

AGOTAMIENTO DEL CREDITO Y DIFICULTADES DE TRANSPORTE

(Dos problemas de las relaciones comerciales republicanas entre particulares durante la guerra civil española 1936-1939)*

JOSE MIGUEL SANTACREU SOLER

Universidad de Alicante.

La España republicana llegó a ser, durante la guerra civil, un país de importantes ensayos revolucionarios. Ensayos teorizados a nivel general por Pascual Carrión¹, Sam Dolgoff², Gastón Leval³, Edward E. Malefakis⁴, Frank Mints⁵, José Peirats⁶ e incluso Hugh Thomas⁷ entre muchos otros; y analizados a nivel local por Aurora Bosch⁸ para el País Valenciano, Emiliano Colas⁹ y José Luis Gutiérrez¹⁰ para Castilla, Luis Garrido¹¹ para Andalucía, Josep M. Muria¹² y Albert Pérez Paró¹³ para Cataluña o Julián Casanova¹⁴ para Aragón.

Estos procesos revolucionarios parecía que iban a dar solución a la cuestión económica de la guerra civil, al menos esto es lo que deambulaba por las mentes de los revolucionarios; sin embargo, tropezaron con importantes problemas políticos y sociales dados a conocer, entre otros, por Joaquín Maurín¹⁵ o Andrés Nin¹⁶. Ahora bien, estos problemas, consecuen-

* En este artículo se adelantan algunos resultados de la tesis que sobre la economía en la provincia de Alicante durante la guerra civil, realiza el autor bajo la dirección de D. Salvador Forner Muñoz y mediante el disfrute de una beca de investigación del Ministerio de Educación y Ciencia.

¹ *La Reforma Agraria de la Segunda República*. Barcelona 1973. Y *Los latifundios en España*. Barcelona 1975.

² *The anarchist collectives: workes self-management in the Spanish Revolution, 1936-1936*. Nueva York 1974.

³ *Colectividades libertarias en España*. Madrid 1977.

⁴ *Reforma agraria y revolución campesina en la España del siglo XX*. Barcelona 1976.

⁵ *L'autogestion dans l'Espagne révolutionnaire*. París 1970.

⁶ *La CNT en la revolución española*. París 1971.

⁷ «Colectividades anarquistas en la guerra civil española». En *Estudios sobre la II República y la guerra civil*. Barcelona 1974.

⁸ *Ugetistas y Libertarios. Guerra civil y revolución en el País Valenciano, 1936-1939*. Valencia 1983. y *Colectivistas (1936-1939)*. Valencia 1980.

⁹ *Colectividades de Castilla*. Madrid 1937.

¹⁰ *Colectividades libertarias en Castilla*. Madrid 1977.

¹¹ *Los colectivistas agrarios de Andalucía: Jaén 1931-1939*. Madrid 1979.

¹² *La revolución en el campo de Cataluña*. París 1937.

¹³ *Trenta mesos de col.lectivisme a Catalunya*. Barcelona 1970.

¹⁴ *Anarquismo y revolución en la sociedad rural aragonesa 1936-1938*. Madrid 1985.

¹⁵ *Revolución y contrarrevolución en España*. París 1966.

¹⁶ *Los problemas de la revolución española*. París 1971.

cia de los enfrentamientos político-sociales entre el PC y la CNT, entre los pequeños burgueses y los proletarios, entre los campesinos y los obreros agrícolas, no fueron los únicos que entorpecieron la marcha económica del país y también de la vía revolucionaria. Los hubo que llegaron como resultado de la interacción de los acontecimientos bélicos y las realidades económicas. Hablo en concreto de las dificultades para establecer una relación comercial viva entre particulares, cooperativas, colectividades o sociedades dentro de la España republicana a lo largo de la guerra civil.

El primer efecto de las hostilidades entre los sublevados y antifascistas fue la cesación de muchos pagos contraídos con anterioridad al 20 de Julio de 1936 e incluso después. Gran parte de las industrias de la España republicana tenían importantes clientes en territorios ocupados por los rebeldes desde los primeros momentos; como el procedimiento de venta era, por lo general, el de letras a noventa días se encontraron con una masa de créditos incobrables¹⁷. Ello nos lleva al problema de los «impagados» y las «moratorias», asunto árduo y crucial en los primeros meses de guerra, como ha demostrado Josep María Bricall¹⁸.

En consecuencia y a causa de estos hechos «el agotamiento del crédito caracterizó al sector privado controlado por los obreros. Todos los tratos entre empresas se vieron reducidos a transacciones en metálico»¹⁹.

Paralelo al agotamiento del crédito estuvo el problema de los transportes. Jackson²⁰ hace un balance de las pérdidas de guerra en el sistema de transportes, prestando especial atención a los ferrocarriles. Nos dice que se destruyeron 1.309 locomotoras (el 41,6% del parque de julio de 1936), 30.000 vagones (el 40,3% del parque) y 3.700 coches de pasajeros (el 71,2% del parque). De otro lado, también realiza algunas apreciaciones sobre los daños en carreteras y puentes. Sin embargo, el problema no hay que centrarlo en las acciones bélicas que condujeron al deterioro de las vías de comunicación o de los medios de transporte, el control y la distribución de servicios también tuvo un importante papel en este cometido. Estos fueron los que determinaron a la postre si se concedía material para el transporte o no a un particular no vinculado con las industrias de guerra.

¹⁷ TUÑÓN de LARA, M. *La España del siglo XX, t. 3: La Guerra Civil (1936-1939)*. Barcelona 1981, 5ª ed. p. 626.

¹⁸ *Política económica de la Generalitat (1936-1939), t. II: El sistema financer*. Barcelona 1979. pp. 257-262.

¹⁹ Cfa. de FRASER, R.: *Recuérdalo tú y recuérdalo a otros. Historia oral de la guerra civil española*, t. I. Barcelona 1979. p. 321.

²⁰ *Entre la Reforma y la Revolución de 1931-1939*. Barcelona 1980. p. 389.

Según Tuñón de Lara y M^a Carmen García Nieto²¹ el control de los transportes por parte del gobierno se produjo, mediante el apoyo de las sindicales, nada más iniciarse la guerra. Lo cual nos lleva a suponer que sólomente tomando en consideración todos estos factores es posible explicar los problemas de las relaciones comerciales entre particulares durante la guerra civil española provocados por el transporte.

El agotamiento del crédito y las dificultades del transporte tienen una teorización como problema de las relaciones comerciales entre particulares, formulada gracias a los trabajos generales de Fraser, García Nieto, Jackson o Tuñón y al estudio económico de Cataluña de Bricall. Lo que ahora se impone es localizar un ejemplo completo y documentado que nos permita ilustrar las teorizaciones e introducir matices clarificadores al igual que hacen los estudios a nivel local del proceso revolucionario. Esta labor es la que abordamos a continuación.

LA RELACION COMERCIAL DE 1938 ENTRE LA FEDERACION PROVINCIAL CAMPESINA* DE ALICANTE Y EL «FRENTE OBRERO DEL COTO MINERO» DE MINAS (ALBACETE)

La FPC de Alicante, defensora del pequeño propietario frente a la Federación Regional Campesina de la CNT y afecta al Partido Comunista²², dentro de su política agraria, capítulo destinado a suministrar los abonos y semillas necesarios para la agricultura de sus afiliados en la provincia de Alicante, mantuvo contactos con diferentes productores de abonos, entre los que cabe citar a «Explotaciones Potásicas Colectivizadas» de Barcelona para obtener cloruro potásico de las minas de Cardona, Suria o Sallent, con la «Colectividad Cros S.A.» de Albacete para el sulfato de cal, con el frente Obrero del Coto Minero de Minas (Albacete) para el azufre, etc... todo ello a lo largo de 1937 y 1938.

De entre estas relaciones, atendiendo al volumen de documentación conservada, estudiaremos a continuación las que mantuvo la FPC de Alicante con el Frente Obrero del Coto Minero de Minas (Albacete) ya que su análisis nos permitirá indagar las bases mecánicas y financieras del intercambio.

En enero de 1938 el «Consejo de Empresa del Coto Minero» aceptó el pedido de 150 toneladas de azufre sublimado flor al precio de 1.400 ptas/tn. y 50 toneladas de azufre molido al precio de 1.250 ptas/tn. formulado por la FPC de Alicante. El Consejo de Empresa no se compro-

²¹ «La Guerra Civil». En *Historia de España t. IX*, Labor 2^a reimp. 1983, p. 277.

* La abreviatura para designar la Federación Provincial Campesina será: FPC.

²² Vide. BOSCH, A. o.c.p. 117. (Ugetistas y Libertarios...)

metió a determinados plazos de entrega pero sí que exigió que el pago se efectuase por delante de los envíos, mediante ingresos bancarios.

Debido a que la FPC no realizó los pagos adelantados que se le solicitaban, y tras varias advertencias, en febrero de 1938 el Consejo de Empresa del Coto Minero rompió el compromiso adquirido con la organización agrícola alicantina sin que aún se hubiese llevado a cabo ningún envío.

Esta ruptura obligó al secretario general de la FPC, Antonio Guardiola, a desplazarse a Minas personalmente para tratar de solucionar el problema suscitado por el incumplimiento de la forma de pago. Guardiola logró que el pedido fuese otra vez aceptado; pero para ello tuvo que transigir en muchos aspectos — aceptó la forma de pago, se comprometió a proporcionar el saquerío, perdió la prioridad de turno que les concedía el anterior compromiso, etc. — y ofrecer algunos productos en contrapartida tales como géneros de papel o carbón.

En marzo de 1938 empezaron los envíos de azufre hacia Alicante, envíos que, de forma discontinua y problemática, duraron hasta julio del mismo año. Concretamente, el 14 de julio de 1938 la FPC anuló el resto del pedido de azufre que tenía contratado y aún no se había servido, tal vez porque la temporada de su utilización agrícola ya expiraba y porque sólo quedaba por remitir el azufre molido, de menor interés, mientras que las 150 tn. de azufre sublimado flor ya se había recibido en Alicante, y con exceso²³.

Más interesante que la exposición cronológica de las relaciones comerciales es, de cara a nuestros objetivos de estudio económico, el análisis detallado del sistema de intercambios: los pagos, los pedidos y el transporte. Todo esto nos servirá para ilustrar los dos problemas que nos interesa destacar de las relaciones comerciales republicanas entre particulares durante la guerra civil española, en concreto para la primera mitad de 1938, período al que afecta nuestra documentación.

1. PAGOS.

Sin lugar a dudas, la cuestión de los pagos es la más conflictiva y sistemática de las relaciones comerciales mantenidas entre las entidades que estudiamos. Como hemos visto ello fue la causa de que se rompieran momentáneamente las relaciones comerciales entre ambas, ya que la FPC no se ajustó a las exigencias del Consejo de Empresa

²³ AHN-Guerra Civil (Salamanca) Alicante PS leg. 15 carp. 6. Correspondencia del «Frente Obrero del Coto Minero» de Minas (Albacete), de «Eplotaciones Potásicas Colectivizadas» de Barcelona y de la «Colectividad Cros S.A.» de Albacete con la FPC de Alicante.

del Coto Minero.

«Con referencia al pago, es nuestra norma se haga por mediación del Banco Español de Crédito de Hellín, en el que pueden abrir un crédito a favor de D. Bartolomé García por cantidades periódicas de 70.000 ptas. para ir cobrando del Banco las cantidades parciales, importe de las remesas, que se os bayan (sic) efectuando, pues de lo contrario no se os podrían hacer dichas remesas, dado el caso de que la forma propuesta por vosotros nos ocasionaría grandes gastos y pérdida de tiempo a la vez de entorpecernos la marcha que de cobros y facturaciones mucho nos retrasaría con perjuicio de todos»²⁴.

Sólo cuando la FPC transigió ante el sistema de pagos propuestos por el citado Consejo de Empresa se materializaron los intercambios. Pero que la FPC transigiera no quiere decir que la fórmula propuesta por el Coto Minero de Minas se cumpliera a rajatabla.

«Con el fin de poder evitar contratiempos al presentarse con camiones a estas operaciones de carga de Azufre, os agradecemos que antes que nada tengais los ingresos correspondientes.»²⁵.

«En cuanto a vuestros ingresos, efectivamente aunque con algún retraso, hemos recibido el aviso del Banco Español de Crédito de Hellín de la transferencia que teneis hecha en la c/c. de Bartolomé García de ptas. 30.800,00 las que os abonamos en cuenta»²⁶.

Gracias a estos textos podemos observar que las cantidades periódicas ingresadas en el Banco Español de Crédito de Hellín por la FPC no fueron siempre de 70.000 ptas., como exigía el Comité de Empresa; aunque si bien las cantidades ingresadas no se ajustaron a lo convenido, la FPC tuvo que cumplir la norma de pago previo a los envíos ya que sin este requisito no salía de Minas ni un sólo cargamento de azufre.

Al igual que el Coto Minero de Minas tenía su c/c. en el Banco Español de Crédito de Hellín, la FPC de Alicante disponía de una cuenta corriente en el Banco Internacional de Industria y Comercio de Alicante. A través de la sucursal de Hellín de este Banco el Consejo de Empresa del Coto Minero cursaba la documentación relacionada con las remesas de azufre enviadas a Alicante;

...«el Sabado pasado se os remesó un vagón de azufre Molido, cuya documentación se cursó al Banco Internacional de Industria

²⁴ Ibidem. Carta del «Consejo de Empresa del Coto Minero» a la FPC de Alicante. 17-01-1938.

²⁵ Ibidem. Carta idem. 25-06-1938.

²⁶ Ibidem. Carta idem. 30-06-1938.

y Comercio de Hellín como de costumbre para que la haga seguir a vosotros»²⁷.

y cuando las operaciones comerciales entre ambas entidades concluyeron el citado Consejo de Empresa utilizó dicho Banco para ingresar la cantidad de dinero que el saldo bancario de la c/c. de Bartolomé García del Banco Español de Crédito de Hellín arrojaba en favor de la FPC.

«... hoy procedemos a transferiros las 10.000 ptas, que resultan a vuestro favor para el ingreso en la c/c. que teneis en el Banco Internacional de Industria y Comercio de esa plaza»²⁸.

Queda por analizar una cuestión. Sabemos cómo se efectuó el pago del azufre, pero ¿qué sucedió con los géneros que envió la FPC a Minas?. Ya quedó dicho que estos géneros se ofrecieron como contrapartida, en aras de llegar a un acuerdo. Ello supuso que estas mercancías que envió la FPC al Coto Minero no se abonasen por anticipado sino que se recibiesen como pago previo del azufre, lo cual suponía que el precio de los mismos ingresaba como activo a favor de la FPC en la cuenta corriente del Banco Español de Crédito de Hellín que pertenecía al Consejo de Empresa del Coto Minero. Téngase presente que se trataba de una compensación, no de una relación comercial libre, lo cual explica las especiales condiciones de pago que tuvo que aceptar la FPC ya que lo que a ésta le interesaba era poder conseguir el azufre que necesitaban sus afiliados.

Frente a lo dicho, hay que matizar que también se efectuaron pagos de azufre al contado²⁹; aunque fueron los menos y la vía normal de relaciones monetarias y documentales se desarrolló a través de los bancos ya citados. Ahora bien, fuese de una forma o de otra, el pago siempre se efectuaba antes de cargar el azufre en los medios de transporte.

«...en cuanto al camión que anuncias, desde luego puede venir para el transporte de azufre de 4 ó 5 toneladas que decís, pero a base de traer el chauffer su importe según la cantidad y clase que cargue, pues ya conoceis su precio de 1.400 ptas. la tonelada de Flor, y 1.250 ptas. la tonelada de Molido, mediante factura que se entregará, a cuyo efecto puesto de ceis (sic) traerá el camión algunos géneros, también vosotros entregareis la correspondiente factura para a la vez liquidar ésta con la del azufre»³⁰.

El agotamiento del crédito en el sector privado controlado por los

²⁷ *Ibidem*. Carta *idem*. 18-07-1938.

²⁸ *Ibidem*. Carta *idem*. 7-09-1938.

²⁹ *Ibidem*. Factura 16-04-1938 (pago en efectivo 8.400 ptas. y en géneros 894,35 ptas.).

³⁰ *Ibidem*. Carta *idem* nota 24. 1-04-1938.

obreros, como dice Ronald Fraser, está suficientemente ilustrado en este ejemplo de relaciones comerciales de la primera mitad de 1938. No hay duda de que si tuviésemos que destacar una característica del intercambio mantenido entre la FPC y el Coto Minero ésta sería la de las transacciones en metálico como garantía exclusiva de unas buenas y sanas relaciones.

2. PEDIDOS.

Los pedidos, como quedó dicho, se centraron en el azufre: 150 tn. de azufre sublimado flor al precio de 1.400 pts./tn. y 50 tn. de azufre molido a 1.250 ptas./tn.

La FPC no tenía excesivo interés en el envío del azufre molido y las 50 tn. no llegaron a servirse nunca completas, el compromiso se anuló el 14 de julio, antes de que éstas fueran remesadas por el Coto Minero. A la contra, el azufre sublimado flor sí que era objeto de interés por parte de la FPC de Alicante. Así lo demuestran las constantes peticiones para que la dotación asignada de 150 tn. fuese ampliada. La respuesta del Coto Minero, en un principio, fue negativa:

«Ampliación: A esta por hoy no nos podemos comprometer como ya dijimos al compañero Guardiola en su visita, dada la circunstancia de tener vendidas todas las existencias y gran parte de lo que estamos fabricando, pues una vez cumplidos todos los compromisos adquiridos, en su día se os facilitarán precios a como resulten, así como demás condiciones para poderlo adquirir»³¹.

Respuesta que pese a ser negativa, no cerró la posibilidad de tal ampliación; aunque sí que se reservó el derecho de aumentar el precio para un nuevo compromiso. Lo cierto es que ya a finales de abril de 1938, sólo un mes después de ser enviada la carta reproducida en el texto, el Consejo de Empresa del Coto Minero daba esperanzas a la FPC de que su demanda fuese aceptada en breve, cuando se hubiesen remesado las 150 tn. convenidas³², hecho que se produjo a finales de junio de 1938. En esta fecha ya se habían enviado a Alicante las 150 tn. contratadas de azufre sublimado flor, no obstante el Coto Minero siguió sirviendo los pedidos de azufre sublimado flor de la FPC; pero eso sí, a un nuevo precio: 1.800 ptas/tn.³². En tan sólo cuatro meses los precios habían subido en un 30%.

Pese a seguir sirviendo las demandas de la FPC, el Consejo de Empresa del Coto no aceptó firmar ningún compromiso de cantidades a

³¹ *Ibidem.* Carta *idem.* 13-03-1938.

³² *Ibidem.* Carta *idem.* 30-06-1938.

enviar, tal vez pensando en los posibles aumentos de precios o porque sus existencias eran, verdaderamente, precarias y porque tenían la intención de venderles el azufre molido.

«...hemos de significaros como las existencias de flor las tenemos agotadas, y como quiera que ahora sólo se dispone de la que se está fabricando (con la cual tenemos que atender a todos) por esta razón no podemos comprometernos a cantidad ni a plazo de entrega, pero no obstante haremos cuanto esté de nuestra parte para servirlos lo que buenamente podamos, permitiéndonos haceros observar a la vez como el precio que ahora rige es el de 1.800 ptas. la tonelada sin saquerío»³³.

La respuesta inmediata de la FPC fue que, a los pocos días — el 14 de julio —, anuló el resto del pedido de azufre contratado que tenían desde marzo de 1938; aunque no pudieron evitar que el 16 de julio el Coto Minero les remitiese un vagón de azufre molido por el que la FPC mostraba tan poco interés y que daba la impresión de ser, más que una demanda en firme, un cebo compensatorio del azufre flor, al igual que las mercancías que la FPC envió al Coto Minero como contrapartida del azufre.

Las mercancías que la FPC utilizó para contentar al Consejo de Empresa del Coto Minero se centraron en unas pocas materias, muy preciadas en aquellas circunstancias. De un lado el «carbón»³⁴, que por su volumen no fue servido a causa de las dificultades de transporte. De otro el «papel», que por su menor tamaño y necesidades de transporte sí que se envió; aunque no por completo. No hubo dificultades en cuanto a las remesas de papel de barba, cuartillas, sobres y papel estampillado, sí que las hubo con respecto a las libretas ya que de éstas la FPC no pudo encontrar existencias³⁵. No olvidemos que los problemas para encontrar papel, ya en 1938, eran graves³⁶. Tal vez por ello, pese a que la FPC no cumplió por completo las contraprestaciones, el Consejo de Empresa del Coto Minero se dió por satisfecho con lo obtenido.

Una cuestión que a primera vista parece no tener importancia y que, sin embargo, la tiene es la de los envases: el saquerío para remesar el azufre hacia Alicante.

A finales de 1937 la FPC ya había tenido una experiencia concreta y tajante con «Explotaciones Potásicas Colectivizadas» de Barcelona a

³³ *Ibidem*. Carta *idem*. 4-07-1938.

³⁴ *Ibidem*. Carta *idem*. 13-03-1938.

³⁵ *Ibidem*. Carta de la FPC de Alicante al Coto Minero. 30-05-1938.

³⁶ *Nuestra Bandera* (Órgano del PC) Alicante «El problema del papel y los periódicos». 8-01-1938, p. 1.

este respecto. El ingeniero jefe de la Sección I del Comité Permanente de Industria del Departamento de Economía de la Generalitat, servicio de potasas, especificó a la FPC que si ellos tenían que envasar el cloruro potásico sin que la FPC les hubiese remitido sacos el precio del cloruro aumentaría cuatro pesetas por saco³⁷.

Algo similar sucedió con las relaciones entre el Coto Minero de Minas (Albacete) y la FPC de Alicante. En un primer momento, el Consejo de Empresa del Coto Minero aceptó la propuesta de la FPC en el sentido de que el saquerío estuviese incluido en el precio para los envíos de azufre sublimado flor — recordemos que este tipo de azufre es el que interesaba realmente a la FPC— mientras que se excluía para el azufre molido³⁸. Sin embargo, al romperse el contrato por incumplimiento de la forma de pago por parte de la FPC, hecho ya reiterado en este trabajo, las condiciones cambiaron y todo el saquerío tuvo que correr por cuenta de la FPC sin que los precios del azufre sufriesen alteración alguna³⁹. Así, en abril de 1938 la FPC envió al Coto Minero 2.436 sacos (1.951 con capacidad para 100 kg. y 485 más pequeños) mediante dos camiones para que fuese siendo envasado el azufre⁴⁰.

Al finalizar las relaciones comerciales la FPC tuvo la pretensión de que se le abonase el saquerío de las remesas de azufre, a lo que se negó el Consejo de Empresa del Coto Minero diciendo:

«Muy de veras sentimos no poderos complacer en vuestras indicaciones respecto al abono del saquerío en las remesas que de Azufre se os han efectuado, por cuanto, debido a orden económico, dado el retraso en que obrasteis en hacer el ingreso correspondiente en el Banco para que quedara en firme nuestro contrato, tubimos (sic) que recurrir a otras operaciones para atender las imperiosas necesidades de ésta Industria, habiendo dejado sin efecto aquel, como ya se os decía en la nuestra del 25 de Febrero ppdo.; pero como quiera que después a unos días de haber surgido esto, se presentara en ésta el compañero Guardiola en ruego de que no se le dejara sin azufre, para la gran necesidad que le obligaba a adquirirlo, en consideración a la buena armonía que del año anterior nos unía, haciendo un gran esfuerzo y buscando combinaciones (sic) con la producción y compromisos adquiridos, accedimos a sus deseos sirviendo cuanto pudiéramos, sosteniendo el precio anteriormente convenido a condición de que ya con éste no entraba el saquerío, por lo que se le indicó tendrían que enviar los

³⁷ AHN-Guerra Civil (Salamanca) Alicante PS leg. 15 carp. 6. Carta de la Sección de Economía de la Generalitat a la FPC de Alicante. 13-11-1937.

³⁸ *Ibídem*. Carta del Consejo de Empresa del Coto Minero a la FPC. 17-01-1938.

³⁹ *Ibídem*. Carta *idem*. 13-03-1938.

⁴⁰ *Ibídem*. Carta *idem*. 25-04-1938.

envases para poder remesar en la forma que nos lo permitieran las circunstancias... Mañana se procederá al envío de todo el saquerío sobrante que tenemos de vuestra propiedad...»⁴².

3. TRANSPORTE.

El transporte del azufre se realizó de forma discontinua y problemática. El Consejo de Empresa del Coto Minero de Minas no se comprometió a ningún plazo de entrega debido a las dificultades que podían presentarse con el ferrocarril. Maticemos que algo similar sucedió a fines de 1937 con las condiciones de envío de coloruro potásico por parte de «Explotaciones Potásicas Colectivizadas» de Barcelona⁴².

No hay que olvidar que el gobierno, mediante decreto de 3 de agosto de 1936 del Ministerio de Comunicaciones y Transportes convalidado como ley el 19 de diciembre y el 26 del mismo mes de 1936, obtuvo la explotación provisional de los ferrocarriles; y que, mediante decreto del 21 de octubre de 1937 del refundido Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas, creó la Red Nacional de Ferrocarriles a cargo del «Consejo Nacional de Ferrocarriles»⁴³.

Así, el Consejo de Empresa del Coto Minero manifestaba que el ferrocarril, con algunas excepciones, se centraba esencialmente en el transporte destinado a asuntos de guerra, descuidando los intereses particulares.

«Aunque está cerrada la facturación, dentro de la restricción desde hace unos cuatro días nos permiten al azufre hacer algunas facturaciones y para ello la estación nos facilita el material de que de antemano a ésta solicitamos dando el destino correspondiente según nuestro orden riguroso de los pedidos en turno; ahora bien se están dando casos de que estando por completo cerrada la facturación se han hecho facturaciones por Transportes Militares, pero esto ha sido a fábricas de pólvoras, oficinas del aceite, Sanidad y Farmacias militares en resumen por tratarse de Guerra que ya a particulares se hace imposible»⁴⁴.

Esta circunstancia hizo que el primer envío de azufre tuviera que realizarse mediante dos camiones que la FPC mandó a Minas y que las remesas por ferrocarril sólo fuesen factibles cuando lograban encon-

⁴¹ Ibídem. Carta idem. 7-09-1938.

⁴² Ibídem. Alicante PS leg. 15 carp. 2.

⁴³ *Nuestra Bandera*, op. c. «La explotación de los ferrocarriles por el estado». 28-10-1937 p. 2.

⁴⁴ AHN-Guerra CIVIL (Salamanca) Alicante PS leg. 15 carp. 6. Carta idem. nota 38. 13-03-1938.

trar algún vagón disponible ⁴⁵.

Diversas gestiones y premuras con el ferrocarril por parte de los compradores de azufre y del Coto Minero lograron que a finales de abril el Control Nacional de Ferrocarriles comunicase al Consejo de Empresa del Coto Minero que, con arreglo a las disponibilidades de material ferroviario, se irían consignando vagones para el transporte del azufre particular, sin perjuicio de los asuntos de guerra ⁴⁶. A principios de mayo ya se materializó en vagones la promesa del Control Nacional, aunque con menores efectos de los deseados.

«...hemos de notificaros con respecto a material, como de 4 vagones que nos ha facilitado el f.c., dos han sido remesados a vosotros y los otros dos se han servido a otros dos compradores que igualmente que vosotros han hecho las mismas gestiones cerca del f.c., y también son los primeros en turno de sus pedidos en firme, ahora bien si tubierais (sic) facilidad para venir con camiones éste sería el mejor medio para abreviar en vuestras remesas, pues al paso que lleva el ferrocarril en servirnos el material esto observamos durará una eternidad, al no ser que después varíe de modo de entendernos» ⁴⁷.

A partir de esta fecha se sucedieron algunos envíos por ferrocarril; pero los largos intervalos entre envío y envío obligaron a que los propios interesados por el azufre, pertenecientes a diversas cooperativas afectas a la FPC de Alicante, se desplazasen con camiones propios a Minas en busca del azufre. Esto sucedía a finales de mayo y principios de junio de 1938, tal vez haciendo caso a la carta del Consejo de Empresa del Coto Minero.

«En cuanto al retraso de facturaciones tenemos que observaros como éste es debido a la falta de material que no se nos facilita como periódicamente se solicita, pues de disponer de camiones sería el mejor medio para hacerlo más rápido y oportuno evitando con esto tenernos que quedar con existencias estancadas» ⁴⁸.

En los CUADROS 1 y 2 puede observarse una muestra de la evolución de los envíos y su transporte. En ellos se ve cómo en un principio predominan las facturaciones hacia Alicante capital mediante el ferrocarril, hasta que a finales de mayo y, sobre todo, durante junio hay una eclosión de pequeños transportistas del norte de la provincia de Alicante que acuden a Minas en busca del azufre indispensable para sus viñedos esencialmente.

⁴⁵ *Ibidem*. Carta *idem*. 25-04-1938.

⁴⁶ *Ibidem*. Carta *idem*. 29-04-1938.

⁴⁷ *Ibidem*. Carta *idem*. 7-05-1938.

⁴⁸ *Ibidem*. Carta *idem*. 7-06-1938.

CUADRO 1

ENVIOS DE AZUFRE FLOR VERIFICADOS DESDE «EL FRENTE
OBRERO DEL COTO MINERO» Minas (Albacete) A LA FEDERACION
PROVINCIAL CAMPESINA DE ALICANTE POR FERROCARRIL.
(enero - junio de 1938)

Fecha de envío	Kilogramos	DETALLE	Importe
25-04-1938	10.000	Un vagón con destino a Alicante.	14.000 ptas.
7-05-1938	20.000	Dos vagones con destino a Alicante.	28.000 ptas.
17-05-1938	10.000	Un vagón con destino a Villena, vía Cieza.	14.000 ptas.
23-05-1938	10.000	Un vagón con destino a Alicante.	14.000 ptas.
7-06-1938	10.000	Un vagón con destino a Villena, vía Cieza.	14.000 ptas.
29-06-1938	10.000	Un vagón con destino a Alicante.	14.000 ptas.
TOTALES:	70.000	Siete vagones	98.000 ptas.

Fuente: AHN Guerra Civil (Sección político-social). Lg. 15, exp. 6 (correspondencia).

CUADRO 2

ENVIOS DE AZUFRE FLOR VERIFICADOS DESDE «EL FRENTE
OBRERO DEL COTO MINERO» Minas (Albacete) A LA FEDERACION
PROVINCIAL CAMPESINA DE ALICANTE POR CARRETERA.
(enero - junio de 1938)

Fecha de envío	Kilogramos	DETALLE	Importe
16-04-1938	7.000	Dos camiones con destino a Alicante.	9.800 ptas.
13-05-1938	3.200	Un camión con destino a Alicante.	4.480 ptas.
31-05-1938	9.000	Un camión con destino a Alicante.	12.600 ptas.
31-05-1938	3.000	Un camión con destino a Denia.	4.200 ptas.
20-06-1938	5.000	Un camión con destino a Alicante.	7.000 ptas.
25-06-1938	3.000	Un camión con destino a Parcent.	4.200 ptas.
28-06-1938	5.000	Un camión con destino a Gata de Gorgos y Predeguer.	7.000 ptas.
29-06-1938	3.200	Un camión con destino a Benisa.	4.480 ptas.
TOTALES:	38.400	Nueve camiones.	53.760 ptas.

Fuente: AHN Guerra Civil (Sección político-social). Lg. 15, exp. 6 (correspondencia).

Lo más destacable del reparto del transporte es que si bien predomina el volumen de azufre enviado por ferrocarril con un 64,6% frente al 35,4% de azufre remesado por carretera, sin embargo, observando el número de camiones y el de vagones que efectuaron el transporte, el porcentaje se decanta a favor de los primeros con un 56,3% frente al 43,7% que representan los vagones. Ello es netamente indicativo de que el ferrocarril ofrecía mayores posibilidades de desplazar grandes cantidades de azufre; sin embargo, con el tiempo, tuvo que imponerse la utilización de los camiones por necesidad, pese a transportar menor volumen de azufre, ya que no siempre había material ferroviario disponible para los envíos.

Ahora bien, tengamos presente que el uso de los camiones tampoco estaba libre de trabas, el racionamiento y el aumento del precio de la gasolina junto a la escasez de camiones de particulares, que por lo demás precisaban de permisos para poder circular y salir de la provincia de Alicante⁴⁹, matizaban la relativa viabilidad del transporte por carretera.

En conclusión, las relaciones comerciales entre particulares de la zona republicana durante la guerra civil española, y en concreto entre la FPC de Alicante y el «Frente Obrero del Coto Minero» de Minas (Albacete) durante la primera mitad de 1938, estuvieron condicionadas no sólo por el agotamiento del crédito, que hizo que todas las transacciones se efectuasen en metálico, ni por las dificultades de transporte, que motivaron retrasos e imposibilitaron el intercambio de ciertas mercancías, sino que también jugaron un papel importante la constante perspectiva de aumento de precios, que hacía inviable compromisos en firme; la necesidad de envases, que encarecía los productos; y la cuestión de las compensaciones para facilitar la consecución de contratos, que aún complicaba más el mundo del comercio. Si durante épocas de paz la venta y compra de productos es problemática, a lo largo de la guerra civil española entraron en juego una serie de circunstancias que aún dificultaron más estas operaciones.

⁴⁹ *Bandera Roja*, órgano de la UGT, Alicante 8-09-1937. (Sobre permisos de circulación de camiones a conceder por el Consejo Provincial).