

## Incidència de la Guerra Civil: la Batalla de l'Ebre

Eugeni València Leonardo  
Josep Antoni Moreno i Guallar  
Jaume P. Escudé Monfort

### El tren i la guerra. Introducció històrica

L'aparició del ferrocarril va suposar un gran avanç en tots els aspectes: social, econòmic, demogràfic, tecnològic... i militar.

Des de la Guerra de Secessió Nord-Americana (Guerra Civil 1861-65) on es va utilitzar el tren amb finalitat bèl·lica per primera vegada fins avui dia no podem perdre'l de vista quan hi ha un conflicte bèl·lic.

El motiu d'aquesta relació és evident, el tren serveix per portar ràpidament soldats i material en grans quantitats, en poc temps i a grans distàncies.

Evidentment en cas de conflicte la infraestructura ferroviària (vies, ponts, dipòsits, estacions, tallers etc.) és converteixen sempre en un objectiu de primera magnitud per les raons abans exposades i la seva inutilització es de vital importància per a l'enemic.

Antonio Martínez Teixidó diu: "De entre tots els progressos tècnics que van aparèixer al

s. XIX, el ferrocarril fou el que més influència tingué en l'àmbit de les operacions militars, tant pel que fa a l'estratègia com a la logística.... amb els ferrocarrils de l'època es podia traslladar a milers d'homes i cavalls a 500 Kms. de distància en un sol dia.

Abans del ferrocarril, recórrer esta distància podia representar 20 jornades de marxa. El ferrocarril permetia no sòl transportar forces sinó també proveir-les de tot el necessari des de els magatzems centrals fins les terminals de descarga.

Totes estes avantatges no varen passar desapercebudes als responsables militars, i el traçat de la xarxa ferroviària comença prompte a regir-se per criteris estratègics, a part dels purament econòmics o demogràfics." (1)

Des de la Guerra de Secessió Nord-Americana, el ferrocarril ha participat sense volguer a totes les guerres, que hi ha hagut al món, en més o menys intensitat.

Durant la Guerra Civil Espanyola també se'n va fer ús del tren amb finalitat bèl·lica, i els trens que passaven per la Via de la Vall de Safan com comprovarem no eren un excepció.

### EL TREN DE LA VALL DE ZAFÀ I LA GUERRA CIVIL ESPANYOLA.

En l'estudi de l'ús militar de la Via de la Vall de Zafà s'ha de diferenciar 3 etapes:

- a) Abans de la Batalla de l'Ebre.
- b) Durant la Batalla de l'Ebre.
- c) Després de la batalla de l'Ebre.

#### a) Abans de la Batalla de l'Ebre

Sobre esta via hem trobat referències en publicacions especialitzades i que ens donen informació bastant detallada del seu estat, la seva reparació i trànsit posterior.

La publicació "**Ferrocarriles y tranvías**" número 73 de setembre de 1940, pàgina 291 ens dona la següent informació:

"En los primeros días del mes de abril de 1938, en marcha la ofensiva que condujo a nuestras gloriosas tropas hasta el Mediterráneo, partiendo en dos la zona esclavizada por los rojos fue decidida la construcción urgentísima de la línea férrea de Alcañiz a San Carlos de la Rápita, y, al efecto se encargó a la Sociedad "Vías y Construcciones" la ejecución de las obras de la superestructura y al Oeste la organización de los trenes de trabajo necesarios para el transporte de los elementos de aquella (traviesas, carriles, balasto, etc.) y la explotación de lo que iba terminándose.

El día 6 de abril se hizo el encargo a la Compañía del Oeste, el 7 se cursaron las órdenes a las redes del Oeste y Andaluces para que se trasladase con toda urgencia a Alcañiz personal, locomotoras y demás elementos necesarios para la explotación, y el día 12 circularon ya los primeros trenes por el primer tramo de la nueva línea.

El día 20 comenzó el primer transporte militar importante, y en 72 horas de trabajo

ininterrompido se cargó y descargó desde Valdejunquera (Km 20) a Alcañiz, en dirección a Zaragoza, una división completa, simultaneamente estos transportes con mos trenes de trabajo.

El día 20 de mayo se efectuaron los primeros transportes militares a la estación de Bot (KM 61), y a mediados de junio a Pinell (Km72)".

La construcció de la via no va ser gens fàcil, una mostra el trobem en el següent text de la mateixa publicació:

"Para darse cuenta de las dificultades que hubo de vencer el personal durante la construcción y explotación de la línea, baste decir que las traviesas se colocaron directamente sobre la explanación, sin balasto; que las curvas del trazado son en su mayor parte de radio inferior a 300 metros; que el perfil es accidentadísimo, con rampas y pendientes casi constantes de 30 milésimas; que las estaciones tenían un número insuficiente de vías y de tan poca longitud, que para efectuar cruzamientos de trenes hubo que apartar algunos de ellos en 3 trozos; que por la urgencia en transportar material de guerra a las estaciones más avanzadas, había que efectuar trenes por trayectos en los que no estaba terminada aún la alineación y nivelación de la vía, lo que unido a la falta de balasto, originaba frecuentes accidentes ( en una ocasión ocurrieron 13 descarrilamientos de locomotoras en 48 horas); que la mala calidad y escasez de las aguas daba lugar a frecuentes averías en las calderas de las locomotoras, unido todo ello a la falta de alojamiento y dificultades de abastecimiento".

Acaba el text dient: " Nada arredró al personal y por aquella línea se efectuó un tráfico intensísimo, que culminó durante la Batalla del Ebro, llegándose a transportar en un solo día, 3.000 Toneladas de material ".

El número de agentes de todas clases, destacados de las dos redes, llegó a ser de 150 durante la época de mayor tráfico"

La publicació "**Vía Libre**" número 271 d'agost de 1986 també s'expressa en termes iguals a l'anterior de "Ferrocarriles y Tranvías".

Per tant la via abans de la Batalla de l'Ebre estava sent reparada per l'exèrcit nacional i el moviment de tropes era bastant escàs, degut a les obres, si el comparem amb el que hi va haver després.

Com a curiositat vull afegir que la Divisió Italiana XXIII de Marzo, durant l'ofensiva d'Aragó va ocupar a començaments d'abril, l'estació de

Pinell de Brai, deixant constància del fet en una placa col·locada a un edifici de l'estació esmentada.

A la placa hi ha la següent inscripció:

"La División XXIII Marzo

da qui passando sconfisse

le orde marxiste Aprile XVI E.F".

## b) Durant la Batalla de l'Ebre.

El tram Bot -Tortosa va ser posat en servei provisionalment, i sense senyalització, entre els anys 1938-39, per motius bèl·lics, però al 1939 va ser tancat fins al 1942.

La documentació existent sobre la utilització de la Via de la Vall de Zafan no és molt abundant tot i la seva transcendència estratègica sobretot durant la Batalla de l'Ebre.

L'exèrcit nacional en va fer un bon ús d'ella, traslladant-hi a través d'ella a forces i material d'altres fronts d'Espanya.

La via representava un dels pocs accessos que tenien els nacionals per enviar tropes i material en grans quantitats al front de l'Ebre i, retirar els ferits més greus a hospitals, lluny del front.

També hi varen situar equips quirúrgics per a les cures més urgents, com veurem més avant.

Les carreteres i camins eren segurs però representaven un consum elevat de benzina i es traslladaven, en comparació, poques unitats i material.

Cal dir però que el domini de l'aire per part de l'aviació nacional, durant tota la Batalla de l'Ebre, va afavorir el fluxe constant de combois per esta via.

L'aviació republicana li va efectuar atacs de metrallament i bombardeig però en cap moment va suposar la inutilització total o parcial d'ella, i sempre estava preparada en poques hores per circular-hi combois altre cop.

El comandament nacional donava a esta via una gran importància per al desenllaç favorable de la batalla de l'Ebre, tant és així que els seus voltants estaven protegits per artilleria antiaèria alemanya de 88 mm ( els millors del món en aquells moments), situada molt aprop de Bot.

Sobre la utilització militar de la via per part dels 2 bàndols enfrontats hem trobat referències en publicacions especialitzades i en llibres relacionats sobretot amb la Batalla de l'Ebre.

Un cop **començada la Batalla de l'Ebre**, una de les unitats més famoses de l'exèrcit nacional i formada per catalans El Terç de Nostra Senyora de Montserrat, va ser traslladat des d'Extremadura fins a Bot en tren, per a participar a la batalla, evidentment el darrer tram el van fer per la Via de la Vall de Zafà, els varen descarregar a Bot i d'allí varen anar a Vilalba dels Arcs passant per Batea.

El text de **Luís M<sup>a</sup> Mezquida y Gené**, diu:

"Ciertamente el Tercio de Montserrat, integrado en la 74 División llegó a Bot en tren procedente de extremadura, donde estaba operando en el momento de iniciarse la Batalla del Ebro.

El llamado oficialmente ferrocarril Val de Zafán-San Carlos de la Rápita, se hallaba en construcción al sobrevenir la guerra civil, habiéndose ejecutado la mayoría de las obras de fábrica y tendido en parte, vías y traviesas. A raíz de la ofensiva de Aragón, en los meses de marzo y abril, y estableciendo las tropas nacionales línea entre Mequinenza y el mar, se había de facilitar la rápida circulación de convoyes. A tal efecto le fueron encomendados los trabajos necesarios a la Comandancia General del Cuerpo de Ingenieros del Ejército Marroquí, que facilitaron la pronta circulación de convoyes entre Alcañiz y Bot.

La línea quedó expedita, estableciéndose en la estación de Bot los depósitos de municionamiento, avituallamiento e intendencia que

resultó decisiva apa el eficiente y holgado suministro de las Divisiones combatientes en las defensas de Gandesa y Vilalba de los Arcos, pues la estación quedaba escasamente a unos 5 Km de la línea del frente, por lo que a Gandesa se refiere.

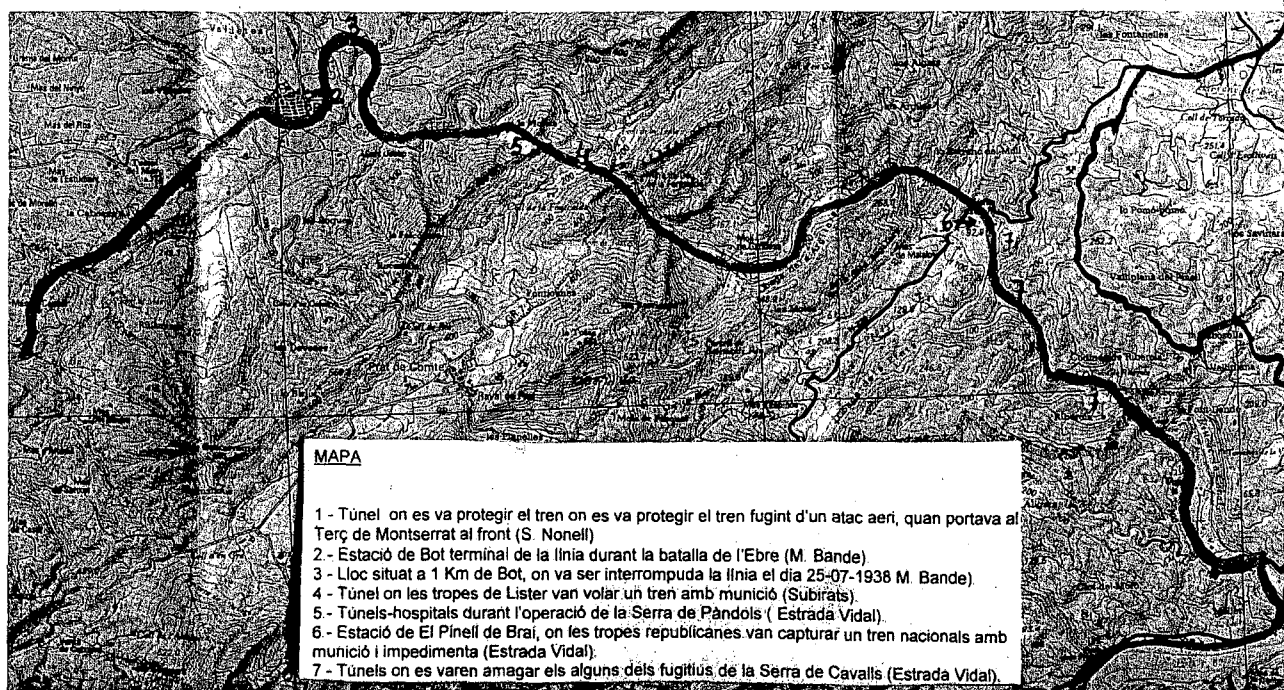
Ello explica las reiteradas acciones de la aviación republicana en misiones de bombardeo sobre la estación de Bot, que por parte nacional estaba muy bien defendida por las baterías antiaéreas del 88, conocedores de la vital importancia que suponía para el aprovisionamiento del Ejército el libre tránsito por allí de toda clase de convoyes." (2)

Qui també fa referència al tren de la Vall de Safan, és **Salvador Nonell** (aleshores membre del Terç de Montserrat).

Així ens explica la dramàtica arribada a Bot del Terç:

"Antes de llegar a Bot, pasados Valderroble y Horta de San Joan, vemos un tropel de gent que huyen por las orillas de la vía del ferrocarril. Ya notamos el fragor de los combates con sus cañonazos, crepitar de las ametralladoras, explosiones de bombas de mano...

El tren disminuye velocidad. Muchedumbre de furtivos entorpece la marcha. Al salir de un túnel unos cazas enemigos nos atacan, descienden y empiezan a ametrallarnos. El maquinista da marcha atrás y se protege en el túnel. Se advierte al comandante Millán de Priego que el enemigo está saqueando el pueblo de Bot,



defendido por la Guardia civil y por unos pocos paisanos, pero él insiste que el tren debe continuar hasta ducho pueblo o sus cercanías...

Se aleja el tren ( després de descarregar-los ) y se acampa en un extenso olivar, en el que de cuando en cuando cae algun "pepinazo". Nuestra artillería no deja también de disparar..." (3)

Per part republicana, **Mezquida** explica que els batallons de la 100 Brigada de la 11 Divisió Republicana, una vegada ocupada la Serra de Cavalls, al començament de la Batalla de l'Ebre, continuaren fins les proximitats dels túnels del ferrocarril de Vall de Zafan. (4)

Estes unitats republicanes d'avançada varen fer servir la via del tren per avançar més ràpid i atacar el poble de Bot, arribant a l'ermita de Sant Josep, després el contraatac nacional els va fer retirar.

Estos soldados republicans abans de retirar-se van tirotejar i volar uns vagons que anaven situats davant de la màquina. Els maquinistes nacionals els van col·locar davant en previsió de poder desenganxar la màquina i retirar-la en cas de ser atacats, com així van fer (F.O. Subirachs, veí d'Horta de sant Joan).

El mateix dia 25 de juliol **l'Estat Major del Cos d'Exèrcit Marroquí** de l'exèrcit nacional, en el seu diari d'operacions, fa un detallat horari dels esdeveniments que estaven succeint a la gran corba del riu Ebre i, a les 9,26 hores diu:

"Cap. F. C. Alcañiz. - Dice que a las 3 horas salió una máquina pequeña de Bot a Pinell que llegó a las 4,30h. El Jefe de Pinell pidió una máquina de más potencia, que salió a las 6,25h. de Bot, legando a 300 metros antes de Pinell, donde la tirotearon y no pudo enganchar el tren, regresando a Bot. Dice que se tirotean con el enemigo en un túnel próximo a Pinell, y han incendiado nuestras fuerzas el polvorín de Pinell"(5).

La revista "**Acero**" òrgan del **VCòs d'Exèrcit Republicà** reproduïx part del material capturat als nacionals, el primer dia de l'ofensiva, i es pot veure l'estació del Pinell amb algun dels vagons. (6)

Com a conseqüència d'esta ofensiva republicana, l'exèrcit nacional va perdre uns canons a la zona de Camposines i un comboi de material i municions a l'estació del Pinell de Brai.

Sobre este tema hi tornarem més avant, ja que va provocar una investigació militar per aclarir responsabilitat, davant de la pèrdua de



tant material.

El túnels de la via també tenien una altra finalitat, els nacionals havien situat entre l'estació de Prat de Comte i Bot, el primer equip quirúrgic del front, com així ens ho descriu **Javier de Ybarra**, alferes de la 2a. Centúria d'Alava, en el seu diari, quan va ser ferit el dia 10 d'agost a la Serra de Pàndols:

"...desde las seis y media de la tarde en que caí herido, no pude llegar al primer equipo quirúrgico situado en uno de aquellos túneles del ferrocarril de Prat de Comte, hasta pasada la media noche..." (7)

El mateix, el dilluns 8 d'agost (2 dies abans de ser ferit) havia passat els mateixos túnels del ferrocarril en construcció i havia acampat a l'Ermita de la Fontcalda, anaven a assaltar la Serra de Pàndols en mans republicanes.

Investigació inicial per la pèrdua del comboi a l'estació del Pinell de Brai.

Com s'ha dit abans l'exèrcit republicà, en concret soldats de l'11 Divisió Republicana (la

Divisió de Lister) un cop iniciada l'ofensiva de l'Ebre, varen apoderar-se d'un comboi nacional.

La investigació inicial per aclarir responsabilitats sobre la pèrdua d'uns canons i del comboi va començar el dia 28 de juliol de 1938 i la va portar a terme el Coronel d'Artilleria D. Carlos Martínez de Campos i diu textualment (8):

"...Aparte de las unidades del sector, quedaba enclavada en él una estación de transbordo de municiones establecida en Pinell. En ella se encontraba cierto número de vagones cargados de municiones y alguna cantidad de éstas descargadas en la estación.

Al sobrevenir la retirada de las fuerzas, el personal, al mando del Jefe del depósito se retiró ordenadamente a Bot. El material automovil de transporte (salvo el camión averiado) se puso en marcha, cargado hacia Morella, para seguir como lo hizo, a Uldecona.

Faltaron, desaparecidos 7 hombres. Las municiones que hubo que abandonar, a pesar de los esfuerzos realizados para enganchar una máquina a los vagones, alcanzan las cifras que siguen:

|                                |         |           |
|--------------------------------|---------|-----------|
| - Ametralladora de 6,5         | 445.000 | cartuchos |
| - Fusil de 7 mm                | 259.000 | id.       |
| - Fusil de 7,62                | 86.000  | id.       |
| - Fusil de 7,92                | 167.000 | id.       |
| - Ametralladora de 7,92        | 264.000 | id.       |
| - Fusil de 8 mm.               | 220.000 | id.       |
| - Ametralladora de 8 mm.       | 319.000 | id.       |
| - Fusil 7,92 perf. Luminosos   | 1.000   | id.       |
| - Granadas de mano Lafitte     | 15.000  |           |
| - Granadas de mano Piña        | 3.650   |           |
| - Granadas de mano Limón       | 80      |           |
| - Mortero de 45                | 1.600   | disparos  |
| - Mortero de 50                | 4.228   | id.       |
| - Mortero de 81                | 8.721   | id.       |
| - C. 75 rompedora              | 3.750   | id.       |
| - C. 75 rompedora normal       | 3.978   | id.       |
| - C. 75 metralla               | 500     | id.       |
| - O. 100 Rompedora a percusión | 1.737   | id.       |
| - O. 100 metralla              | 175     | id.       |
| - C. 105 Krupp                 | 850     | id.       |
| - O. 155                       | 850     | id.       |
| - Cohetes                      | 100     | id.       |
| - Botellas de líquido          | 1.604   | id.       |

La parquedad de los datos recogidos y la naturaleza de los hechos, hacen inexcusable una infoemación para determinar las responsabilidades que pudieran derivarse de lo ocurrido; esta información debe ser realizada por un jefe

de categoría suficiente para poder englobar en las diligencias que realice, cuanto se relacione con los diversos elementos de la División 50 que determinaron la situación. Permitiéndome por mi parte señalar a V.E. :

1. Que la artillería se retira unísola de los diversos elementos desplegados.

2. Que el repliegue de la artillería comienza, más o menos, hacia las 9 de la mañana.

3. Que la orden de retirada fue dada, al parecer, por el Capitán Don Eusebio Álvarez Miranda, Jefe de un grupo y encargado de la artillería del Sector, Oficial pundonoroso y cumplidor, muerto al siguiente día de un balazo en su puesto de mando.

4. Que merece ser destacada la conducta de los Capitanes del Real y Bescós y del Teniente Gaztelu.

5. Que es digna de elogio la conducta de la Compañía de Trabajadores afecta al Servicio de Municionamiento del Ejército, algunos de cuyos individuos se han comportado en forma que hacen pensar en la conveniencia de que en éste (como en casos análogos) puedan los trabajadores de estas Unidades, redimirse, en la forma que la superioridad estime oportuno, de la situación de inferioridad moral que les sitúa su calidad de prisioneros o condenados.

Lo que traslado a V.S. para su conocimiento

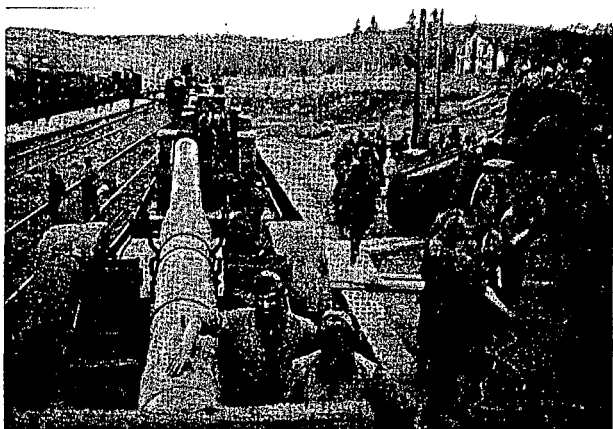
El Coronel C.G.A. del Ejército

Fd. Carlos Martínez de Campos

El comentari que podem fer a la investigació inicial feta pel Coronel Carlos Martínez de Campos és que en tot moment vol disculpar a l'oficial superior per no haver reaccionat abans, (malgrat morir 2 dies després), resaltar la conducta de 2 tinentes, que manaven 3 bateries de canons prop de Faió, Ascó i de Móra d'Ebre respectivament, i que inclús vol facilitar la bona predisposició del comandament nacional envers els soldats republicans presoners que van ajudar a descarregar part del comboi a camions (crec que no els tocava altre remei si no volien morir).

Posa de manifest que per aclarir definitivament el que va passar, cal que l'oficial encarregat tingui prou categoria per a jutjar els fets i aclarir responsabilitats

En acabar tota la investigació, es va deslluir de culpes l'oficialitat relacionada amb el tema (alguns ja havien mort durant la batalla) i per tant no tenia sentit acusar-los.



Fonts orals (de soldats republicans) consultades per mi, que varen participar en la captura del tren van explicar-me que no solament hi havia munició sinó també, molta roba i botes. La persona en concret que m'ho explicava va canviar les seves espadenyes per unes botes d'un vagó que n'estava ple.

Operacions de sabotatge de la Via per part de l'exèrcit republicà

Evidentment l'existència de la Via del Tren de la Vall de Zafà i la seua importància estratègica favorable al costat nacionalista no passava desapercebuda per al comandament republicà, això motivà que fos un objectiu a sabotejar. I les unitats encarregades de fer-ho eren de guerrillers.

La documentació corresponent a la 76 Divisió Republicana, del XIV Còs d'Exèrcit (que estava formada per guerrillers) reflexa clarament que entre els objectius prioritaris de les seues brigades estava la via del ferrocarril de la Vall de Zafà.

Així un document corresponent a l'esmentada divisió republicana i signat per Ilich Liubo Mir (Oficial iugoslau i Major en Cap de la Divisió), diu textualment: "...a petición del Jefe de E.M. del Ejército del Ebro, con un Grupo de la 240 Brigada y otro de la 238, intentamos sabotear la línea militar del ferrocarril Bot - Caspe en la misma estación de Bot, así como la carretera de Calaceite a Gandesa, que en aquella fecha estaban recargadas de hombres y material..."

Continua dient: "... los 2 grupos salieron el día 6 para la realización de este trabajo....con fecha de hoy, 7 de agosto, volvieron sin haber podido pasar más que las primeras líneas, los 2 grupos enviados para la realización de los objetivos "Ferrocarril de Bot" y "Carretera de Calaceite - Gandesa. Al infiltrarse por detrás de la primera línea, tropezaron 3 veces con concentraciones

enemigas ignoradas por nuestro Servicio de Información". (9)

El dia 9 d'agost per la nit, tornen a programar el pas del riu Ebre pel sector de la 45 Divisió Internacional (zona de Benifallet i Miravet) un grup de guerrillers que intentarà novament la infiltració i sabotejar el tren i la carretera de Calaceit - Gandesa.

Les operacions no van tenir èxit i la Via de la Vall de Zafà va funcionar regularment durant tota la batalla.

Tenint en compte que les dates de la documentació consultada corresponen fins al 9 d'agost, la planificació d'operacions de guerrillers vol dir que encara era possible la infiltració a la rera guarda nacionalista, degut a la situació regnant per l'acumulació i arribada contínua de material i sobretot de soldats de diferents procedències, que aviat participarien en les contraofensives nacionalistes una vegada parada l'ofensiva republicana..

La manera més habitual d'infiltrar-se d'estos guerrillers era vestir-se de soldats nacionalistes, la majoria de vegades de falangistes o legionaris. La quantitat de tropes nacionalistes existents era tanta que passaven desapercebuts amb bastanta facilitat, cosa que com veiem no vol dir que poguessin aconseguir els seus objectius.

Els objectius que es fixaven a vegades eren de molta complexitat i coordinació, en el cas de l'intent de sabotatge de la Via de la Vall de Zafà, la proximitat del front i de les línies republicanes jugava a favor dels guerrillers, ja que des de la Serra de Pàndols a l'estació de Bot hi ha uns 6 escassos kilòmetres, si seguien el traçat de la via del tren.

## c) Després de la batalla de l'Ebre

Una vegada acabats els combats, la via de la Vall de Zafà va ser tancada al 1939. Era el moment de reparar les destroces ocasionades per la batalla

El tram entre Bot i Tortosa va ser fet o reparat per soldats i polítics republicans presoners, que els tribunals de guerra els havia condemnat a treballs forçats, i que d'esta manera es buscava la seva redempció

La majoria dels presoners republicans que varen participar en la reparació i reconstrucció de la Via des de la Vall de Zafà a San Carlos de la Ràpita, pertanyien al Batalló de Treballadors



Corbera d'Ebre, poble vell, l'antic carrer Major

### Número 66.

En un principi no es van cedir per efectuar les obres, perquè els treballs havien estat assignats a contractistes particulars i, per tant els militars no es podien posar pel mig, ja que s'havien d'aplicar el que disposaven per a estos casos les normes vigents referents a la utilització dels presoners de guerra (10).

Datat al 18 d'agost de 1939 (**Estado Mayor, Cuartel General del Generalísimo**), es resol enviar al Batalló de Treballadors Núm. 66 i, 2 Companyies més, a petició del Jefe Nacional del Servicio de Ferrocarriles, una vegada comunicada esta petició al Coronel Inspector de los Campos de Concentración.

El Batalló (format per 450 homes útils) i les 2 Companyies que es sol·liciten estaven a Girona, a la via Vilanova, Vallcarca, Hostanrich, a Prat de Llobregat, Vilanova i la Geltrú, fent un pont al riu Fluvià, etc.

Pel que es veu el mateix **General Franco** va

rebre la petició per a la reconstrucció de la Via de la Vall de Zafà, però primer es va donar prioritat a les zones abans relacionades. Després, la petició va ser acceptada i el batalló 66 i les 2 cies. van ser traslladades a la nostra via (11).

Un altre Batalló de Treballadors que també va participar a les obres va ser el número 69, (12).

El que sembla segur és que no van coincidir els 2 batallons de treballadors alhora.

El desenvolupament dels treballs sortia de quan en quan a la premsa, per exemple:

El 30 d'octubre de 1942 el "**Diario Español**" de Tarragona, porta la notícia de que es començaran les obres, a la marge dreta del riu Ebre, per a construir l'estació de mercaderies del ferrocarril de la Via de Vall de Zafà a Sant Carles de la Ràpita (13).

El 13 de desembre de 1942, el mateix diari diu que a Tortosa es construirà immediatament l'últim tram del ferrocarril Vall de Zafà-Amposta.

El 5 d'agost de 1943, comencen les obres del tram Val de Zafà - Amposta.

De tots es conegut que des de Tortosa a Sant Carles de la Ràpita el que es va fer van ser els ponts, explanacions, rases, però la via no es va instal·lar, ni els edificis corresponents com estacions, moll, tallers, casilles etc, tampoc.

Oficialment varen acabar el tram l'any 1942 i, el dia 1 de setembre del mateix any va ser inaugurada.

Com a curiositat direm que va ser la primera línia comercial en servei a Catalunya de la Renfe, empresa que havia nascut feia molt poc.

El que si que podem dir és que malgrat l'interès que va despertar en un començament, si seguim la seva evolució històrica veurem que



Serres de Pàndols i Cavalls

tenim davant de nosaltres una línia que va tenir un inici, un desenvolupament i un final poc afortunat, ple de problemes (la majoria polítics i econòmics) i d'excuses de tot tipus que no se'ls mereixia i que aviat varen provocar el seu tancament degut a la poca rendibilitat econòmica.

## BIBLIOGRAFIA

- (1) Martínez Teixidó, Antonio.- Enciclopedia del arte de la guerra.- Edit. Planeta.- Noviembre 2001, 2a. Edició, pàg. 269.
- (2) Historia y Vida.- Núm 78.- Año VIII.- Septiembre 1974.- (consultorio) pàgs. 11 i 12.
- (3) Nonell y Bru, Salvador.- El Laureado Tercio de Nuestra Señora de Montserrat.- Barcelona.- 1992, pàg. 396.
- (4) Mezquida y Gené, Luís M<sup>a</sup>.- La Batalla del Ebro. Asedio y defensa de Gandesa en sus aspectos militar, económico, demográfico y urbanístico.- Diputació Provincial de Tarragona.- 1973.- 2a. Edició, pàg. 104.
- (5) Martínez Bande, José Manuel.- La Batalla del Ebro. Monografías de la Guerra de España, número 13.- Edit. San Martín.- Madrid, 1978, pàg. 347.
- (6) Revista Acero.- Òrgan del V Cos Exèrcit Republicà.
- (7) Estrada Vidal, Fernando.- Los que estuvimos en la Batalla del Ebro.- Edit. E. Janzer.- Barcelona.- Mayo 1973, 2a. Edició, pàgs. 179 i 181.
- (8) Cuartel General del Ejército del Norte.- Estado Mayor.- Número 4.500-E.- Alcañiz, 28

de julio de 1938.

- (9) Ministerio de Defensa Nacional. XIV<sup>o</sup> Cuerpo de Ejército. 76 División
- (10) Archivo General de Ávila.- Cuartel General del Generalísimo.- Estado Mayor.- Sección 1<sup>a</sup>.-Organización.- Sección 2<sup>a</sup>.- Batallones de Trabajadores, División 10<sup>a</sup>.- Armario 2, Legajo 154, Carpeta 37, pàgs. 1 a 3.- Año 1938.
- (11) Archivo General de Ávila.- Cuartel General del Generalísimo.- Estado Mayor.- Sección 1<sup>a</sup>.-Organización.- Sección 2<sup>a</sup>.- Batallones de Trabajadores, Ferrocarriles, División 10<sup>a</sup>.- Armario 2, Legajo 154, Carpeta 38, pàgs. 1 a 8.- Año 1939.
- (12) Llarch, Joan.- Plaza y Janés Editores, S.A.- Juliol 1978.- Barcelona, pàgs. 101, 102, 103.
- (13) Millàn i Roca, Lluís.- "El tren que no va arribar al final".- L'Agadir dels Alfacs.- Edit. Patronat Municipal d'Acció Cultural.- Núm 1.- Sant Carles de la Ràpita.- Març 1997.
- (14) Les fotografies són extretes dels llibres:  
"La artilleria en la Guerra Civil. Material de origen italiano importado por el bando nacional".- Mortera, Artemio; infiesta, José Luis.- Quiron Ediciones.- Valladolid.-1997.  
"The Ebro 1938. Death knell of the republic". Campaign series 60.- Henry, Chris.- Osprey Publishing Ltd.- 1999.

## AGRAÏMENTS:

Francisco Cabrera Castillo