carretera de Medinyà a Banyoles, a Cornellà de Terri a la de Ventalló a Banyoles, a Pujals dels Cavallers	2,449	Reconstrucció d'un tram	Km 1 Hm 4	45,000,00	Subvencionat estat
26	Figueres a Sant Climent Sesebes (Alt Empordà)	10,9	Reconstrucció pont	Km 4	5,000,00	Subvencionat estat
27	Figueres a Sant Climent Sesebes (Alt Empordà)	-	Reconstrucció pontó	Km 11 Hm 1	15,000,00	Subvencionat estat
28	Malgrat (Maresme) a Blanes (Selva)	1,611	Reconstrucció d'un pont		60,000,00	
29	Figueres a Espolla, per Peralada i Mollet (Alt Empordà)	16,01	Reconstrucció d'un pont	Km 4	29,900,00	
30	Figueres a Espolla, per Peralada i Mollet (Alt Empordà)	-	Reconstrucció claveguera	Km 5	6,500,00	
31	Figueres a Espolla, per Peralada i Mollet (Alt Empordà)	-	Reconstrucció d'un pont	Km 6 Hm 6	30,700,00	
32	Figueres a Espolla, per Peralada i Mollet (Alt Empordà)	-	Reconstrucció tajeas	Km 15	3,250,00	
33	Figueres a Espolla, per Peralada i Mollet (Alt Empordà)	-	Reconstrucció pontó	Km 16 Hm 9	10,500,00	
34	Peralada a Vilanova de la Muga (Alt Empordà)	4	Reconstrucció pontó, pas superior FC	Km 3 Hm 3	42,000,00	
35	Peralada a Vilanova de la Muga (Alt Empordà)	-	Reconstrucció pontó	Km 3 Hm 3	15,000,00	
36	Fàbregues a Mas Vidal	3,094	Reconstrucció pontó	Km 4 Hm1	28,400,00	

### Danys produïts per la guerra a les vies provincials i veïnals de Lleida.

Nº d'ordre	Indret	Km.	Classe d'obra	Import de la reparació	Observacions
1	Vall de la Floresta		Grup d'obres de 3,9 m de llum	55.789,33	Particular
2	Canal d'Urgell, carretera de Bellpuig al Tallat	0,8	Obra de 7,20 m de llum	46.000	Particular
3	Camí de Mollerussa a Juneda	0,300	Obra obliqua de 6 m de llum	59.999	Particular
4	Carretera de Mollerussa a Bellicaire	7,800	Pontó de 6 m de llum	30.990	Particular
5	Carretera de Bellpuig a Tornabous	7,50	Obra de 4 m de llum	24.707,70	Particular
6	Canal d'Urgell. Carretera de Castellsarà a Preixens	5,500	Pont de 9,60 m de llum	77.000	Particular
7	Canal d'Urgell. Carretera de Preixens a la carretera de Artesa a Montblanc	1,600	Pont de 9,60 m de llum	59.900	Particular
8	Carretera de Balaguer a Camarasa per Sant Llorenç de Montgai		Pont sobre el Segre	121.284,67	Riegos y Fuerzas Ebro S.A.
9	Corbins		Pont sobre la Noguera Ribagorçana	286.369,49	Servei Militar de Construccions
10	Carretera local d'Artesa de Lleida a Aspa i Cogul	7,600	Dos pontons de 6,5 m de llum	39.287,36	Particular
11	Carretera local de Borges a Espluga Calba	7,800	Pont del Vall d'Omeillons	110.467,20	Particular
12	Carretera de Sant Llorenç de Morunys a Llinàs	2,480	Pont de 15 m de llum	66.334,55	Particular
13	Carretera de Sant Llorenç de Morunys a Llinàs	3,794	Pont de 6 m de llum	151.025,61	Particular
14	Carretera de Sant Llorenç de Morunys a Llinàs	6,5	Pont sobre el barranc de Castellfort	98.276,90	Particular
15	Carretera de Sant Llorenç de Morunys a Llinàs	9,5	Pont sobre el barranc de Valls	122.819,79	Particular
16	Carretera de Sant Llorenç de Morunys a Llinàs	13,150	Pont sobre el riu Llinàs	125.938,17	Particular

17	Carretera de Rocafort a la carretera de Sant Martí de Maldà a la d'Artesa a Montblanc	Pont			33.459,29	Particular
18	Carretera de Balaguer a Agramunt	21,300	Grup de clavegueres i petits ponts		60.208,83	Particular
19	Camí Castellserà a Preixens	8,5	Grup de pontons de 6 m de llum sobre el riu Sió		99.999	Particular
20	Camí local de Noves de Segre a Hostal de Bahent	7,900	Pont de 10 m de llum		66.589,74	Particular
21	Carretera de Lleida a Albesa	15	Pont sobre el riu Noguera Ribagorçana		714.871,48	Particular
22	Camí local de Sanahuja a Guissona i Tàrraga	2,900	Claveguera			
23	Camí local de Cervera a Agramunt	2,400	Claveguera			
24	Carretera comarcal 148 de Tàrraga a Binèfar	3,100	Tajea			
25	Carretera comarcal 148 de Tàrraga a Binèfar	13,200	Tajea			
26	Carretera comarcal 148 de Tàrraga a Binèfar	14	Tajea			
27	Carretera comarcal 148 de Tàrraga a Binèfar	14,700	Claveguera			
28	Carretera comarcal 148 de Tàrraga a Binèfar	20,100	Claveguera			
29	Carretera de Lleida a Puigcerdà	137,100	Pont			
30	Carretera comarcal 147 de Balaguer a França	125	Pont de Llavorsí			
31	Carretera d'Artesa a Tremp	2,500	Pont sobre el Segre			
32	Carretera comarcal 233 de Mollerussa a Flix		3 ponts			
33	Carretera local de Cervera a Rocafort de Queralt	1,350	Pontons			
34	Carretera de Balaguer a França	184	Pont sobre el riu Garona			
35	Carretera de Balaguer a França	136,100	Pont barranc d'Espot			
36	Carretera comarcal 113 de Lleida a Puigcerdà	93,5	Pont sobre el Segre			

37	Carretera de Lleida a Puigcerdà	128,600	Claveguera
38	Carretera de Lleida a Puigcerdà	114,950	Pont
39	Carretera de Lleida a Puigcerdà	146,500	Pont
40	Carretera comarcal de Pobla de Segur a Castejón		Pont Pobla de Segur
41	Carretera comarcal 1412 Igualada a Tremp	7,300	Pontó
42	Carretera comarcal de Sanahuja a Guissona a Tàrraga	13,800	Pont riu Sió
43	Carretera local de Cervera a Agramunt	19,800	Pont riu Sió
44	Carretera de Artesa de Segre a Tremp	5,700	Pontó
45	Carretera comarcal 1412 Igualada a Tremp		Pont a Gualter sobre el Segre
46	Carretera comarcal 1313 Lleida a Puigcerdà	81,200	Pont riera Salada
47	Carretera comarcal 147 de Balaguer a França	15	Pont sobre el Segre
48	Carretera comarcal 147 de Balaguer a França	152	Pont
49	Carretera comarcal 147 de Balaguer a França	175	Pont
50	Carretera comarcal 147 de Balaguer a França	184	Pont
51	Carretera de Llavorsí a Llagostera		Pont
52	Carretera comarcal 1412 Igualada a Tremp	40,015	Pontó
53	Carretera local Agramunt a Cervera	14,700	Claveguera
54	Carretera local Agramunt a Cervera	15,700	Claveguera
55	Carretera local de Sanahuja a Guissona a Tàrraga	8,200	Claveguera
56	Carretera comarcal de Solsona a Ribes	5,100	Pont riu Cardener



### Danys produïts per la guerra a les vies provincials i veïnals de Tarragona.

Nº d'ordre	Indret	Classe d'obra
1	Carretera de Pla de Cabra a Sarreal	Obres de fàbrica
2	Camí veïnal d'Alcover a Capafonts	Obres de fàbrica
3	Camí veïnal de Pobla de Massaluca a Faió	Pont riu Matarranya
4	Camí veïnal de Mas de Barberans a Roquetes	Pont del barranc de Sant Antoni
5	Carretera de Porrera a Alcolea de Pinar	Obres de fàbrica
6	Camí veïnal de Vimbodí a la carretera d'Espluga a Flix	Obres de fàbrica
7	Camí veïnal de Montbrí a la carretera de Montblanc a Santa Coloma	Pontó riu Anguera
8	Camí veïnal de Perelló a Rasquera	Pontó barranc de Sal
9	Camí veïnal de la carretera d'Alcolea del Pinar a Tarragona	Tres pontons
10	Camí veïnal d'Ulldemolins a Vimbodí	Obres de fàbrica
11	Carretera de Vilaplana a Prades	Obres de fàbrica
12	Camí veïnal de Pinell a Móra d'Ebre	Obres de fàbrica