

**EL SERVICIO MILITAR DE PUENTES Y CAMINOS DE CATALUÑA.
RECONSTRUCCIÓN DE DAÑOS DE GUERRA Y TRABAJOS FORZADOS
(1939-1943)¹.**

**THE MILITARY SERVICE OF BRIDGES AND ROADS IN CATALONIA.
RECONSTRUCTION OF WAR DAMAGE AND FORCED LABOR (1939-
1943)**

*Oriol Dueñas Iturbe. Centro de Estudios Históricos Internacionales (CEHI)
Universitat de Barcelona, España.*

E-mail: oriolduenas@hotmail.com

Resumen: La Guerra Civil provocó la destrucción de centenares de puentes en Cataluña. Con el final de las hostilidades, la dictadura franquista organizó el Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña (SMPCC), unidad que se dedicó a la reconstrucción de los puentes dañados entre 1939 y 1943. Para llevar a cabo las reparaciones, contó con la estimable colaboración de los prisioneros de guerra y presos políticos encuadrados en diversas unidades de trabajos forzados. En un momento de falta de recursos humanos y materiales, su colaboración con las Jefaturas de Obras Públicas y Diputaciones provinciales permitió el restablecimiento de las comunicaciones en Cataluña.

Palabras clave: Daños de guerra, reconstrucción de puentes, prisioneros de guerra, trabajos forzados, obras públicas.

Abstract: The Civil War resulted in the destruction of hundreds of bridges in Catalonia. With the end of hostilities, the Franco dictatorship organized the Military Service of Bridges and Roads in Catalonia (SMPCC), but it was devoted to the reconstruction of

¹ Recibido: 30/9/2013 Aceptado: 25/11/2013 Publicado: 15/01/2014

damaged bridges between 1939 and 1943. To carry out repairs, had the estimable collaboration of prisoners of war and political prisoners framed in various units of labor. In a moment of lack of human and material resources, their collaboration with Public Works headquarters and provincial councils allowed the restoration of communications in Catalonia.

Keywords: War damage, rebuilding bridges, prisoners of war, forced labor, public works

Introducción.

Una de las instituciones militares que tuvo un gran protagonismo durante la posguerra, debido a los trabajos de reparación de daños que realizó, fue el Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña. A pesar de este protagonismo, se trata de una de los organismos más desconocidos de nuestra historiografía. Este artículo pretende ser una primera aproximación de una investigación más amplia sobre esta institución y su labor durante los años de guerra.

1. La destrucción de puentes en Cataluña durante la Guerra Civil.

El mayor número de daños que provocó la Guerra Civil sobre las infraestructuras catalanas se concentró en los puentes y las obras de fábrica, es decir, sobre las diversas tipologías de puentes que existen: puentes de diferentes tamaños según su longitud y el número de arcos, pontones, alcantarillas, tajeas etc. La destrucción de los puentes se produjo desde el aire, por parte de la aviación franquista, y principalmente, como táctica de defensa militar por parte de las tropas republicanas. Fueron precisamente estas últimas las que provocaron la mayor parte de destrucciones de puentes en todo el territorio catalán. Los encargados de las voladuras de los puentes fueron los ingenieros militares, los cuales a través de los cuerpos de zapadores y pontoneros eran los responsables de destruir y de reconstruir los puentes dañados en combate.

Las dos fases de la ocupación militar franquista de Cataluña, la primera desarrollada entre finales de marzo y principios de abril de 1938 sobre una parte del territorio, y la segunda, que afectó

al resto del territorio, entre finales de diciembre de 1938 y febrero de 1939, dieron lugar a un gran número de destrucciones de puentes por parte de las tropas republicanas con el fin de evitar el avance franquista y posibilitar su retirada hasta la frontera francesa. A estos daños hay que sumar las destrucciones ocasionadas durante los meses que estuvieron activos los frentes de guerra.

Por su parte, durante estos meses de retirada los ingenieros militares del ejército franquista se dedicaron a reconstruir los puentes volados con el objeto de facilitar su ofensiva.

Con el final de la Guerra Civil, Cataluña se encontraba prácticamente devastada. Las cifras totales localizadas sobre la destrucción de puentes en Cataluña ponen de manifiesto el gran alcance de los daños. Aunque las destrucciones que se registraron en general no estuvieran a la altura de las que se produjeron durante la II Guerra Mundial, tal como ha demostrado Jordi Catalán² y otros especialistas en historia económica en sus estudios sobre la posguerra, si fueron suficientemente significativas para dificultar el transporte y las comunicaciones. Hubo grandes dificultades para hacer llegar productos de primera necesidad a muchas localidades. Los daños fueron destacados, dejando unas cicatrices en el territorio catalán que nunca hasta ese momento se habían registrado a lo largo de la historia. La utilización de nuevas armas con una capacidad de devastación hasta ese momento nunca vista, el traslado de la guerra a la retaguardia y la duración del conflicto provocaron que los daños fueran profundos y que se perpetuaran durante muchos años.

La imagen de los puentes dañados por la guerra fue una de las que sobrevivió más tiempo durante la larga noche de la dictadura franquista. No hubo localidad que no tuviera uno o varios puentes destruidos al final del conflicto. Una estampa que fue habitual durante muchos meses en buena parte del territorio.

El número total de puentes destruidos en todo el territorio español, según datos oficiales publicados por la Revista Obras Públicas en 1940 y en diversos medios escritos, fue de 2.651, de los cuales 1.108, el 41,7% del total, se localizaban sólo en Cataluña. Esta cifra suponía que cuatro de cada diez de los puentes destruidos se encontraba en tierras catalanas. Si a este número le sumamos los puentes destruidos en las vías de comunicación secundarias que dependían de las diputaciones provinciales, la cantidad final de puentes inutilizados que ha sido posible localizar en todo el territorio catalán fue de 1.469.

² CATALÁN, Jordi. (1995): *La economía española y la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona, Ariel.

La obra reestructora de las infraestructuras durante los años de posguerra fue ejecutada por tres organismos: el Ejército, a través de sus ingenieros militares agrupados en el Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña y de los prisioneros de guerra, del Ministerio de Obras Públicas, quien asumió buena parte de la reconstrucción de las infraestructuras, y en menor medida, ya que principalmente su labor se centró en la recuperación de las localidades más dañadas por la guerra, la Dirección General de Regiones Devastadas, que dependía del Ministerio de Gobernación.

En el caso del Ejército, gracias a la experiencia que había alcanzado durante la guerra, y sobre todo, gracias a los recursos humanos y materiales de que disponía, al finalizar las hostilidades asumió un gran protagonismo a la hora de reconstruir las infraestructuras dañadas durante la guerra, y muy especialmente en los puentes dañados. Por esta razón, su presencia en Cataluña fue especialmente significativa ya que, como se acaba de ver, este territorio fue uno de los más afectados por estas destrucciones. Para llevar a cabo la tarea reconstructiva, las autoridades militares dispusieron de los ingenieros militares, de soldados de tropa, de prisioneros de guerra que se encontraban encuadrados en varios batallones de trabajos forzados, de soldados de quinta que fueron movilizados para realizar el servicio militar en unidades de castigo hereditarias de los batallones de trabajadores y de presos que habían sido condenados a diferentes penas de prisión, las cuales podían ser reducidas a través del sistema de redención de penas por trabajo.

2. Los orígenes y nacimiento del Servicio Militar de Puentes y Caminos de Catalunya (1936-1939).

Antes de empezar hablar con detalle del Servicio Militar de Puentes y Caminos de Catalunya, debemos dejar constancia de la poca documentación disponible que existe sobre el origen, actuación y organización de esta institución. Este servicio tuvo sus inicios, a parte de las unidades regulares que se encontraban integradas en la arma de ingeniería, en el Servicio de Puentes y Caminos del Ejército del Norte, organización mandada por el teniente coronel Cipriano Arbex y Gusi, muerto en combate en diciembre de 1938, que empezó la reconstrucción de los puentes de Bilbao; y en la unidad formada con personal del Grupo de Zapadores de FET, bajo las órdenes del capitán Juan Cámpora Rodríguez. Esta última unidad se reorganizaría en Segovia, el 20 de mayo de 1937, como batallón, operando en noviembre en Soria, y en febrero de 1938 en Guadalajara, al que

se uniría un batallón de trabajadores forzados³. Ambas unidades dependían de manera directa del Cuartel General de Ingenieros del Ejército del Norte, bajo la dirección del coronel Joaquín de la Llave y Sierra⁴.

Con la ocupación total de Aragón, y el inicio de las ofensivas franquistas en Cataluña en abril de 1938, el Servicio de Puentes y Caminos modificó su denominación para pasar denominarse Servicio Militar de Puentes y Caminos del Ejército del Norte. Durante esta etapa se especializó en dos tipos de trabajos: uno de carácter provisional, a partir de utilizar material militar semipermanente, y otro de carácter definitivo, en aquellos lugares donde era imposible dar paso seguro a los ejércitos con material pesado. Entre sus trabajos hay que destacar la puesta en circulación de la carretera de Puente de Montañana a Tremp. El total del trazado comprendía 24 Km. por un terreno abrupto. Partiendo de la población de Claret y pasando por la localidad de Fígols, la carretera debía de llegar a la Collada de Montllová. De esta manera se iniciaron los trabajos el día 2 de junio de 1938. El día 30 de este mismo mes se unieron los dos grupos de trabajo que habían realizado la obra por los extremos. Esta pista se utilizó como camino de trabajo, construyéndose la carretera, que quedó finalizada a primeros de septiembre. En total en estos trabajos participaron unos 4.000 hombres, entre soldados y prisioneros, y una treintena de camiones⁵.

La actuación Servicio Militar de Puentes y Caminos del Ejército del Norte durante la ocupación militar de Cataluña fue fundamental, ya que sus trabajos sirvieron para permitir el paso de las tropas de infantería, artillería e intendencia ante las voladuras de puentes que estaba realizando el ejército republicano durante su retirada.

El servicio durante la ofensiva se dedicó a habilitar puentes provisionales. Hasta la ocupación total de Cataluña, acaecida oficialmente el 10 de febrero de 1939, el Servicio Militar de Puentes y Caminos del Ejército del Norte habilitó 23 puentes provisionales, 58 puentes definitivos,

³ SEQUERA MARTÍNEZ, Luis de. «La fortificación española en los años 40.» En *Revista de historia militar*, núm.86, 1999. p. 202

⁴ Joaquín de la Llave y Sierra (Guadalajara 1882 - Madrid 1956). Durante la guerra, en septiembre de 1936, organizó el Servicio Militar de Puentes y Caminos del Ejército del Norte, el cual, al finalizar la guerra se transformó en el Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña, con sede en Barcelona. Como máximo responsable de este servicio dirigió la reconstrucción de cientos de puentes por todo el país hasta su disolución en marzo de 1943. Nombrado general de brigada en julio de 1940, fue designado como director de la Escuela de Aplicación de Ingenieros. Expediente personal de Joaquín de la Llave y Sierra. ARCHIVO GENERAL MILITAR DE SEGOVIA (AGMS).

⁵ GALITÓ, Pol; GIMENO, Manuel; PITA, Rodrigo, TARRAGONA, Josep (2006). *Les batalles del Segre i la Noguera Pallaresa. L'atac final contra Catalunya (abril-desembre del 1938)*. Lleida, Pagès Editors, p. 136

58 Km. de pistas, 34 de carretera nueva, 80 reparaciones de firmes y 70 de conservación y reparación militar de carreteras.

Ante el gran número de destrucciones que se registraron en todo el territorio catalán una vez éste fue ocupado, las autoridades franquistas decidieron no suprimir este servicio sino transformarlo en el Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña (SMPCC) con el fin de que colaborara en la reconstrucción de los daños de guerra, ya fuera en la red de carreteras como en los puentes ubicados en toda Cataluña. Este Servicio fue creado oficialmente el 22 de marzo de 1939 por la Comandancia General de Ingenieros del Ejército del Norte, después de que fusionara el Servicio de Puentes y Caminos de aquel ejército, con el grupo de Zapadores de FET y de las JONS y 6 batallones de trabajadores forzados que tenía a su cargo⁶.

La dirección del Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña fue encomendada al coronel Joaquín de la Llave, quien desde ese preciso momento tuvo como funciones principales las de dirigir, coordinar y ejecutar los trabajos de reconstrucción de puentes, tanto de carreteras como de ferrocarriles, caminos, pistas y carreteras⁷.

El mantenimiento de un cuerpo militar especialista como éste, creado por necesidades de la guerra, en tiempos de paz no tenía precedentes. Para justificar un hecho como este, las autoridades franquistas manifestaron que el SMPCC se creaba y se mantenía para apoyar a las instituciones civiles, Jefaturas Provinciales de Obras Públicas y Diputaciones provinciales, en la reconstrucción de daños de guerra. Tanto las Jefaturas, que dependían del Ministerio de Obras Públicas, como las Diputaciones, una vez finalizó la guerra, necesitaron un tiempo para reorganizarse y para conseguir recursos económicos y humanos, y por lo tanto, estaban aún carentes de estructuras para asumir aquellas tareas⁸.

⁶ ARCHIVO GENERAL MILITAR DE ÁVILA (AGMAV) Cuartel General del Generalísimo. C.2794

⁷ Así lo reflejó la Orden en la que se creaba esta unidad: «digo 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 mí [Cuartel General de la 4 Región Militar] con el Ministro de Obras Públicas [...]». ARCHIVO INTERMEDIO. 3ª SUBINSPECCIÓN GENERAL (PIRENAICA) DEL EJÉRCITO DE TIERRA. Fondo Capitanía General IV Región Militar. Asuntos. Caja 5.

⁸ Así lo manifestó el propio coronel la Llave en una conferencia realizada a finales de 1940 sobre la cooperación del ejército en la reconstrucción de puentes: «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 creadora miedo el régimen de la generalidades y la dominación roja; miedo 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, Joaquín de la,

El tener el SMPCC dedicado a estas tareas liberó a estas instituciones de realizar unos trabajos que por su importancia se debían hacer de manera urgente. Más adelante, una vez consiguieron consolidar sus estructuras, los tres organismos siguieron colaborando en la reconstrucción de las infraestructuras, pues el tener el apoyo de los militares en las obras de reparación no sólo les servía para alcanzar los objetivos lo antes posible, sino que además, les servía para aliviar gastos, ya que de esta manera se ahorraban dinero de sus presupuestos cuando los trabajos de reconstrucción recaían en los militares. El SMPCC aportaba en cada una de las obras que ejecutaba la mano de obra, los materiales, etc.

A pesar de tener mayores efectivos que los organismos civiles, durante los primeros meses de posguerra el SMPCC también tuvo problemas para proveerse de recursos humanos y materiales. Este hecho se puso de manifiesto en un informe realizado por el Comandante General de Ingenieros el 6 de junio de 1939 dirigido al Cuartel General del Generalísimo. En este documento el máximo responsable de ingenieros solicitaba el destino de más recursos al SMPCC para poder proseguir con los trabajos que estaba realizando:

«El Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña [...] realiza reparaciones definitivas en las obras de fábrica voladas en diferentes carreteras de las provincias de Barcelona, Gerona y Lérida. Con las recientes órdenes de licenciamiento que afectan a gran número de personal y el más capacitado [...] unido a la falta de medios de transporte, ha disminuido la capacidad de trabajo en forma que hace imposible, no solo emprender nuevas obras sino que dentro de breves días, el Servicio perderá toda eficacia⁹.»

El documento proseguía con una descripción detallada de los trabajos realizados hasta ese momento en Cataluña y de la importancia social y económica que tenían los mismos. Finalmente, el responsable de los ingenieros militares hacía una propuesta de varios puntos para solucionar la problemática:

«Para alejar este peligro, que agudizaría el ya grave problema de los transportes, propongo la siguiente solución: 1. Incorporación al Servicio de Puentes y Caminos de Cataluña de las Unidades especializadas en puentes de los Ejércitos del Centro y de Levante, que son: la Compañía 27 del Batallón de Zapadores nº7, actualmente en Madrid, con el Batallón de

«Cooperación del Ejército en la Reconstrucción de puentes» En *Anales del Instituto Técnico de la Construcción y Edificación*. núm. VI, 1940, p. 18

⁹ ARCHIVO GENERAL MILITAR DE ÁVILA (AGMAV). C. 2363

Trabajadores afecto a ella, y la compañía 1ª del Batallón de Zapadores nº6, con residencia en Guadalajara. 2. Incorporación al Servicio de las Compañías de Puentes de los Batallones de Zapadores, hoy prácticamente inactivas, que son: las nº16 y 17 del Batallón de Zapadores nº5 en Arcos de Jalón; la 15 del Batallón de Zapadores nº6 en Cella; la Unidad de Puentes del Batallón de Zapadores nº7, en Villaviciosa de Odón; y la 16 Compañía del Batallón nº8, en Cuatro-Vientos. 3. Cubrir rápidamente las vacantes de Oficiales y sargentos, lo que por falta de ellos pudiera hacerse con los recuperados que estén clasificados en el grupo A. 4. Aumentar los medios de transporte a disposición del Servicio con un mínimo de 21 camiones [...]»¹⁰

Finalmente, el comandante de ingenieros concluía su informe con una advertencia. En el caso de que no se pudieran cumplir con estos requisitos, lo más lógico era organizar la desaparición paulatina del Servicio.

El documento anteriormente citado nos sirve para poner de manifiesto diversos aspectos. En primer lugar la evidencia de que Cataluña había sufrido un gran número de daños en puentes y carreteras durante la guerra. En segundo lugar, que después de organizar el SMPCC en marzo de 1939 no se había tenido en cuenta el hecho que pocos meses después una gran parte de los soldados y oficiales que tenía adscritos serían licenciados. Este hecho, conjuntamente con la evidencia que había unidades de ingeniería militar destinadas en otras zonas que no deberían tener mucho trabajo, nos hace pensar que la organización de esta unidad se había improvisado. Y en tercer lugar, y enlazando con esta improvisación, en pleno junio de 1939 el SMPCC no tenía suficientes materiales para seguir trabajando.

Ante este panorama, las autoridades militares franquistas no tuvieron más remedio que atender a la solicitud de la comandancia general de Ingenieros y destinar buena parte de las unidades que se pedían así como los medios de transporte:

«[...] Es indudable que la realización de estas obras es de importancia y requiere mucho tiempo para su total terminación, por lo cual encargo [...] se resuelva que por lo que respecta a los puntos 1 y 3 del informe, ya he ordenado el transporte a disposición del General Jefe de la 4ª Región Militar de las Unidades de Zapadores especializadas en Puentes de los Ejércitos del Centro y Levante [...] para ser empleadas en el Servicio de Puentes y Caminos de

¹⁰ ARCHIVO GENERAL MILITAR DE ÁVILA (AGMAV). C. 2363

aquella Región y en cuanto al 2 punto he ordenado al Director del Servicio de Automovilismo del Ejército entregue al mencionado servicio varios camiones [...]»¹¹

De esta forma, una vez resuelta esta situación, el SMPCC pudo ponerse a trabajar con todos los efectivos posibles en la reconstrucción del territorio.

3. Los prisioneros de guerra y el Servicio Militar de Puente y Caminos de Cataluña.

Una de las causas que explicaría el por qué para la administración civil era más económico utilizar el SMPCC fue que este organismo utilizó mano de obra prisionera de guerra, encuadrada en batallones de trabajadores, así como presos condenados a diferentes penas que podían redimir parte de su condena a través del sistema de redención de pena por trabajo¹². La utilización de estos prisioneros y presos, los cuales recibían un sueldo prácticamente testimonial, explicaría el porque los servicios que ofrecía el SMPCC eran más económicos.

A causa de los daños que se registraron en los puentes catalanes, las autoridades franquistas decidieron destinar diferentes batallones de trabajadores para que trabajaran en la reparación de una parte importante de todas aquellas infraestructuras y localidades destruidas. Para efectuar todos estos trabajos los diferentes batallones de trabajadores que operaban en el territorio catalán se dividieron en cuatro agrupaciones. Cada una de estas agrupaciones estaba sujeta a unos trabajos determinados, y según la labor que desarrollaban se encontraba afectas a diferentes servicios y unidades militares. En este artículo sólo nos dedicaremos a hablar de forma detallada de la agrupación número tres, la cual estaba destinada a trabajos de reconstrucción de puentes y carreteras¹³.

¹¹ ARCHIVO GENERAL MILITAR DE ÁVILA (AGMAV). C. 2363. Documento con fecha de 2 de julio de 1939 firmado en Burgos por el Ministro de Defensa Nacional.

¹² La medida legislativa franquista que convirtió en la primera piedra de un sólido edificio represivo orientado a la explotación de mano de obra forzada fue el decreto 281 de 28 de mayo de 1937, que en palabra de Javier Rodrigo: “Vino a regularizar la situación de los campos de concentración y a darles una justificación de hecho, la contribución de los prisioneros a la obra de la España franquista mediante su mano de obra.” RODRIGO, Javier (2005). *Cautivos. Campos de concentración en la España franquista, 1936-1947*. Barcelona, Crítica, p.39

¹³ En total los batallones de trabajadores se dividieron en cuatro agrupaciones: la primera, dedicada a fortalecer la frontera pirenaica para evitar un posible ataque relacionado con el conflicto mundial, la segunda y tercera que se dedicaron a trabajos de reconstrucción de puentes, carreteras y ferrocarril; y la cuarta, que se dedicó a trabajos específicos. Entre estos trabajos destacaron: las unidades que se dedicaron a la recuperación del material de guerra que había quedado dispersado por los frentes del Ebro y del Segre, los destinados a campos de aviación para realizar tareas de reparación o construcción relacionadas con aeropuertos militares como los de Reus o el Prat de Llobregat, los que se dedicaron a la reconstrucción de edificios que habían quedado dañados durante la guerra como la iglesia de Martorell, el castillo de San Fernando de Figueras, la Universidad de Cervera, la construcción de un cuartel militar en Vielha o la

La tercera agrupación en la que se encontraron empleados los batallones de trabajadores destinados en Cataluña fue la que estuvo adscrita al Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña. El protagonismo que adquirió el ejército a la hora de realizar trabajos de reparación hizo que los ingenieros militares emplearan los batallones de prisioneros como mano de obra para ejecutar los trabajos asignados. Por esta razón el Servicio Militar de Puentes y Caminos fue el organismo que más batallones tuvo bajo su control. En agosto de 1939 el Servicio ya tenía bajo su dirección 10 batallones de trabajadores todos ellos destinados a trabajos en algún puente o carretera de diferentes localidades catalanas. Estos batallones fueron los siguientes: el organizado dentro de FET y de las JONS, y los números 12, 50, 108, 122, 125, 147, 156, 162 y 177¹⁴. Con la llegada del año 1940 el número de batallones que se destinaron a este Servicio disminuyó, aunque siguió teniendo el mayor número de unidades destinadas, seis, y el que más prisioneros utilizaba 4.541.

La desaparición definitiva de los batallones de trabajadores no se produjo hasta julio de 1940¹⁵. En esta fecha aquellas unidades de trabajos forzados que todavía funcionaban con prisioneros de guerra serían clausuradas. El motivo principal de aquella supresión fue que el país debía volver a la normalidad y para hacerlo debía empezar a liberar a todos aquellos prisioneros que, en algunos casos, llevaban más de un año privados de libertad sin haber sido condenados por ningún delito.

reparación del castillo de Gardeny en Lleida, los batallones que realizaron trabajos de carga y descarga de diferentes materiales militares, de recuperación y reparación de automóviles, otros que hicieron trabajos relacionados con el campo, como fue el caso de Reus, y otros que estuvieran recuperando muebles. Precisamente para realizar esta última tarea, se crearon a principios de 1939, las Comisiones de la Revisión de la Vivienda y el Mueble, que actuaron de intermediarias vez de devolver muebles y otros objetos a sus propietarios después de que el ejército franquista los hubiera requisado durante los primeros días de ocupación militar. Asimismo devolver aquellos objetos, se utilizaron prisioneros de guerra en la carga, descarga y transporte de esos objetos. Sin duda una de las tareas más tristes y desagradables que tuvieron que afrontar los prisioneros de aquellos batallones fue la de hacer de enterrador. Aquella penosa labor fue encargada a la compañía primera del Batallón de Trabajadores núm.134, con sede en Gandesa, en la Terra Alta, la que se encargó de enterrar los cadáveres, en diferentes fosas comunes, que habían quedado dispersados por aquellas tierras como consecuencia de la batalla del Ebro. Ante el gran número de muertes que había permanecido sin sepultar en lugares como las Sierras de Pàndols y Cavalls, y buscando impedir que los mismos provocaran alguna epidemia en la zona, las autoridades franquistas decidieron crear un Cuerpo de Sanidad que se hizo cargo de llevar a cabo aquellas inhumaciones.

¹⁴ Estos datos son confirmados por el propio coronel jefe del Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña en una entrevista publicada en *La Vanguardia Española* el 8 de septiembre de 1939, donde entre otras cosas apuntaba que dentro de su servicio trabajaban seis compañías de zapadores: la 16 cía del 8 batallón, la 17 cía del 6 batallón, la 18 cía del 6 batallón, la 1,2, 3 cías del batallón de FET y de las JONS, y diez batallones de trabajadores con unos nueve mil hombres.

¹⁵ Según una orden del Ministerio del Ejército, de 11 de mayo de 1940, se obligaba a dejar en libertad a todos los individuos que llevasen más de un año en situación de prisioneros. ARCHIVO INTERMEDIO. 3ª SUBINSPECCIÓN GENERAL (PIRENAICA) del Ejército de Tierra. Fondo Capitanía General IV Región Militar. Asuntos. Caja 15.

Pero la clausura de todos aquellos batallones de trabajadores no significó, ni mucho menos, el final de la utilización por parte del ejército, y por tanto del Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña, de personal para efectuar trabajos forzados. La desaparición de aquellos batallones sólo fue un acto perverso que maquinaron las autoridades franquistas para poder crear unas nuevas unidades de trabajos forzados, las cuales se vincularon con el inicio del servicio militar. Así, a partir de julio de 1940 se pusieron en funcionamiento los denominados Batallones Disciplinarios de Soldados Trabajadores (BDST).

Estos nuevos batallones de castigo se caracterizaron por estar organizados de la misma forma y por realizar los mismos trabajos que los antiguos batallones de trabajadores, con la única diferencia que ya no estuvieron formados por prisioneros de guerra, sino por jóvenes que debían realizar el servicio militar, de las quintas de los años comprendidos entre 1936 y 1941, y que eran considerados como desafectos al régimen. De esta manera se promulgó la Orden Ministerial impulsada por la Dirección de Reclutamiento y Personal, publicada en el Diario Oficial del Ejército núm.68, el 22 de diciembre de 1939, con la misión de llamar a filas las primeras quintas que debían formar parte del nuevo servicio militar. Las quintas reclutadas a qué hacía referencia la Orden Ministerial, fueron las de 1936 a 1941 –jóvenes nacidos entre los años 1915 y 1920– y que correspondían a las de los años de la guerra (1936-1939), y aquellas que habían adelantado su ingreso a causa justamente del conflicto.

Los trabajos que desarrollaron estos nuevos batallones se prolongaron durante prácticamente dos años. Finalmente, los batallones disciplinarios fueron clausurados en octubre de 1942 (Diario Oficial núm. 243 de octubre de 1942), aunque en muchos casos no lo hicieron de manera efectiva hasta finales de diciembre de aquel mismo año.

Finalmente, debemos apuntar la utilización por parte del Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña de presos condenados a diferentes penas de prisión a través del Sistema de Redención de Penas por Trabajo. Este sistema fue el que adoptó la dictadura franquista para resolver la saturación de presos políticos de las cárceles sin tener que recurrir a una amnistía. A partir de apoyarse en el Decreto 281 de 28 de mayo de 1937, que concedía el derecho al trabajo a los prisioneros y presos de guerra, el 7 de octubre de 1938 se publicaba la Orden de creación del Patronato Central de Redención de Penas por el Trabajo, organismo que nacía con la misión de gestionar todo lo relativo al Sistema de Redención de Penas: ficheros fisiotécnicos de los reclusos,

trabajos intramuros y exteriores, tiempo redimido y salarios de los penados, libertad condicional, etc¹⁶. Los trabajos de los presos en el exterior se organizaron con la creación de las Colonias Penitenciarias Militarizadas y los destacamentos penales. Las primeras, creadas por Ley el 8 de septiembre de 1939, nacieron para la ejecución del Plan de Obras Públicas, especialmente para los trabajos destinados en convertir el secano en regadío. Por su parte, los destacamentos penales constituyeron una fórmula penitenciaria para el empleo de mano de obra reclusa para obras públicas al servicio del Estado, de las provincias y de los municipios, o de empresas privadas que, a juicio del Patronato, sirviesen con sus labores a un determinado fin público. Algunos de estos destacamentos fueron los que se destinaron al SMPCC, ya que los mismos iban dirigidos a obras de reconstrucción y consideras de utilidad nacional.

La cifra de prisioneros y presos que se utilizaron para la reparación de daños de guerra es por sí sola suficientemente importante para mostrar la gran labor reconstructora que tuvieron las diversas unidades de trabajos forzados bajo la dirección del SMPCC.

4. La colaboración entre el Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña y las Jefaturas de Obras Públicas y Diputaciones provinciales.

Los trabajos que realizó de manera directa el SMPCC también sirvieron para suplantar las labores que deberían haber capitalizado las empresas privadas. Fueron multitud los proyectos que presentaba la administración franquista a concurso público, tanto Diputaciones como a nivel estatal, que quedaron desiertos, sobre todo durante 1939 y 1940, al no presentarse ninguna empresa. Todas estas obras que quedaban sin adjudicación debían ser asumidas o bien por parte del Estado (vía administrativa), o bien a través del Ejército. La falta de dinero, de materiales y de mano de obra especializada que pudiera llevar a cabo los trabajos, mucha ella desaparecida, encarcelada o exiliada, fueron las principales causas que explicarían porque el sector privado no participó en un primer momento de la reconstrucción de infraestructuras. Todos estos puntos motivaron que la mayor parte de la responsabilidad a la hora de tirar adelante los proyectos reconstructivos recayera en el estado franquista, ya fuera a través del ministerio de Obras Públicas como a través del Ejército. Por esta razón, tanto el ministerio como el ejército se tuvieron que coordinar para realizar

¹⁶ Para un estudio más detallado sobre el Sistema de Redención de Penas por Trabajo, consultar: ACOSTA BONO, Gonzalo; GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis; MARTÍNEZ MACÍAS, Lola; RÍO SÁNCHEZ, Ángel del (2004). *El canal de los presos (1940-1962). Trabajos forzados: de la represión política a la explotación económica*. Barcelona, Crítica. GÓMEZ, Gutmaro (2007). *La Redención de penas. La formación del sistema penitenciario franquista (1936-1950)*. Madrid, Catarata.

los trabajos de reparación. Este espíritu de cooperación quedó perfectamente reflejado por parte del general Joaquín de la Llave en un artículo que publicó en *La Vanguardia Española* el 1 de enero de 1941, donde afirmaba:

«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 [...]».

Por todas estas razones, la tarea que llevó a cabo el SMPCC fue indispensable para la reconstrucción de puentes en Cataluña. Bajo su dirección se consiguió en un primer momento habilitar el paso por muchos puentes volados, para más tarde consolidar los trabajos de manera definitiva.

Las labores de reconstrucción que asumió el SMPCC también fue fundamental para las Diputaciones Provinciales, especialmente para las de Barcelona, Girona y Lleida. En los tres casos el servicio se encargó de realizar y costear la reconstrucción de varios puentes que pasaban por vías vecinales.

En el caso de la Diputación de Barcelona de las 211 destrucciones de puentes que se contabilizaron en la red de carreteras provinciales, se ha localizado que, en un primer momento, en 1939, en veinte casos hay constancia de la participación del SMPCC en su reparación, aunque la cifra con el tiempo se fue ampliando debido a que muchas obras que debían ser ejecutadas por el sistema de contrata o administrativo (subasta y o concurso público) acabaron finalmente en manos del ejército al quedar desiertas¹⁷.

La buena labor llevada a cabo por SMPCC, y sobre todo, el ahorro que suponía para las arcas de las diputaciones que este organismo asumiera la reconstrucción de puentes quedó perfectamente reflejado en la sesión de la Comisión Gestora de la Diputación de Girona de septiembre de 1940:

¹⁷ ARXIU HISTÒRIC DE LA DIPUTACIÓ DE BARCELONA (AHDB). Fondo de Obras Públicas. OPP 162.

«El Gestor Ponente de Obras y Vías S. José M^a 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 [...]»¹⁸.

Los trabajos de reconstrucción del SMPCC en las comarcas gerundenses no sólo se centraron en las obras destruidas durante la guerra sino que también afectaron a los puentes que quedaron dañados como consecuencia de las inundaciones que se produjeron el 18 de octubre de 1940 y el 28 de abril de 1942.

Por esta razón, en 1943 la Diputación Provincial de Girona todavía seguía solicitando ayuda al SMPCC, sobre todo por cuestiones económicas:

«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 realizarlas todas [...]»¹⁹.

En total la Diputación de Girona solicitaba la colaboración del SMPCC en la reconstrucción de 9 puentes. La respuesta a la demanda de la Diputación por parte del Ejército no se hizo esperar, sorprendiéndose éste último de que dicha institución aceptara un ofrecimiento que no se había realizado, rechazando de esta manera el acuerdo, al argumentar que:

¹⁸ ARXIU HISTÒRIC DE GIRONA (AHG). Diputación de Girona. Transportes y comunicaciones. Carreteras. Caja 159.

¹⁹ ARXIU HISTÒRIC DE GIRONA (AHG). Diputación de Girona. Transportes y comunicaciones. Carreteras. Caja 159.

«[...] 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 ejecución²⁰.»

De esta manera el propio Ejército denegaba la solicitud realizada por la Diputación de Girona al recordarle que ya no existía el SMPCC. Es sorprendente que una institución como la Diputación de Girona no estuviera al corriente de que este organismo hubiera sido sustituido por uno nuevo y que además diera por hecho la adjudicación de una serie de obras a otra institución sin informarla previamente. Entendemos que debería ser una práctica habitual la adjudicación de obras de reconstrucción al SMPCC por parte las diputaciones, y que éstas incluso ya ni preguntasen si el organismo en cuestión estaba conforme o no en ejecutarlas. El ahorro de recursos que suponía la reconstrucción de puentes por parte del Ejército motivó, al parecer, un abuso por parte de ciertas corporaciones. Por esta razón, en este mismo documento, y con la misión de poner orden a esta situación, el ingeniero jefe de Obras Públicas de la provincia de Girona recordaba a los responsables de la Diputación que sólo en un caso el Ejército se podía encargar de hacer obras en nombre de otras instituciones públicas:

«[...] 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 realizar²¹.»

Es decir, el Ejército sólo se podía encargar de realizar trabajos de reconstrucción cuando el concurso público convocado para ejecutar las obras con capital privado quedaba desierto. No se podía pues adjudicar una obra directamente al Ejército. Esta norma ya se encontraba vigente en 1943, pero no se debería aplicar. Este razonamiento se realiza a partir de apoyarnos en los escritos del propio general Joaquín de la Llave del año 1941, cuando hablaba de que las restricciones legales que impedían al Ejército trabajar en obras públicas en 1940 y que habían sido ignoradas gracias al

²⁰ ARXIU HISTÒRIC DE GIRONA (AHG). Diputación de Girona. Transportes y comunicaciones. Caminos vecinales. Caja 156.

²¹ ARXIU HISTÒRIC DE GIRONA (AHG). Diputación de Girona. Transportes y comunicaciones. Caminos vecinales. Caja 156.

buen entendimiento del capitán general de Cataluña, el general Orgaz, y el ministro de Obras Públicas el Sr. Alfonso Peña:

«Hacia el mes de abril se 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 intensidad²²».

No sólo las diputaciones provinciales solicitaron los servicios del SMPCC. Algunos ayuntamientos también se dirigieron a este servicio para pedir la realización de trabajos de reconstrucción de los puentes que pasaban por su municipio. Este fue el caso del Ayuntamiento de Manresa, quien ante la necesidad de reconstruir el puente de la Reforma, se dirigió al SMPCC:

«En cuanto a las obras de construcción, en un principio decidieron contratarlas por subasta, pero a finales de año el Servicio Militar de Puentes y Caminos ofreció para hacerlas en buenas condiciones económicas. Ante la oferta, que suponía una considerable rebaja de precio y tiempo para la experiencia de medios con que contaban, de la construcción se encargó del ejército, bajo la dirección del comandante Càmpera y la colaboración de los técnicos municipales²³.»

5. Los trabajos de reconstrucción. Una organización Todt para la España de Franco.

Como se ha puesto de manifiesto, la razón de existencia del SMPCC fue la de realizar trabajos de reconstrucción de puentes. Por esta razón desde el mismo momento en que finalizó la guerra se puso de relieve la labor reconstructora que estaba realizando. El 8 de septiembre de 1939 salió publicado en *La Vanguardia Española* un reportaje fotográfico donde se informaba de la importante tarea reconstructora que estaba realizando el SMPCC. A parte de las fotografías de los trabajos para habilitar el paso de los puentes de las localidades de Monistrol, Sant Boi de Llobregat y Martorell, el artículo explicaba que el SMPCC desde el inicio de la ocupación de Cataluña había habilitado de manera definitiva 96 puentes y que se encontraban en construcción 61. En estos trabajos estaban trabajando seis compañías de zapadores y diez batallones de trabajadores, con un total de 9.000 hombres. Con el paso de los meses, estas cifras fueron en aumento. En marzo de

²² LA LLAVE SIERRA, Joaquin de *El Servicio de Puentes y Caminos*. *La Vanguardia Española*, 1 de gener de 1941.

²³ SÁNCHEZ ARCE, Roser. «El pont de la reforma (Manresa)» En *Dovella*, 15, diciembre de 1992, pp. 35-40.

1940, en otro artículo publicado en la revista *Destino*, el SMPCC ya tenía a su servicio ocho compañías de zapadores y once batallones de trabajadores, con un total de 10.000 hombres, entre los que figuraban 180 especialistas y personal civil²⁴.

Aparte de los datos estadísticos y propagandísticos, los reportajes también sirvieron para mencionar la labor destructora que habían llevado a cabo los republicanos durante su retirada, considerándola como inútil desde el punto 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 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 [...]

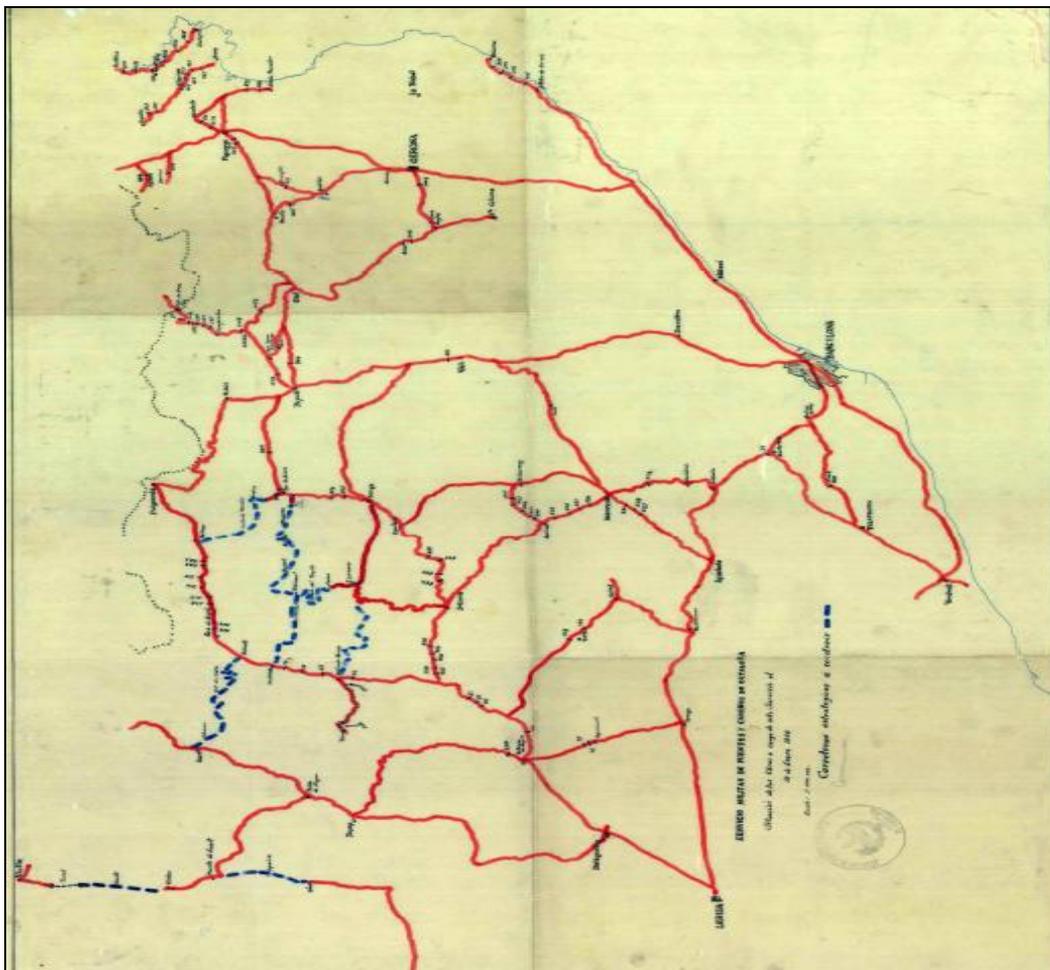
Han quedado en perfectas condiciones de circulación las carreteras de Tarragona, por Villanueva, de Lérida a Barcelona, de Barcelona a Figueras, de Barcelona Ripoll, y de Manresa a Berga, y están muy próximas a terminarse las de Manresa, Solsona y Cardona; San Quirico a Berga; Igualada a Manresa; Olot 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 daños²⁵».

²⁴ PICAÑOL, Javier. «Puentes volados.» En *Destino. Política de unidad*. 137, marzo de 1940, pp. 1 y 12.

²⁵ *Reportes de La Vanguardia. Servicio Militar de Puentes y Caminos*. La Vanguardia Española. Suplemento. 8 de setiembre de 1939. Más adelante, el general La Llave volvió a criticar la actuación destructiva del ejército republicano en Cataluña durante su retirada, comparándola con la que se había realizado en el norte de España: «*En Cataluña las cosas se llevaron de forma muy distinta [en comparación con el norte] 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*

Desde sus oficinas instaladas en un primer momento en el Gobierno Militar de Barcelona, para pasar posteriormente en 1941 en un local de la Ronda Universidad de la misma capital catalana, el SMPC de Cataluña siguió realizando un trabajo importante de reconstrucción de puentes. En estas oficinas el SMPCC instaló sus archivos desde donde se almacenaban más de 1.300 fichas para cada uno de los puentes que habían sido volados. En ellas se recogían los datos de cada puente y su ubicación en un plano. Su trabajo permitió que las comunicaciones entre las diferentes localidades catalanas se restablecieran, que el transporte se pudiera ir normalizando y que, por tanto, los productos de primera necesidad llegaran a todas partes del territorio.



Mapa de 10 de enero de 1940 donde se localizan las obras que llevaba a cabo el Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña. ARCHIVO GENERAL MILITAR DE ÁVILA. C.3324

puentes que en realidad no conducían a ninguna parte y que sólo servían para el paso de peatones. Destruían tan 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.» En Destino. Política de unidad. 137, marzo de 1940, pp. 1 y 12.

La reparación de puentes y carreteras también posibilitó que en septiembre de 1939 la Vuelta Ciclista a Cataluña se pudiera volver a celebrar con cierta normalidad: «[...] ya que a merced a los trabajos ímprobos del SMPC, la vuelta a Cataluña podrá desfilarse 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 carrera²⁶.»

Según los datos oficiales publicados en octubre de 1940 por la Revista Obras Públicas²⁷ el número de puentes reconstruidos en Cataluña por SMPCC fueron de 222²⁸ sobre un total de 1.108, cifra más que significativa para ver la importante tarea que desarrolló este organismo. Por provincias los puentes reparados por este servicio fueron los siguientes:

²⁶ Hoy, primero de los ocho días de la Vuelta a Cataluña. La carrera puede celebrarse gracias a la meritisima labor del Servicio Militar de Puentes y Caminos. La Vanguardia Española, 17 i 21 de setembre de 1939.

²⁷ Resumen de las destrucciones de la guerra en la red de caminos del Estado. En la *Revista de obras públicas*. Madrid: Núm. especial 1936-1939.

²⁸ Según una entrevista realizada por el general La Llave a la revista *Destino*, el marzo de 1940 el SMPCC ya había reconstruido unas 200 obras. PICAÑOL, Javier. Op. Cit. p.12

Cuadro 1.

PROVINCIA	PUENTES RECONSTRUIDOS
Barcelona	80
Girona	89
Lleida	52
Tarragona	1
Total	222

Elaboración propia a partir de los datos publicados en la Revista de Obras Públicas, edición especial 1936-1939.

A partir de esta cifra podemos afirmar que el 20% de los puentes destruidos durante la guerra en Cataluña fueron reparados por este organismo, dato importante que nos ayuda a mostrar la importante labor que asumió en la reparación de los daños de guerra.

A principios del año 1940 el máximo responsable del Servicio, el general la Llave, calculaba que los gastos que habían supuesto la reconstrucción de todas estas obras superaban los tres millones de pesetas y que, según sus cálculos, los trabajos de reparación de todas estas destrucciones no finalizarían hasta que no pasaran unos cuatro años²⁹. Su estimación del tiempo que tardarían en repararse todos aquellos daños fue bastante precisa, ya que hasta mediados de 1945 el ministro de Obras Públicas, Alfonso Peña, no daría por finalizadas las labores de reconstrucción³⁰.

Entre los principales puentes en que habilitó o reconstruyó destacaron: Girona: el del Caudillo en Sarrià de Ter (Gironès), el del Teniente General Orgaz en Torroella de Montgrí (Girona), Bonmatí (Selva), Osor (Selva), Pasteral (Selva), el Viaducto del Carburo en Sant Pau de Seguries (Ripollès), el del Manol, la Sala, en la carretera de Caldes de Malavella (Selva), forzará, San Pedro Pescador (Girona), Alférez Huarte en Girona (Gironès).

²⁹ *Ibíd.*

³⁰ El ministro Alfonso Peña dio por acabadas los trabajos de reconstrucción en su discurso delante las cortes franquista donde expuso la labor realizada por su ministerio. «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 marzo de 1945, p. 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 marzo de 1945, pp. 8-11

Barcelona: Barcelona (Barcelona), Manresa (Barcelona), Súria (Barcelona), Sant Sadurní d'Anoia (Barcelona), Roda de Ter (Osona), Sant Quirze de Besora (Osona), Martorell (Barcelona), Sant Boi de Llobregat (Barcelona), Molins de Rei (Barcelona).
Tarragona: Calafell (Tarragona).

Lleida: Vilanova de la Barca (Segrià), Balaguer (Noguera), Lleida (Segrià)³¹, entre otros.

Como se ha ido comprobando la actuación del SMPCC fue muy destacada en las comarcas gerundenses, barcelonesas y leridanas. Especialmente intensa fue su actividad en la provincia de Girona a causa de los daños de guerra y de las inundaciones que se registraron en los años 40 y 42³². La tarea reestructuradora de puentes en estos lugares fue constantemente recogida por la prensa franquista gerundense, la cual casi semanalmente sacaba una noticia sobre los trabajos que estaba realizando el SMPCC. Las informaciones que se iban publicando fueron una herramienta propagandística que utilizó el régimen para mostrar tanto las labores de reconstrucción que se llevaban a cabo, como los daños que habían provocado los republicanos. El trabajo del SMPCC fue en todo momento elogiado tanto por la buena labor realizada como por la velocidad en que se hacía. De esta forma se han localizado multitud de noticias en las que se informaba de las inauguraciones de un puente o el fin de los trabajos de reconstrucción realizadas por este servicio. Así el 17 de mayo de 1940 en la portada del diario Pirineo de Girona se publicaba que el servicio militar había reconstruido cuatro puentes, en concreto el de Santa Eugenia, el de Bonmatí, el de Inglés y el del Pasteral. La prensa franquista gerundense destacó tanto el trabajo que llevó a cabo el SMPCC, que lo terminó comparando con la Organización Todt alemana³³:

³¹ En el caso de Lleida un número importante de trabajos de reconstrucción se realizaron poco después del final de la guerra. Por estas fechas fueron reparados siete puentes, veintidós dos pontones, once alcantarillas y doce muros. De estos trabajos destacó la habilitación del puente de la capital leridana. «La Reconstrucción de puentes en la provincia de Lérida.» *La Vanguardia Española*, 1 de diciembre de 1943.

³² El amplio alcance de las inundaciones llevó a la redacción de una ley por parte de la Jefatura del Estado, de 25 de noviembre de 1940, donde se autorizaba a trasladar batallones de trabajadores en las localidades más dañadas: «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. »También se creaba por esta ley una Comisaría General: «con todos los poder para el Rápido restablecimiento de toda esta zona industrial. »citado por BARRIUSO BABOT, Jordi. (2003) *Camps de concentració i unitats disciplinàries de treballadors a l'espanya de franco*. Trabajo inédito de tercer ciclo de la Universidad Autónoma de Barcelona., p. 98.

³³ Afiliado desde 1922 al Partido Nacional Socialista Alemán (NSDAP), Fritz Todt se convirtió en inspector general de Carreteras Alemanas en 1933 y dirigió, desde 1934, el Departamento Central de Técnica del NSDAP. Desde 1938 fue, además, el responsable del Ordenamiento del Sector Alemán de la Construcción, función en la que tenía competencias sobre las autopistas del Reich y sobre las fortificaciones militares, como por ejemplo el levantamiento de la Línea Sigfrido. En 1938, se creó la Organización Todt, responsable de los grandes proyectos militares, donde eran destinados prisioneros de campos de concentración y trabajadores forzados. Ya iniciada la II Guerra Mundial fue nombrado

«[...] 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 Todt³⁴.»

La idea de convertir el SMPCC en la Organización Todt española y en un referente de un primer organismo estatal de trabajo al estilo fascista también fue defendida por el periodista Eduardo Carballo en un artículo publicado en la revista *Monopolio* en 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 Alemania³⁵.»

Los argumentos para comparar el SMPCC con la organización Todt no sólo se apoyaban en la que ambos tenían fines similares, trabajos militares, habilitación de pasos, fortificación, sino que también porque ambos organismos utilizaron prisioneros para lograr estos objetivos. Como se ha puesto de manifiesto el SMPCC contó con 10 batallones de trabajadores y más de 9.000 hombres, entre personal militar y presos, para reconstruir puentes, hacer trabajos de tipo militar o civil y fortificar la frontera.

A parte de puentes el SMPCC también intervino en los trabajos de construcción del Cuartel Militar de Lleida, el Hospital Militar, Gobierno Militar, Residencia de Oficiales, viviendas y Pabellones Militares de Barcelona, casas protegidas en Lleida y Roda de Ter, el panteón funerario dedicado a los soldados del CE de Urgell del cementerio de Sant Andreu de Barcelona, el campo de tiro de Barcelona y el mercado de Girona.

ministro de Armamento y Municiones. Desde este puesto de responsabilidad inició la dirección de los trabajos de fortificación del canal de la Mancha, donde trabajaron muchos prisioneros de guerra. Fritz Todt murió, sin poder ver el final de su obra, en enero de 1942 a causa de un accidente de aviación.

³⁴ *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.

³⁵ CARBALLO, Eduardo. «Hacia las modernas organizaciones de trabajo» En *Monópolis: revista ilustrada de economía*. Madrid: 1942.

6. La disolución del Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña.

El SMPCC fue disuelto el 2 de marzo de 1943 y sustituido por un nuevo organismo, el Servicio Militar de Construcciones³⁶, bajo la dirección del comandante de ingenieros Juan Campora³⁷.

Los motivos de esta disolución fueron la necesidad que tenían las autoridades del régimen de poder acudir a través de un nuevo organismo a otras obras de interés militar. Esta necesidad motivó que se extendiera el área de actuación de este servicio dotándolo de una organización propia que tuviera autonomía a la hora de desarrollar el trabajo³⁸.

A partir de esta fecha el Servicio Militar de Construcciones, el cual dependía de manera directa de la Dirección General de Fortificaciones y Obras del Ministerio del Ejército, asumió las tareas de la anterior organismo, especialmente la reconstrucción de los puentes donde estaba trabajando el antiguo SMPCC, así como la construcción de obras hidráulicas y carreteras, en constante colaboración con el Ministerio de Obras Públicas. Para poder establecer esta colaboración se debía cumplir un requisito importante, que las obras públicas afectadas no hubieran sido ejecutadas a causa de haber quedado desiertas las subastas o los concursos públicos para realizarlas. La Ley también establecía que las obras que realizara en nuevo Servicio Militar de Construcciones fueran asumidas por destacamentos penales o por obreros civiles.

Aparte de esta colaboración también participó en trabajos para el Ministerio de Industria, construyendo los centros más importantes de la Junta de Energía Nuclear, con los de Educación Nacional, Justicia y Gobernación, y con la Obra Sindical del Hogar, el Instituto Nacional de Previsión y varios ayuntamientos.

Desde el punto de vista militar, realizó obras defensivas tanto en el territorio peninsular, en las islas y en África Occidental, especialmente durante los años que duró la II Guerra Mundial y para impedir más tarde la entrada de maquis.

³⁶ Para una primera aproximación de la organización y tareas realizadas por este organismo véase: GOROSTIZA LANGA, Santiago; Pérez-Olivares GARCÍA, Alejandro. «Recompensando al estamentos militar: El servicio militar de construcciones y su obra entre 19423 y 1950.», Comunicación presentada en el XI Congreso de historia contemporánea, Granada, septiembre de 2012.

³⁷ Boletín Oficial del Estado (BOE), núm. 76, 17 de març de 1943.

³⁸ El reglamento que organizó el funcionamiento del nuevo servicio se publicó el BOE núm. 125 del 5 de mayo de 1943.

Tal como se ha visto, el nuevo Servicio Militar de Construcciones se dedicó a finalizar los trabajos de reconstrucción que había iniciado el SMPCC. Su tarea en este sentido fue mucho menor, ya que el trabajo importado ya había sido finalizado por su antecesor. Poco a poco, sus atribuciones fueron centrandose en trabajos de un tipo más amplio de construcción de equipamientos tanto para el Ejército como para otros sectores y organismos públicos.

De esta manera se ponía fin a la labor del Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña. Tal como se ha puesto de manifiesto sus trabajos fueron esenciales para reparar una gran parte de las infraestructuras dañadas en Cataluña durante la guerra. Gracias a los ingenieros militares, y especialmente, de los prisioneros de guerra que tuvo bajo su mando, este servicio pudo colaborar en la reparación de muchos daños que o podían ser realizados ni por la administración civil ni por empresas particulares. Su actuación fue decisiva para poder reparar en los puentes y carreteras y restablecer las comunicaciones en un territorio que había quedado muy afectado por la guerra.