LOS AMBULANTES DE CORREOS TRAS EL 18 DE JULIO DE 1936*

> "... Comenzaron los primeros síntomas de la criminal sublevación y fue nuestra primera mirada angustiosa sobre el mapa de España, procurando en todo momento localizar a aquellos compañeros, que en cumplimiento estricto de un deber se encontraban esparcidos por todo el territorio nacional."[1]

El día 18 de julio de 1936 era sábado. A pesar de los rumores y desmentidos sobre un levantamiento militar en África, los funcionarios ambulantes que ese día debían prestar servicio, partieron en sus coches-correo. Así pues, como cada día saldrá a las 21'35 horas de la Estación del Norte de Madrid, la expedición de Irún-Exprés. Dicho ambulante está integrado por los funcionarios de correos Jorge del Campo (Administrador), Juan Gisbert (Oficial 1ª), Joaquín Vázquez y José Luna (Ayudantes) y Alejandro Martínez (Subalterno).

En Valladolid se confirman sus temores: la estación está ocupada por fuerzas militares. Y la misma situación se encuentran al llegar a Burgos. Ningún funcionario de la Administración Principal de Correos de esa ciudad se presentó a recoger y entregar la correspondencia, puesto que previamente habían sido destituidos y expulsados de dicha oficina por la autoridad militar. Comienzan las discusiones, ya que los ambulantes se niegan a entregar el correo a los militares. Finalmente, siete horas después, sin haber descargado ninguna saca, se autoriza la salida del tren.

En Miranda de Ebro se ha declarado la huelga general contra la sublevación facciosa Allí sí se personan los funcionarios encargados del intercambio de la correspondencia, entregándose tanto la destinada a dicha ciudad como la que se debía haber dejado en Burgos. El tren prosigue su trayecto, y en Vitoria, donde se llega con un enorme retraso, ningún funcionario acudirá a recoger el correo destinado a su provincia.

Se llega a Irún a las 22'45 horas del día 19 de julio, con más de once horas de retraso sobre la hora prevista. En esos momentos ya está confirmado que en importantes ciudades del país ha triunfado el golpe. Ante la imposibilidad de regresar a Madrid en la siguiente expedición ascendente, los funcionarios ambulantes se pondrán bajo las órdenes del Administrador de correos y del Comité del Frente Popular de Irún, prestando servicio de vigilancia y custodia en la oficina y en la estación, así como colaborando en la normalización del servicio postal.

Transcurridos unos días y una vez restablecida la comunicación internacional con el país vecino, se dispone que estos funcionarios se reintegren a Madrid, aunque vía Francia, Barcelona y Valencia. Salen de Hendaya el día 6 de agosto, a las 19'30 horas, llegando a la capital de la República dos días después, "con un retraso total de 446 horas", por no haberlo podido hacer en el ambulante Irún-Madrid, puesto que la mayor

parte del trayecto de esta importante línea ferroviaria había quedado en manos de los rebeldes, desde el inicio del Alzamiento.[2]

Al igual que le ocurrió a este tren, otros muchos están deambulando por la geografía nacional esa noche del 18 al 19 de julio. A pesar de los rumores y desmentidos de golpe de estado, el servicio postal se desarrolla normalmente, cumpliéndose los servicios. Muchos de estos funcionarios adscritos a oficinas móviles, sin sospecharlo, tardarían tres años en regresar a sus puntos de origen; otros no regresarían jamás. Y para todos ellos, su futuro inmediato dependía, en cierto modo, del azar, del tren que tomaron y del destino que tenía. Muchos trenes quedarían en estaciones intermedias en esa, para muchos, interminable noche. En todo caso, sus vidas cambiarían por completo. Entre el 18 y 19 de julio, cientos de funcionarios de correos quedarán en una u otra zona en conflicto. De la decisión tomada dependerá, en gran medida, su futuro durante y después de la guerra. Otros no tendrán siquiera futuro, pues serán víctimas del largo conflicto bélico: los ferrocarriles y, con ellos el correo, serán objetivo militar en los próximos tres años.

Tres días después del *Alzamiento* los sublevados son conscientes que su acción ha fracasado en gran medida, y que su objetivo de hacerse con el poder del Estado en horas o en pocos días se ha convertido en algo inviable. Será necesaria, pues, la conquista militar del inmenso territorio que ha permanecido leal a las instituciones republicanas. De igual modo, las autoridades republicanas saben que para restablecer la legalidad vigente en la zona sublevada, será necesaria una campaña militar, más o menos larga y cruenta.

La sublevación de julio de 1936 da lugar a la división de España en dos zonas enfrentadas, coexistiendo también dos servicios postales. Esta situación obligará a la reorganización del transporte por ferrocarril, afectando tanto a la Administración Postal como a las diversas compañías ferroviarias que tenían adjudicado el servicio de transporte de la correspondencia en todo Estado.

Se pretende, pues, con este trabajo, estudiar el impacto que tuvo la guerra en el correo, concretamente en lo que se refiere a su transporte y distribución por medio del ferrocarril, y las medidas que se tomaron, tanto en la zona republicana como en la *nacional*, para su funcionamiento, al entender ambos contendientes que el conflicto se dilataría en el tiempo.

1. LOS AMBULANTES DE CORREOS.-

En el primer tercio del siglo XX la correspondencia entre las capitales de provincia y las ciudades importantes del país se transporta por ferrocarril. Así, los trenes-correo, conocidos como ambulantes en la terminología postal, eran el eje central del servicio. Este medio de transporte reducía los tiempos de entrega del correo, permitía el traslado de grandes cargamentos de correspondencia, además de poderse clasificar los envíos en el propio vagón-oficina durante el trayecto, realizando los intercambios pertinentes en

cada parada de la línea férrea. De su eficaz funcionamiento dependía el servicio postal del estado, ya que organizar el sistema de transporte y distribución postal en un país como España, de gran superficie y con una accidentada orografía, es una tarea compleja que exige una gran planificación, para coordinarse con otros trenes, conducciones, enlaces diversos, correo internacional, ...[3]

El personal destinado en estos servicios móviles debía tener una gran capacidad de trabajo y sacrificio, tanto por la responsabilidad de la tarea encomendada, como por lo ajustado del tiempo de recogida y entrega de la correspondencia (un retraso afectaba a otras líneas ambulantes), además de que muchos servicios eran nocturnos. Por todo ello, recibían una gratificación especial, lo que hacía que dichas plazas fueran muy codiciadas, a pesar de lo peligroso que podía resultar, a veces, el empleo. Los funcionarios ambulantes podían ser víctimas de descarrilamientos, choques[4], incendios, asaltos [5], además de los consabidos retrasos de varias horas o incluso días, por cualquier avería o desperfecto en la vía, o por las inclemencias del tiempo,[6] siendo angustioso para sus familias.

En las estafetas de correos, habilitadas en las estaciones de ferrocarril, había también una gran actividad, diurna y nocturna, a veces con un ritmo vertiginoso, ya que en innumerables ocasiones venían varios trenes-correo seguidos, a causa de los retrasos o incidencias de alguna expedición.[7]

Desde siempre, estos funcionarios especiales del Correo reivindicarán mejoras en sus condiciones de trabajo, así como aumentos salariales. Ya al inicio de la Segunda República, se lamentarán que para obtener "un pequeño ingreso que añadir a nuestro mezquino sueldo" deba ser a costa de grandes penalidades, sacrificios y privaciones.[8] Achacan la frecuencia con que resultan heridos o muertos los ambulantes, al material "menguado y endeble" en que están construidos los coches-correo,[9] además del exceso de velocidad que a veces llevan los trenes para recuperar los retrasos "no debidos ciertamente a las operaciones de entrega y recepción de la correspondencia".[10]

A pesar de las constantes protestas y demandas a la Dirección de Correos, las gratificaciones y complementos que percibían los ambulantes podían representar un incremento del veinticinco por ciento respecto a los sueldos que percibían funcionarios de la misma categoría, destinados en oficinas. En el año 1934, por ejemplo, la mayoría de salarios de los funcionarios del cuerpo Técnico oscilaba entre las 4000 y las 6000 pesetas anuales, según la antigüedad y el destino. Ese mismo año, el sueldo del administrador de una expedición rondaba entre las 7000 y 8000 pesetas. Esto explicaría la gran demanda por obtener una plaza en ambulantes. Por su parte, el personal femenino de correos tenía vetado el acceso a plazas en ambulantes: no sería hasta 1971 en que podría prestar servicio en estas oficinas móviles.

Los contratos con las compañías ferroviarias por el alquiler de vagones no eran nada favorables para éstas, ya que el Gobierno les imponía unas tarifas muy beneficiosas para Correos.[11] El contrato anual variaba en función del recorrido efectuado y del tipo de tren utilizado. Así, por ejemplo, un departamento de segunda clase en los trenes entre Sevilla

y Huelva representaba un desembolso para la Dirección General de Correos de 12.000 pesetas anuales. (en el año 1931).[12]

Durante el régimen republicano habrá entre el personal de correos dos posturas enfrentadas: los que desean que el personal ambulante sea "una modalidad especial de la Corporación postal" (mayoritariamente afines a partidos y gobiernos conservadores),[13] y los que, por el contrario, deseaban un servicio de listas y turnos que permitiera a todos los funcionarios poder ejercer de ambulantes en un momento u otro, y así poder optar todos a las gratificaciones de este servicio especial (de orientación más progresista).[14]

Con el triunfo del Frente Popular en febrero de 1936 se proyectará una nueva estructuración de las líneas postales, así como un cambio en los horarios y jornadas de trabajo, suprimiéndose servicios ambulantes considerados innecesarios o poco rentables.[15] Todo esto coincidía con el cambio de horarios que para el treinta de junio de ese año proyectaba la Compañía de Ferrocarriles de M.Z.A. (Madrid a Zaragoza y Alicante), y que afectaba a los enlaces con Francia, repercutiendo también en casi todas las líneas ambulantes y conducciones del correo establecidas. Esta reforma no contentará a ningún sector del funcionariado. Ni a los más progresistas y colaboracionistas con el nuevo Gobierno del Frente Popular,[16] ni a los de orientación más conservadora y claramente hostiles a los nuevos dirigentes de Correos.

A pesar de todo, las recién nombradas autoridades del Correo hacían gestiones para modernizar el servicio, intentando conseguir un crédito para la construcción de cincuenta nuevos coches-correo, con cargo a los mil millones de pesetas que se habían concedido para remediar el paro obrero. Esto resolvería, se creía, dos problemas: por una parte, la escasez de coches ambulantes para el gran volumen de correspondencia que en esas fechas ya se transportaba; y, por otra, absorber gran cantidad de mano de obra en la industria de material ferroviario.[17]

2. GUERRA CIVIL.-

Como se ha dicho al principio, entre el 18 y 19 de julio de 1936, numerosas líneas de ferrocarril quedarían cortadas. Principalmente hacia el Norte, con gran parte del territorio en poder de los sublevados: Madrid-Irún, Madrid-Galicia, Madrid-Asturias, Madrid-Barcelona (por Zaragoza). Y en el Sur, la línea Madrid-Algeciras tampoco será transitable puesto que, aunque la República inicialmente controla la zona, Sevilla, Cádiz, Algeciras y otros enclaves importantes por los que transcurría esta línea ferroviaria han quedado en poder de los rebeldes. De este modo, únicamente ha quedado bien comunicada la capital de la República con Levante (y de aquí con Barcelona, por la costa), y el Sudeste peninsular.

En la prensa corporativa de Correos, de tendencia frentepopulista, ya se alertaba de la conspiración para derrocar el régimen; y, aunque se reconoce que la mayoría del cuerpo de Correos es republicano, recomienda que se vigile "de cerca la gestión de los

funcionarios ambulantes que efectúan sus viajes a las tres fronteras y a los puertos principales" puesto que "conspiradores de toda clase se hallan cobijados en Francia, Portugal y Gibraltar, desde donde financian y dirigen consignas, contrabandos de capitales y la publicación de truculentos artículos..."[18] Termina el autor recomendando a la dirección que las oficinas ambulantes fronterizas estén dotadas con personal adicto al régimen, trasladando a otras líneas interiores a los elementos contrarios.

Los trabajadores del correo son conscientes de la trascendencia de las comunicaciones y enlaces tanto a la hora de preparar un golpe, como de abortarlo. Y del mismo modo, saben lo importante que resulta que la información y los comunicados lleguen al último pueblo del país:

> "Los empleados de Correos no duermen; vigilan desde las ventanillas la llegada de estos hombres, y cuando ven que los periódicos llegan a sus manos, sienten la satisfacción inmensa del deber cumplido y del resultado halagador logrado."[19]

El azar será, en cierto modo, determinante en el futuro de estos trabajadores del Correo que estaban de servicio el día del inicio de la guerra. Los ambulantes del tren correo Madrid-Irún, de cuyas vicisitudes nos hemos referido al principio de este trabajo, que optaron por regresar a Madrid vía Francia-Barcelona-Valencia, y que serían considerados por este hecho casi como héroes, y como ejemplo a seguir, permaneciendo leales a la República hasta su derrota definitiva, serían sancionados al finalizar la guerra con la separación definitiva del servicio. Ya en 1937 se les acusará de "rebeldía" por haber abandonado Irún al estar próxima la *liberación* de esta ciudad por las tropas nacionales.[20] El precio de esta fidelidad republicana representó, para muchos funcionarios, el cese inmediato al finalizar la guerra. Algunos serían rehabilitados durante los últimos años del franquismo, cuando se les acercaba la edad de jubilación. Muchos otros nunca serían admitidos al servicio (principalmente los que se habían exiliado).

Algunos funcionarios también se encontraban viajando en trenes, aunque sin estar de servicio, puesto que regresaban de un Congreso de carteros celebrado en Madrid. Su tren había salido con destino a Barcelona a las nueve de la mañana, pero quedaría detenido en Zaragoza al suspenderse el servicio ferroviario. Al no reanudarse en los siguientes días, los funcionarios se presentaron en la Administración Principal de Zaragoza, donde el delegado sindical de los carteros de Mallorca ya sería detenido. El resto de acompañantes serían destinados a otras oficinas de la zona *nacional*, pasando los tres años de la guerra sin poder regresar a su lugar de origen.[21] Curiosamente, el día 19 de julio, a pesar de las malas noticias confirmadas, volvió a partir a las 12 horas el tren Madrid-Irún, aunque quedaría detenido en Burgos, y allí serían destinados, en servicio en otros ambulantes hacia Galicia, los funcionarios que iban en esa expedición.[22]

En las líneas del Sur venía a suceder lo mismo. El funcionario ambulante destinado en el correo Linares-Algeciras, también del 18 de julio, permanecerá en esa ciudad

mientras dure la guerra, sin poder regresar a su origen, sirviendo también en trenes-correo de la zona: Algeciras-Baena y Algeciras-Sevilla. Su *lealtad* para con los facciosos tendría como resultado no ser sancionado al final del conflicto, pudiendo regresar a su primitivo destino.[23] Caso contrario es el del funcionario del ambulante Madrid-Algeciras, del mismo día, que tras pasar dos días en la ciudad de destino, entrará en Gibraltar y de allí regresará a Madrid, "ya que su mujer estaba enferma, y con un hijo de 21 meses", porque temía por su familia ante las alarmantes noticias.[24] En este caso, sí se le incoará expediente de depuración político-social, siendo sancionado en los primeros meses de la posguerra. Y así sucedía en muchos otros lugares de la geografía nacional.

Durante esos primeros días de conflicto, el caos y el descontrol se apoderan de todas las comunicaciones. Muchas estafetas, en las estaciones de ferrocarril serían abandonadas al no circular los trenes. Al finalizar la guerra se investigará la actuación del personal que en ellas prestaba servicio. En Medina del Campo, importante enclave ferroviario, donde se convocó una huelga general el día 19 de julio, en protesta por la sublevación militar, los funcionarios destinados en la estafeta de la estación la abandonarían a las seis de la mañana, al presentarse "unos doscientos individuos del Frente Popular, armados, que obligaron al personal a abandonar el servicio".[25]

Vemos, pues, que muchos ambulantes quedan en sus trenes detenidos, lejos de sus puntos de origen, al estar de servicio el fatídico 18 de julio. Para otros, que ese día no trabajaban, también sería problemático el punto donde les sorprendería el golpe, intentando pasar a su zona por cualquier medio. Un ambulante suplente de la línea Algeciras-Madrid, a quien coge el inicio de la guerra en Madrid, ante la no reanudación del servicio, y la imposibilidad de llegar a Algeciras, se refugiará en la embajada francesa tres días después, consiguiendo llegar a Francia, y de allí a la zona *nacional.*[26] Otros tendrían menos suerte, siendo encarcelados en los primeros días.[27]

Desde el mismo inicio de las hostilidades, la infraestructura ferroviaria se convierte en objetivo militar: cualquier medio de transporte puede ser bombardeado. La prensa corporativa de Correos se hace eco de la gran responsabilidad que tienen los encargados de transportar la correspondencia en los primeros días de guerra:

> "... Ellos (los ambulantes) han sido en general los primeros héroes de la Posta y, cuán interesante ha de ser el relato de cada odisea sufrida por estos modestos camaradas, lejos de su residencia y de los suyos, ... Y en cuántos casos se habrán visto impotentes para conseguir su libertad, quedándoles además de esta feroz amargura la que representa el aislamiento y el silencio fatal para cuanto supone la suerte de sus compañeras y de sus hijos...".[28]

Algunos de estos ambulantes no regresarán jamás: serán víctimas de fusilamientos –tras juicios sumarísimos o sin juicio previo-, de asesinatos, de "paseos", de bombardeos, de trágicos accidentes por los destrozos en las vías férreas y puentes, y de atentados durante el ejercicio de sus funciones.[29]

En octubre de 1937 desaparece el frente Norte con la ocupación de Gijón por los nacionales (en verano habían caído Bilbao y Santander); en el Sur, más de la mitad de Andalucía ya no pertenece a la República; en 1938 todo Aragón y parte de Cataluña está en poder de los *nacionales*. Finalmente, a principios de 1939 ocupan Cataluña, llegando el 10 de febrero a la frontera francesa. Por tanto, en los últimos meses de conflicto bélico, las únicas líneas en poder de la República donde todavía hay una importante circulación ferroviaria, son las que van de Madrid (vía Alcázar de San Juan) al Este y Sudeste peninsular, aunque con numerosas interrupciones a causa las destrucciones ocasionadas por los constantes bombardeos.

A medida que se vayan perdiendo territorios, el descontento y el pesimismo cada vez será mayor en la España republicana. Habrá intentos de pasarse a la zona *nacional*, principalmente entre el personal de los ambulantes fronterizos que, obviamente, tiene más posibilidades de desertar. Al responsable de la expedición Barcelona-Puigcerdà, a principios de 1938, le amenazarán por este motivo, sabiendo sus compañeros que era de ideología derechista: "Si te escapas, tomaremos represalias contra tu hijo, cartero provisional...".[30] Esta rotunda advertencia le hará desistir de cualquier tentativa de huir vía Francia, realizando todos los viajes hasta la víspera de la entrada del ejército de Franco en Barcelona. Ese día, 25 de enero de 1939, el tren no llegó a destino, pues tuvo que detenerse en Montcada a causa de un intenso bombardeo en dicha ciudad. Su ayudante en la expedición aprovechará para huir. No volvería a verlo. Con el final de la guerra se sabría que había sido fusilado por ser "rojo".[31]

Las nuevas autoridades de Correos, recién llegadas a Barcelona con las tropas *nacionales* para hacerse cargo del servicio postal en esa ciudad, trasladarán inmediatamente a muchos de estos ambulantes, a zonas cercanas a Madrid, en previsión de la inminente caída de la capital y el consiguiente final de la guerra.[32]

Los ambulantes, en estos tiempos tan convulsos y trágicos, venían a ser un correo particular dentro del correo oficial. La necesidad haría florecer un comercio incesante entre las grandes ciudades y zonas rurales:

> "Con los carteros de la línea de Igualada (Barcelona) establecí una especie de intercambios. Yo les proporcionaba tabaco, botes de leche condensada, arroz y café, que sacaba del Economato de Funcionarios del Estado de Barcelona, y ellos me facilitaban huevos, frutas y verduras, a cambio".[33]

Los fallos en el suministro eléctrico también perturbarán el normal desarrollo de las comunicaciones ferroviarias, dificultando, por ende, el servicio de correos. Durante la ofensiva en Cataluña, por ejemplo, ocurre que "al ser cortada la línea de la Central de Cabdella (Lérida), ha dejado de funcionar, por falta de fluido eléctrico el ferrocarril de Manresa a Barcelona ..."[34]

3. ORGANIZACIÓN DE LOS SERVICIOS POSTALES EN ZONA *NACIONAL*.-

La Junta de Defensa Nacional (bajo la presidencia de Miguel Cabanellas) adscribirá el servicio de correos a la *Inspección General de Correos, Telégrafos y Teléfonos*, cuyo máximo responsable será Mario Cilvetti Aldaz (funcionario procedente de los cuerpos de Telégrafos). La Ley de 1 de octubre de 1936 creará la Junta Técnica del Estado –auténtico Gobierno de la zona *nacional*- formada por una serie de Comisiones: los servicios de correos se adscriben a la de Obras Públicas y Comunicaciones, al frente de la cual estará Mauro Serret.[35]

Ante la evidencia de que la guerra va a prolongarse, se hace frente a la exigencia de que el correo civil y el correo militar llegue a todos los rincones de la zona controlada por los sublevados, siendo conscientes de la escasez total de medios materiales y personales con que, en esos momentos, se cuenta. La Jefatura de Correos de los facciosos se instala provisionalmente en Burgos, siendo nombrado el funcionario del cuerpo Técnico de Correos, Domingo Ismer, como Jefe Principal. Posteriormente, con el correo funcionando ya aceptablemente, los servicios centrales se trasladarán a Valladolid, con José López de Letona como Director General. También en esta provincia de Valladolid, concretamente en la Administración de Medina del Campo, de intenso tráfico ferroviario y –por esta causa- con numerosa plantilla postal, se centralizará el correo de y para el extranjero. Posteriormente, se añadiría San Sebastián como oficina de cambio internacional.

Por Ley de 30 de enero de 1938 ya se organiza la Administración del Estado en Departamentos Ministeriales: los servicios postales se adscriben al de Orden Público (junto con los de Seguridad, Fronteras, Guardia Civil y policía de Tráfico), dirigido por el general Martínez Anido. Una nueva ley, de 29 de diciembre de 1938, suprime el Ministerio de Orden Público, y los servicios adscritos –incluido el Correo- pasan a depender del Ministerio del Interior, que a partir de este momento pasa a denominarse de la Gobernación[36] a cuyo frente estará Ramón Serrano Súñer, tras el fallecimiento del anterior titular.

En la misma ciudad de Valladolid, ya desde el inicio de la guerra, se establecerá la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, bajo la dirección del capitán José Rivero de Aguilar.[37] Los dirigentes de la España *nacional* son conscientes de la importancia de las comunicaciones e intentan restablecerlas lo antes posible con el extranjero:

> "Conviene no dejéis el asunto de la mano a fin de que la reanudación de las comunicaciones postales, telegráficas, telefónicas y ferroviarias con y a través de Francia, sea una realidad lo antes posible".[38]

En 1937, con la España insurgente consolidada, e incrementando constantemente su territorio a costa de las derrotas republicanas, el responsable de comunicaciones de la Junta Técnica del Estado solicitará al Ministerio de Asuntos Exteriores se encomiende a los representantes diplomáticos de dicho Ministerio en Berlín, Roma y Lisboa la remisión de las disposiciones oficiales que traten sobre ferrocarriles, electrificación,

transportes, etc., con toda "la urgencia posible, teniendo en cuenta la trascendencia que en la organización de España tienen los problemas que son cometido de esta Comisión."[39]

Para noviembre de ese mismo año, se acuerda reanudar el servicio del Sudexprés París-Lisboa, tras la reunión entre representantes de los tres países implicados.[40] El reglamento de los servicios de este tren internacional, a propuesta del Comandante Militar del Bidasoa, incluye en su articulado ciertas normas destinadas específicamente al transporte postal:

> "20º.- La correspondencia postal en tránsito, se regirá por las disposiciones en vigor para este tren y las sacas serán precintadas a su entrada en España y comprobado su precinto a su salida.
>
> 21º.- Los servicios de paquetes postales no se establecerán para este tren sin antes ser dictadas por la Junta Técnica del Estado las reglas a que debe sujetarse tanto en tránsito como en importación y exportación, dadas las restricciones que existen para estas dos últimas operaciones."[41]

La problemática en el quehacer diario de los ambulantes es habitual en lo que se refiere a los retrasos, interrupciones y trastornos diversos en el servicio. Tanto es así, que la Dirección de Correos envía una circular a todas las estafetas y servicios ambulantes, ordenando que "toda anormalidad o incidencia en el servicio" debe ponerse en conocimiento de los servicios centrales "utilizando el telégrafo en los casos de urgencia".[42] A pesar de estos problemas, nada sorprendentes en tiempos de guerra, la tarea legislativa y la reorganización administrativa no cesa. Correos se estructurará en varias Secciones, siendo adscrito el servicio de ambulantes a la Tercera, junto a coches-correo, conducciones (terrestres, marítimas y aéreas), centros de enlace y servicios motorizados, además del área de Cartografía y gráficos de líneas. Y en todo momento cooperando con el servicio postal del Ejército.

Por otra parte, la colaboración entre las compañías ferroviarias, privadas, y el personal de correos destinado en los trenes no siempre es la más correcta. Los roces son habituales, y la descoordinación está a la orden del día, "hasta el extremo de promoverse discusiones y altercados por los funcionarios postales y agentes ferroviarios". Para ello, el Director de Correos, dicta una circular para que "se extreme la cortesía ... evitando así la imposición de sanciones."[43] También se quiere atajar una práctica bastante corriente y tolerada como es la de viajar personas ajenas al servicio de correos en los vagones postales, con pases caducados o sin pases.[44] Sería habitual, e incluso comprensible en esos tiempos de supervivencia, que los funcionarios de correos permitieran subir a determinadas personas necesitadas de viajar, obteniendo así un sobresueldo.

Tras casi dos años de guerra, las infraestructuras ferroviarias están bastante dañadas. No es de extrañar, pues, que el Consejo de Ministros del día 8 de marzo de 1938, trate el tema:

> "La guerra ha inutilizado coches, vagones, y material fijo de vía y hay que tener en cuenta que al liberarse nuevas zonas, el material que se rescate estará en pésimas condiciones... por lo que se autoriza al Ministerio de Obras Públicas la adquisición directa del siguiente material ferroviario: tres mil vagones de diferentes tipos; ciento veinte coches de distintas clases y treinta furgones, con un presupuesto máximo de sesenta y cuatro millones quinientas mil pesetas..."[45]

El Ministerio de Asuntos Exteriores se pondrá en contacto con el Gobierno alemán para intentar la compra de dicho material.[46] Además, el Gobierno de Burgos, viéndose ya victorioso del conflicto, está decidido a reordenar el sistema ferroviario español "que desde antiguo constituye un problema planteado en todas las épocas y nunca resuelto ...". Para ello, el Ministerio de Obras Públicas crea una Comisión para el estudio de la Ordenación Ferroviaria.[47] El Gobierno encarga un informe al profesor de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Federico Reparaz, quien, además de tratar aspectos técnicos y de infraestructuras, considera que agrava la situación económica de las compañías ferroviarias los "servicios onerosos de carácter público, como el transporte del correo, de la prensa, transportes militares, ... También resulta un gravamen el régimen de paquetes postales."[48]

4. REORGANIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE CORREOS EN ZONA REPUBLICANA.-

La adscripción del servicio postal español, dentro de la estructura de la Administración Central del Estado, ha ido cambiando a lo largo de los siglos XIX y XX. Generalmente, desde la mitad del siglo XIX ha estado adscrito al Ministerio de la Gobernación.[49] No será hasta la proclamación de la Segunda República en que se creará un Ministerio específico de quien dependan los servicios de Correos, Telégrafos y Teléfonos, cada vez más necesarios, estratégicos y, en definitiva, de gran importancia para el desarrollo y modernización del país. Se le denominará Ministerio de Comunicaciones, creado un día después de la proclamación de la II República[50], y cuyo titular será Diego Martínez Barrio. Durante los años del régimen republicano dichos servicios permanecerán adscritos a este Ministerio, excepto de marzo de 1932 a septiembre de 1933, en que vuelven a depender de Gobernación. A partir de 1936, su denominación oficial será la de Ministerio de Comunicaciones y Marina mercante.

En zona leal a la República viene a suceder lo mismo que en la zona rebelde. Tras el caos inicial, y la evidencia de que no se va a sofocar el levantamiento en pocos días, deben proceder a la reorganización de los servicios postales en la amplia zona que ha quedado en poder del Gobierno. Entre las primeras medidas están los ceses de funcionarios considerados "desafectos", incluidos los destinados en ambulantes. También se crea el Correo de Campaña, para suplir el rudimentario correo militar, donde se adscribirá contingentes del personal civil de Correos.

Ante la proximidad del frente, prácticamente a las puertas de Madrid, la Dirección General de Correos, junto al Gobierno de la República, se trasladará a Valencia (el 5 de noviembre de 1936 el Gobierno en pleno abandonaba Madrid, dejando en la capital una Junta de Defensa presidida por el general Miaja). Posteriormente, los servicios centrales de la Administración del Estado se ubicarán en Barcelona, y con ellos también la Dirección General de Correos. La República trasladaría a muchos funcionarios a Valencia, Barcelona y otras ciudades, a veces con gran oposición por su parte, según las necesidades del servicio, y en función del avance de las tropas franquistas (habría numerosos ceses por la negativa a incorporarse en los nuevos destinos).

En Madrid, en la recién constituida Junta de Defensa, se designará como máximo responsable de los servicios de Comunicaciones a José Carreño, de Izquierda Republicana. El sistema de transporte, tanto por carretera como por ferrocarril era uno de los motivos de preocupación para la Junta, ya que de su buen funcionamiento dependía no sólo el correo, sino los abastecimientos de la capital.[51] El Negociado de Ambulantes y Ferrocarriles de la Dirección General de Correos, decidirá que el centro neurálgico para el transporte del correo estará en el enclave ferroviario de Alcázar de San Juan (Ciudad Real), donde se enlazaría con los trenes que todavía circulaban hacia Andalucía y Levante. Numerosos funcionarios serán trasladados de Madrid a esta ciudad manchega.[52] En diciembre de 1936 se crea en Alcázar una nueva estafeta que sirva de enlace entre la Administración Principal de Madrid y las oficinas que tienen su arranque o término en la estación férrea de dicha población[53]. Vendrá a realizar las funciones de la Estafeta de Alcance-Norte de Madrid: la formación de los cuadros de ambulantes en las líneas de carácter general que eventualmente dependan de Alcázar, señalar las horas de salida de los camiones para Madrid, y distribuir el trabajo al personal técnico, subalternos y mozos de carga adscritos a la Estafeta.

Por otra parte, muchos contratistas, a causa del conflicto bélico, abandonarán las conducciones de transporte de correspondencia que enlazan con las paradas de las líneas de ferrocarril. En un principio, para evitar la incomunicación con numerosas poblaciones, las autoridades y elementos del Frente Popular se hacen cargo de dichos servicios –a veces son los propios conductores de dichos camiones o furgones quienes siguen prestando el servicio-. Pero, naturalmente, se precisa regularizar estas improvisadas situaciones para que quien lo realiza pueda percibir las asignaciones correspondientes. Para ello, la Dirección de correos ordenará a todos los Administradores provinciales a que presenten propuestas para la contratación provisional de estos servicios, con la mayor urgencia posible.[54]

Desde estos momentos, se consideran extraordinarias las expediciones ambulantes que no presten el servicio en todo el recorrido que tienen asignado desde su creación, por haber parte de dicha línea en territorio controlado por los sublevados. De cada viaje se remitirá al Negociado de Ambulantes y Ferrocarriles una certificación donde conste el trayecto realizado, el horario, y los funcionarios que integran el equipo ambulante, a quienes se gratificará por las horas "efectivamente realizadas".[55] Sin embargo, los retrasos ocasionados por la perturbación del servicio a causa de la guerra: bombardeos, sabotajes, etc., se considerarán como de actividad, abonándose todas las horas, aunque

”únicamente serán abonables los prestados por funcionarios que en todo momento se hayan mantenido fieles al servicio de la República”.[56]

Para una mejor organización, el Correo de la República creará una Administración intermedia entre la provincial y la central, estableciéndose Direcciones Regionales. En esos momentos sólo cuatro: Centro, Norte, Cataluña y Levante (en Madrid, Bilbao, Barcelona y Valencia), al mando de un Director Regional, con la colaboración de un Inspector también regional “que tiene a su cargo la vigilancia de todos los servicios postales, tanto fijos como ambulantes de su demarcación.”[57]

Las líneas ambulantes deben ser reorganizadas en función del territorio que controla la República. Así, por ejemplo, en el Norte la línea de Bilbao-Vitoria, sólo funciona hasta Mondragón, y las comunicaciones de la cornisa cantábrica con Madrid y el resto de España deben hacerse por Francia (vía Cerbère-Portbou). Durante los meses de septiembre y octubre de 1936 se emiten diversas circulares notificando el cambio de horarios y lugares de intercambio de correspondencia. En 1937, tras sucesivas pérdidas de territorio, deben irse rectificando periódicamente las líneas, y aumentando o disminuyendo el número de funcionarios destinados en cada tren, en función de la cantidad de correo que deben manipular.[58] De igual forma, por una Orden Ministerial se amplía de las diecinueve a las veinticuatro horas el horario de descanso de los funcionarios asignados en ambulantes “debido a los retrasos con que circulan los trenes”.[59]

Un Decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros (Largo Caballero, además de Jefe de Gobierno ostenta la cartera del Ministerio de la Guerra) reglamentará la organización y el funcionamiento del Correo de Campaña y su colaboración con el correo civil (la descoordinación y los litigios por las competencias serán habituales) ya que “la organización del Correo Civil no basta para asegurar las relaciones postales entre un país y su Ejército en campaña, porque la movilidad de éste requiere un correo ágil que pueda desplazarse con las tropas en cualquier momento.”[60]

En el mes de abril de 1938 las tropas nacionalistas al mando del general Camilo Alonso Vega llegan al Mediterráneo por Vinaroz (Castellón). La República queda dividida en dos zonas incomunicadas por tierra (interrumpiéndose la importante línea ferroviaria Barcelona-Valencia). Únicamente resta comunicación por ferrocarril entre Madrid-Alcázar de San Juan, y de este enlace hacia Levante y Sudeste. Líneas éstas consideradas como objetivo militar, puesto que son básicas para el abastecimiento de la capital, cuyo asedio dura ya dos años. Y aunque la guerra está prácticamente perdida, la República todavía hará un último esfuerzo para reorganizar el servicio de Ambulantes, consciente de la importancia de las comunicaciones entre Cataluña y la zona centro, promulgando un Decreto de la Presidencia de la República “para superar las anteriores y numerosas reorganizaciones parciales y provisionales”.[61] Una posterior Orden Ministerial reglamentará lo dispuesto en dicho Decreto.[62] Otro Decreto de la Presidencia de la República, de 9 de diciembre de 1938, aprueba un proyecto redactado por la Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías, para “sustituir los puntos de partida y de llegada de la estación del Mediodía (de Madrid), hoy bajo la acción de los obuses del

enemigo, por otros más alejados de la zona de fuego y sin visibilidad para aquél", decidiéndose por aprovechar la estación del ferrocarril de Arganda y la carretera de Madrid a Francia.[63]

5. FINAL DE LA GUERRA.-

Con el fin de las operaciones militares se intenta poner en marcha y normalizar, lo antes posible, el correo en la zona que permaneció en poder republicano hasta marzo de 1939. Desde los diversos ministerios se presiona a los organismos competentes para que se restablezca el servicio cuanto antes.

En el caso del Ministerio de Asuntos Exteriores, se presiona ante la Dirección General de Correos para que se restablezca el servicio de paquetes postales entre España y Francia. Correos afirma que no hay inconveniente por su parte, pero que el problema radica en que en la zona de cambio de Cataluña (Port Bou – Cerbère) no se ha restablecido el tráfico ferroviario,[64] indicándole que debe gestionarse vía diplomática dicho tránsito entre ambos países. Entre tanto, los intercambios postales con Francia deberán seguir haciéndose vía Irún-Hendaya.[65]

También desde el exterior, las administraciones postales de los países europeos, así como sus compañías ferroviarias, apremian a España para que se restablezcan los servicios que había en el verano de 1936. El embajador español en Berlín solicita al Ministro de Exteriores, a instancias del Correo Alemán, una guía con "la líneas ferroviarias más importantes de España, tales como las de Irún-Madrid y Portbou-Barcelona-Valencia, que tienen enlace con las grandes líneas internacionales...", para la confección de una guía internacional de ferrocarriles, que la Dirección de Correos de Alemania desearía disponer ya a principios de Septiembre de 1939.[66]

Se organizarán reuniones entre las compañías internacionales de ferrocarriles de los tres países fronterizos para intentar restablecer el servicio internacional de trenes. En Biarritz, el 7 de junio de 1939, se celebra la primera de ellas, con la participación de delegados de las compañías francesa, portuguesa y españolas "para el restablecimiento del sudexprés (París-Lisboa, por Irún) con su horario antiguo."[67]

Otros países no se interesarán tanto por el funcionamiento de los servicios de correos y de transporte de viajeros por ferrocarril, como por la organización de la defensa de los ferrocarriles y su infraestructura, contra ataques aéreos, en la recién terminada guerra española "que tan maravillosamente funcionó durante el glorioso Movimiento Nacional."[68]

El fin de las hostilidades no dará lugar a la inmediata solución de los problemas técnicos y humanos en el servicio de correos. Es más, se habrá agravado la situación de este colectivo por los muchos desperfectos en trenes y vías férreas. Añadiéndose el temor a sabotajes por parte de los vencidos. Así, una Orden del Ministerio del Ejército, del año 1941 crea los Juzgados Militares Especiales para entender en accidentes ferroviarios,

ante el gran aumento de éstos, y no todos debidos a causas fortuitas o de mal estado de las líneas y convoyes.[69]

Además, este recelo hacia el *enemigo interno* será el motivo de la publicación de una circular, del Jefe Principal de Correos, dirigida particularmente a los ambulantes. Parece ser que muchos usuarios depositaban sus cartas en los buzones de los vagones-postales en lugar de la oficina de correos, para evitar la censura militar[70]. En esta circular se dictan instrucciones muy precisas:

> "... procedan los ambulantes en ruta a entregar la correspondencia depositada en los buzones de los coches correos, en la localidad más próxima donde funcione la Censura Militar, y si dicho Gabinete estuviese establecido en la localidad en cuya estación la depositan, la devolverán al terminar las operaciones de carga y descarga o desde el primer cruce con la indicación de la Oficina que debe verificar la censura."[71]

Del mismo modo continuaban los conflictos laborales entre el personal del ferrocarril y los funcionarios de correos de servicio en trenes, lo que repercutía en un servicio público tan importante que se asentaba sobre la base de las redes ferroviarias. Para evitar este problema se recomienda "a los empleados de RENFE que en todo momento muestren su celo e interés en facilitar a los funcionarios de Correos el cumplimiento de la misión que les está encomendada, procurando salvar con su diligencia las dificultades que pudieran encontrar aquéllos..." y solventando "cuantos inconvenientes puedan surgir a los funcionarios ambulantes en las Oficinas Móviles de Correos...", advirtiéndose que "si se produjeran transgresiones de las normas se procederá a sancionarlas adecuadamente."[72]

Con el final de la guerra civil, habrá una nueva reestructuración "definitiva"[73] del servicio de Correos. Seguirá dependiendo durante toda la dictadura del Ministerio de la Gobernación, con la denominación Dirección General de Correos y Telecomunicación (dependen de ella tanto Correos como Telégrafos). No será hasta julio de 1977 cuando se adscribirá este servicio al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Los ambulantes postales, por su parte, seguirán recorriendo las líneas ferroviarias españolas hasta el año 1993, en que realizaron sus últimos viajes, siendo definivamente sustituidos por otras formas de transporte.

NOTAS.

* Esta comunicación forma parte de un proyecto de tesis doctoral, en fase de redacción, centrada en la historia del correo y la depuración de sus funcionarios durante el franquismo, dirigida por Alicia Alted Vigil, del Departamento de Historia Contemporánea de la U.N.E.D., y que ha recibido una beca doctoral de la Fundación Caja Madrid.

[1] IP, 16, de 1 de septiembre de 1936, p. 16.
[2] Ibid., p. 9.
[3] Para constatar la creciente importancia del ferrocarril como medio de transporte de correspondencia desde el último tercio del siglo XIX, véase BAHAMONDE, A.; MARTÍNEZ G., y OTERO L. (1993): pp. 88 y ss.
[4] IP, 15, de 18 de julio de 1936, p. 10. Informa de la colisión, en la madrugada del día 23 de junio, entre el expreso de Galicia y un tren de mercancías en el túnel de Las Fargas, cerca de Ponferrada (León). En este caso, los cuatro funcionarios que servían la expedición resultaron ilesos, "...aunque habrían podido perecer por las emanaciones del humo y del vapor de agua que despedían las máquinas, de no haber logrado escapar por una ventana del coche-correo, ya que las puertas habían quedado obstruidas tras el impacto, y el furgón de equipajes (donde varios empleados ferroviarios resultaron muertos) se había incrustado en el vagón correo". La correspondencia –salvo varios paquetes de prensa fuera valija- pudo salvarse.
[5] Debía ser un hecho producido con cierta frecuencia, puesto que los ambulantes de correos (los que pertenecían al cuerpo Técnico) podían solicitar a su Dirección General licencia gratuita para el uso de armas. Y debía ser habitual disponer de armas cortas por gran parte de los funcionarios destinados en estos servicios móviles ya que en la prensa corporativa de Correos se insertan muchos anuncios de empresas de fabricación de armas en las que ofrecen diversos modelos, con grandes facilidades de pago (venta a plazos sin recargo sobre el precio inicial) destinados especialmente a estos funcionarios. Véase, entre otras publicaciones, IP, 7, de 14 de marzo de 1936, p. 3.
[6] GARCIA SÁNCHEZ, A. (1978): p. 34: "En un invierno de continuadas nevadas (anterior a la guerra) se cortó por unos días la comunicación ferroviaria con Galicia. Se acumularon seis u ocho coches-correo en Medina del Campo y en la estafeta de la estación se trabajaba esa correspondencia como se podía. La Dirección General acordó formar un tren postal para enlazar con Galicia a través de Portugal. Resultó carísimo, según dijeron, y hubo quien apuntó que hubiera sido más barato el utilizar la vía marítima desde Santander."
[7] Ibid., pp. 30 i ss. Donde se expone el método de trabajo en estas estaciones de intercambio de correspondencia.
[8] LVC, 81, de 12 de marzo de 1931, p. 5.
[9] LVC, 146, de 27 de enero de 1934, p. 14, donde se denuncia que "Es curioso observar que a la conservación de edificios de correos y telégrafos se dedican sumas cuantiosas y

personal abundante, en tanto que para análogas atenciones de los coches-correo se destinan sumas insignificantes y escaso personal, sin tener presente el deber y la necesidad de atender en forma especial a un servicio de la mayor importancia...”; y véase también, IP, 2, del 28 de septiembre de 1934, p. 4, cuando se afirma que “un 97 por ciento de los coches debería ir a talleres...”, para terminar demandando la urgente necesidad de “una reforma a fondo del servicio.”

[10] VP, 1, agosto de 1933, p. 5.

[11] BAHAMONDE, A; MARTÍNEZ, G., y OTERO, L.: p. 88.

[12] Archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (AFFE), MZA 202/01, Exp. C, Núm. 492, carpeta 14.

[13] VP, 11, enero 1934, p. 4.

[14] IP, 1, de 14 de septiembre de 1934, p. 4. Críticas a la Dirección General de Correos y al Gobierno por derogar “las normas que aseguraban el derecho de todos y volver a los tiempos en que sólo viajaban los protegidos de los caciques ...” siendo “un atropello para los derechos adquiridos”, y habiendo sido postergados muchos funcionarios al hacerse los nombramientos de ambulantes “por sus ideas políticas y sociales, por pertenecer al Sindicato, por rencores y por falta de influencias...”.

[15] Informaciones recogidas en IP, 10, de 28 de abril de 1936, p. 15.

[16] IP, 15, de 18 de julio de 1936, p. 19: “... el disgusto se observa claramente entre todos los afectados por la flamante reforma, que unen al indudable perjuicio económico un aumento considerable de trabajo que en algunas expediciones lo hace completamente insoportable (...) mientras no se resuelva de una manera definitiva el problema económico del personal, no hay derecho material ni moral de intentar reforma alguna (...) mientras no se disponga de coches suficientes y furgones de capacidad y condiciones precisas, no deberá intentarse reforma alguna, sin que previamente no esté condenada al más rotundo fracaso”.

[17] Las diversas publicaciones postales se felicitan de esta iniciativa, confiando en “dar un paso gigante en la organización del servicio de Correos del que es nervio el perfecto funcionamiento de las Oficinas Ambulantes y de éstas, como elemento vital, el coche oficina ...” (IP, 13, de 14 de junio de 1936, p. 16). Al mismo tiempo ofrecen consejos para resolver algunos problemas técnicos “sobre alumbrado, ventilación, calefacción, conservación, comodidad y diseño”, lo que permitiría trabajar en mejores condiciones.

[18] IP, 10, de 28 de abril de 1936, pp. 15-16.

[19] IP, 17, de 19 de septiembre de 1936, p. 13.

[20] Archivo General de la Guerra Civil Española (AGGCE), Correos, Técnicos, Caja 67, Expediente 1554-T, perteneciente a Juan G. U. Solicitará la revisión de su expediente en 1946, alegando que regresó a Madrid porque allí tenía a su familia, y por cumplir las órdenes recibidas del Administrador de Irún. Con todo, mantendrá la sanción de separación definitiva del servicio, no pudiendo reingresar en Correos hasta el año 1971, cuando estaba a punto de cumplir la edad reglamentaria de jubilación.

[21] AGGCE, Correos, Carteros, Caja 141, expediente 1425-U, del cartero urbano Antonio N. C., adscrito en Palafrugell (Gerona), y que sería sancionado con la “Inhabilitación para cargos de mando y confianza durante 10 años”, por haber estado afiliado al Sindicato de Correos, y ser delegado en dicho Congreso celebrado en Madrid.

[22] AGGCE, Correos, Subalternos, Caja 20, Expediente 7185-S, del funcionario Isidoro M. M.
[23] AGGCE, Correos, Técnicos, Caja 166, Expediente 5164-T, del funcionario Constantino S. C.
[24] AGGCE, Correos, Técnicos, Expediente 8-T, del funcionario Juan A. G., que sería sancionado, por haber "regresado a zona roja", con la separación del servicio.
[25] AGGCE, Correos, Subalternos, Caja 12, Expediente 3330-S, de Eugenio G. G., quien ante las acusaciones de abandono del servicio, manifestó que fue obligado a ello, pero que siguió prestando servicio en la estafeta de la ciudad. Por su expediente sabemos que habían entregado el correo, a las cinco de la madrugada, al último tren que pasó: el Correo Norte Descendente. En varios días no circuló ningún tren.
[26] AGGCE, Correos, Subalternos, Caja 21, Expediente 11639-S, perteneciente al Subalterno H. M. Sus temores de permanecer en Madrid eran fundados, pues estaba afiliado a Falange Española, siendo conocida esta filiación política por parte de sus compañeros de tren.
[27] Esto le sucederá a Miguel E. D., Administrador de la estafeta de Baeza-Estación, que el día 21 de agosto de 1936 es detenido. Será puesto en libertad en 1938, siendo destinado como ambulante de la línea Jaén-Alcázar de San Juan (AGGCE, Correos, Técnicos, Caja 44, Expediente 4327-T).
[28] IP, 16, de 1 de septiembre de 1939, p. 16.
[29] Así le sucede al subalterno de la expedición Valencia-Alcázar de San Juan, el dia 15 de agosto de 1938, cuando "le tiran una bomba de mano en el interior del coche-correo" (AGGCE, Correos, Subalternos, Caja 2, Exp. 11548-S).
[30] TUSET, E. (1962), p. 40. Por la narración de este funcionario sabemos que la expedición diaria partía a las 8 horas de Barcelona, siendo la hora prevista de llegada las 22 h., aunque casi nunca se cumplían los horarios, llegando a Barcelona pasadas las dos de la madrugada, en muchas ocasiones.
[31] Ibid, p. 41.
[32] Ibid, p. 43. Este ambulante será trasladado a Valladolid, en un viaje en el tren correo Barcelona-Valladolid, que duraba dos noches y un día, durmiendo encima de un montón de sacas de correspondencia.
[33] Ibid, p. 39.
[34] Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE), Información Reservada S.I.P.M., 832-1-R. Informe del *Servicio de Información y Policía Militar*, de 22 de abril de 1938, al Ministro de Asuntos Exteriores en Burgos, sobre la situación de Cataluña durante el inicio de la ofensiva *nacionalista.*
[35] BOE de 2 de octubre de 1936. El apartado G) de la Ley indica que dicha Comisión tendrá, entre otros cometidos, el de "organizar un perfecto servicio de comunicaciones postales y telegráficas en toda la región ocupada, así como el personal necesario para estos servicios."
[36] Ley de 29 de diciembre de 1938 (BOE de 31-12-1938), art. 2º.
[37] Decreto núm. 56, del Presidente de la Junta de Defensa Nacional, de 19 de agosto de 1936 (BOE de 21-08-1936).

[38] Carta de José A. Sangróniz, Jefe del Gabinete Diplomático de S.E. el Jefe del Estado (Salamanca, 8 de octubre de 1936), a los diplomáticos encargados de negociar con el cónsul francés en San Sebastián (AMAE, Correspondencia por Asuntos, 614–8-R).
[39] AMAE, Obras Públicas, 1042-36-R. En fecha 20 de agosto de 1937, la Secretaría de Relaciones Exteriores remite seis publicaciones con la diversa legislación solicitada a los países aliados del régimen de Franco.
[40] AMAE, Correspondencia por Asuntos, 614-9-R. Notificación del Comandante Militar de los Servicios de Frontera del Norte de España, en Irún, al Jefe del Gabinete Diplomático, de fecha 30 de octubre de 1937.
[41] AMAE, ibid., donde vemos las dificultades y desconfianzas para el establecimiento de un servicio postal normal.
[42] Circular de 4 de agosto de 1937 (AILP. Año 1937).
[43] Circular de 17 de enero de 1938 (AILP. Año 1938).
[44] Circular de 27 de abril de 1938 (AILP. Año 1938).
[45] AMAE, Obras Públicas, 1042-34-R.
[46] Ibid., nota verbal de 23 de febrero de 1939 de la Embajada alemana en San Sebastián dirigida al Ministro de Asuntos Exteriores en Burgos, ofreciéndose a facilitar diverso material así como a enviar al arquitecto del Estado, Sr. D. Kurt Lampe, para asesorarles.
[47] Orden de 9 de junio de 1938 (BOE de 22-06-1938).
[48] AMAE, Ferrocarriles, 1078-27-R. Informe de 8 de julio de 1938.
[49] MARTÍN GARCÍA, A. (1977): pp. 3 y ss.
[50] Decreto de 15 de abril de 1931, de la Presidencia del Gobierno provisional de la República, que en su artículo primero dice: "Se crea el Ministerio de Comunicaciones, al cual corresponderán los servicios que viene prestando la Dirección general de Correos y Telégrafos."
[51] ARÓSTEGUI, J. y MARTÍNEZ, J.A. (1984): p. 190.
[52] Véase la Orden del Director General de Correos, de 26 de Noviembre de 1936, de traslado de cinco funcionarios de Madrid en Comisión de Servicios a la estafeta de Alcázar de San Juan "por tiempo indispensable y hasta nueva orden..." (DOCMM de 1-12-1936).
[53] Orden del Director General de Correos, Francisco de la Mata, de 29 de diciembre de 1936.
[54] Circular de 3 de octubre de 1936.
[55] Circular de 5 de octubre de 1936.
[56] Orden del Ministro de Comunicaciones, Giner de los Ríos, de 4 de Septiembre de 1936 (DOC de 7-09-1936).
[57] Decreto del Ministerio de Comunicaciones, de 26 de noviembre de 1936 (DOCMM de 30-11-1936).
[58] Véase, entre otras, la orden de la Dirección General de Correos, de 31 de diciembre de 1937, autorizando el aumento de un Subalterno en la plantilla de la línea ambulante Alicante-Alcázar de San Juan debido "el volumen de la correspondencia que manipula la oficina móvil Alicante-Alcázar, especialmente durante el trayecto Alicante-Encina...".
[59] En este caso se refiere a las importantes líneas Valencia-Alcázar y Cartagena-Alcázar. O.M. de 7 de mayo de 1937.

[60] Decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros, de 7 de mayo de 1937 (DOCMM, de 13-05-1937), donde se dispone en su artículo 58 que "La Jefatura Superior del correo de Campaña, en vista de los datos que le faciliten los Jefes de zona y con los medios que *Transportes Militares-Correo de Campaña* ponga a su disposición, organizará los Enlaces que unan entre sí las distintas oficinas de cada frente, y éstas, con los servicios fijos y móviles (Ambulantes) del Correo civil de todo el territorio sometido al poder legítimo."

[61] Decreto de 8 de octubre de 1938 (DOCT, de 21-10-1938).

[62] Reglamento para el régimen y servicio de Ambulantes. Orden del Ministerio de Comunicaciones, de 28 de octubre de 1938 (DOCT, de 29-11-1938).

[63] DOCT, de 19-12-1938.

[64] AMAE, Obras Públicas, 1042-34-R. En fecha 12 de abril de 1939, el Director General de la Compañía de M.Z.A., se justifica ante el Subsecretario de Asuntos Exteriores la no reanudación del tráfico ferroviario con Francia, por la zona fronteriza de Portbou (Gerona) hasta el mes de mayo, "debido al gran número e importancia de las obras voladas en aquella zona la huir las hordas rojas...".

[65] Ibid., respuesta del Director General de Correos, José López de Letona, al Subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores, en fecha 14 de noviembre de 1939.

[66] Ibid., comunicado del embajador de España en Berlín, Antonio Magaz, al Ministro de Asuntos Exteriores en Burgos, de fecha 10 de julio de 1939.

[67] Ibid., misiva del Embajador de España en Lisboa, Nicolás Franco, al Ministro de Asuntos Exteriores, de 17 de mayo de 1939, interesándose por este asunto, a instancias de la Cía. de Ferrocarriles portuguesa.

[68] Ibid., nota verbal del embajador de Hungría en España al Ministro de Asuntos Exteriores, de 4 de junio de 1939, solicitando se permita viajar a una delegación de su país a España para "estudiar sobre el terreno los efectos de los bombardeos aéreos contra objetos y material ferroviarios" con el fin de "perfeccionar su organización de defensa de los ferrocarriles contra ataques aéreos.".

[69] BOE de 18 de noviembre de 1941. En su artículo tercero dispone que "Los Jueces especiales militares investigarán con especial cuidado los móviles que hayan impulsado a los delincuentes, comprobarán si éstos forman parte de alguna organización que tienda a entorpecer el tráfico ferroviario y procurarán averiguar cuantos datos puedan contribuir a evitar los accidentes y las anormalidades del servicio de transportes por via férrea.".

[70] Sobre la censura del correo, véase GARCÍA SÁNCHEZ, J. (1989): pp. 12-19.

[71] Circular núm. 26, de 6 de marzo de 1939 (AILP. Año 1939).

[72] Circular núm. 27, de 15 de mayo de 1943, que reproduce los términos de una Circular del Centro Directivo de RENFE a sus empleados, ante las numerosas quejas de los funcionarios de Correos respecto del personal ferroviario (AILP. Año 1943).

[73] Orden del Ministerio de la Gobernación, de 5 de noviembre de 1940, de Ordenación definitiva de la Dirección General de Correos (BOE de 6-11-1940).

BIBLIOGRAFIA.

Anuario-Índice de Legislación Postal (AILP)
ARÓSTEGUI, J. y MARTÍNEZ, J.A. (1984): *La Junta de Defensa de Madrid*, Madrid, Comunicad de Madrid.
BAHAMONDE, A. (dir.), MARTÍNEZ G.; OTERO, L (1993): *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España: 1700-1936*, Madrid, Secretaría General de Comunicaciones-MOPTMA.
Boletín de la Academia Iberoamericana y Filipina de Historia Postal (BAIFHP)
Boletín Oficial del Estado (BOE)
Diario Oficial de Comunicaciones (DOC)
Diario Oficial de Comunicaciones y Marina Mercante (DOCMM)
Diario Oficial de Comunicaciones y Transportes (DOCT)
GARCÍA SÁNCHEZ, A (1978),:"Minimemorias de un jubilado postal", en *Boletín de la Academia Iberoamericana y Filipina de Historia Postal*, 34 (124)
GARCÍA SÁNCHEZ, J. (1989): "La censura postal nacionalista en la Guerra Civil", *Historia 16*, 153
Izquierda Postal (IP)
La Voz de Correos (LVC)
MARTÍN GARCÍA, A. (1977): "Sucesivas mutaciones en la nominación y adscripción de la Posta española, 1716-1977", en *Boletín de la Academia Iberoamericana y Filipina de Historia Postal*, 33 (120-121)
MARTÍNEZ LORENTE, G. (1993): "El mundo social de los trabajadores de Correos y Telégrafos, 1700-1936", *Historia 16*, 205
PAYNE, S. G. (1987): *El régimen de Franco, 1936-1975*, Madrid, Alianza Editorial
REIG TAPIA, A. (1990): *Violencia y terror. Estudios sobre la Guera Civil española*, Madrid, Editorial Akal
ROMERO, L. (1986): *Tres días de julio de 1936*, Barcelona, Ariel
TUSELL, J. (1988): *La dictadura de Franco*, Madrid, Alianza
TUSET PAYÁS, E. (1962*): Historia de mi ingreso, permanencia y cese en el cuerpo de Correos, 1908-1962*, mecanografiado original
Vida Postal (VP)