

# LES MUNTANYES DE LA GUERRA "GEBAL"

Grup d'Estudis de la Batalla de Llevant // Grupo de estudios de la Batalla de Levante

jueves, 19 de noviembre de 2020



## **LA PISTA DEL COLAM, TAN IMPORTANTE COMO DESCONOCIDA**

Cuando hablamos del desarrollo de la Guerra Civil, el protagonismo, sin ninguna duda, suele ser para las batallas, jefes, combatientes, armamento, fortificaciones, etc. Toda una serie de factores que describen los hechos, pero existen algunos elementos que suelen pasar desapercibidos por los historiadores, salvo en casos puntuales.

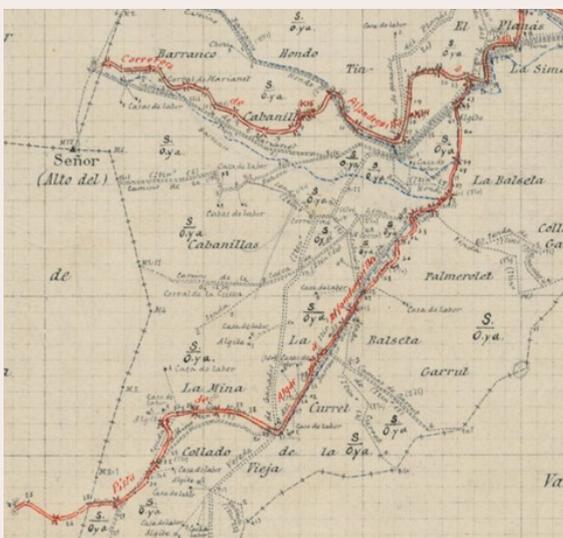
Que sería de las grandes ofensivas o bien de las líneas defensivas, sin la logística que les permite dotar a las unidades de los servicios de abastecimiento de víveres, armamento, transportes de tropa, tanto para el relevo como para la evacuación y otras necesidades básicas que permitan su operatividad.

Los medios, el material y cualquier elemento necesario debe ser transportado al frente guerra con la máxima rapidez y en perfectas condiciones para que el engranaje militar pueda funcionar. Por ello se construyeron numerosas pistas, caminos e incluso carreteras en los diversos frentes existentes.



Vista de la Paridera, Mallasta y Castillo de Castro desde la Pista del Colám

Este el caso de la Pista del Colam, una magnífica muestra que constata la importancia de su misión y en la que aún hoy perduran algunas de sus infraestructuras que continúan permitiendo el tráfico, forestal y deportivo.



Instituto Geográfico y Estadístico (1900)

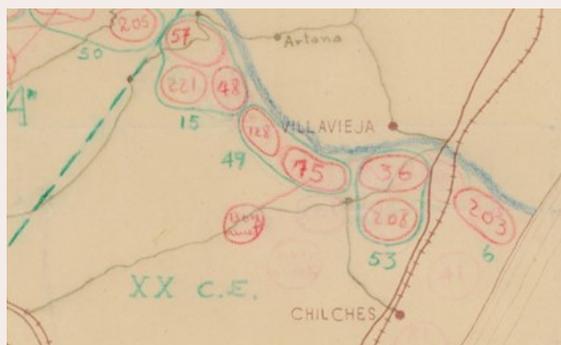


Esta pista que el Instituto Geográfico y Estadístico de 1908 ya incluía en sus trabajos topográficos y que en 1938 editó en su Cartoteca 668 a escala 1/50000. Fue sin duda un paso de especial relevancia durante los meses del verano de 1938 hasta el final de la Guerra para el Ejército Republicano.

La comunicación entre en Camp de Morvedre y la carretera de Zaragoza con la Sierra Espadán en las proximidades de Alfondegulla era vital e imprescindible en primer lugar por la construcción de la línea XYZ ya que prácticamente bordea el Punto de Resistencia número 2 por el Vértice Picayo, en dirección los vértices, Nevera y Terraguán y segundo por la llegada del frente durante los primeros días de julio de 1938 y que ocuparon las divisiones 15, 49 y 53 del XX Cuerpo de Ejército Republicano.



Cartografía Militar de España HOJA 688-I VALL DE UXO 1938



Posicionamiento EPR el 15/08/1938

No cabe duda que el acceso a estas posiciones, con el aumento de tropas y el incremento del suministro, motivó el acondicionamiento y ampliación del camino, convirtiéndolo en una auténtica carretera, así lo muestra el informe de 12 de noviembre de 1938 por el Comandante de Ingenieros de la Comandancia Principal de Ingenieros del XX CUERPO DE EJÉRCITO y cuyo tenor literal por su interés reproducimos:

*“INFORME SOBRE TRABAJOS QUE REALIZA EL B.O.F. Nº 21 DE LA PISTA DE COLAM (CARRETERA DE ALFONDEGUILLA AL KM. 5 DE LA CARRETERA DE ALGAR A VALL DE UXO)*

*Inspeccionados detenidamente los trabajos de la pista de referencia, en el día de hoy, el Jefe que suscribe estima su deber manifestar lo siguiente:*

*El B.O.F. nº 21 en los últimos 15 días de trabajo ha realizado un esfuerzo considerable para dar fin a las obras y habilitar definitivamente la pista para la circulación; se ha podido comprobar que se ha trabajado desde la salida hasta la puesta de sol con el intervalo indispensable para la comida.*

*Al recibirse la orden verbal de la conveniencia de tener terminado el trabajo para el día 23 del actual se dio orientación al mismo en tres directrices*

*1º Evacuación aguas*

*2ª Mejora de pendientes*

*3º Ensanchamientos para doble circulación*

*La primera directriz tropezaba con el inconveniente de que las numerosas vaguadas debidas al*

relieve de terreno precisaban la construcción de varias alcantarillas, la terminación de los puentes y la construcción de cunetas. En el día de mañana quedarán terminados los tres puentes que estaban en construcción habiéndose empezado y terminado 12 alcantarillas algunas de dos ojos, precisándose aún la construcción de tres alcantarillas más, sino se quiere que en un período de lluvias intenso se produzcan daños de importancia; en cuanto a los puentes que existen en la pista y en número de cinco están completamente terminados.

La mejora de pendientes ha llevado consigo la construcción de grandes terraplenes y muros de sostenimiento, tropezándose con los inconvenientes de no tener camiones disponibles para dicha necesidad, pues si bien la agrupación de artillería ha facilitado algunos, lo ha hecho solamente por algunas horas y en el día de hoy no ha facilitado ninguno alegando tener 4 averiados.

Los ensanches necesarios para la... (ilegible)... circunvalación han...(ilegible)... desmontes considerables, que han encontrado dificultades por la naturaleza rocosa del terreno.

Por las razones que anteceden el Jefe que suscribe considerando la necesidad de dar, un... (ilegible...) definitivo a una vía de comunicación de la importancia táctica de la que estamos tratando, tiene el honor de proponer a V.S.

1º Que el B.O.F. nº 21 continúe trabajando en la pista del Colam hasta el día 30 del mes actual, quedando a partir del día 1º de diciembre abierta la pista a la circulación.

2º Que mientras tanto esta Comandancia, procedería juntamente con el Jefe del B.O.P. nº 21 al estudio del trazado de la pista de Alfondeguilla a Chovar, con la que se ganaría tiempo preparando el nuevo trabajo que debe hacer el citado B.O.P.”

3º Una Compañía del B.O.F. 21 tiene que continuar en el entretenimiento y perfección de la pista de Colam durante el mes de Diciembre y al mismo tiempo la continuación de la pista de artillería.

Por último se debe observar que la prolongación de esos días en establecer la circulación, es beneficiosa para las obras de fábrica, ya que permitirá el fraguado completo del hormigón en ellas empleado.

Como comprobación del trabajo realizado el Jefe que suscribe ha ordenado el levantamiento de un perfil longitudinal y otros transversales que permitirán estimar el movimiento de tierras efectuado, así como un estado de dimensiones de todas las obras efectuadas pues a su juicio no ha habido pérdida de tiempo en la realización de las mismas.

P. “Alameda” a 12 de noviembre de 1938

EL COMANDANTE DE INGENIEROS”

Como se puede observar la gran trascendencia de la vía obligó a realizar considerables infraestructuras para poder permitir el paso de gran cantidad de tráfico de vehículos, material y personas, incluso en condiciones meteorológicas adversas.

Miembros de esta Asociación visitamos la pista en sus 9.790 metros desde el cruce de la carretera

N-225 con dirección a “Escala” encontrándonos a unos 1200 mts. el puente más largo con tres ojos y que aun hoy presta todavía sus servicios a los usuarios de la vía, si bien las fuertes avenidas y el nulo mantenimiento está provocando la creación de un foso que con el tiempo puede provocar su hundimiento con el pertinente riesgo para aquellos que lo cruzan periódicamente.



Trazado actual de la pista



Primer puente

Transcurridos unos 800 de metros más adelante, encontramos el segundo puente de un solo ojo y bastante bien conservado, llama poderosamente la atención (prácticamente en todas las construcciones) la belleza de sus remates, cenefas y contrafuertes así como los acabados de los canalillos superiores, algo bastante extraño visto el momento y la finalidad para las que se construyeron.



Segundo puente

Siguiendo con el trayecto y transcurridos 500 metros más, llegamos al primer puente que está parcialmente destruido, posiblemente por alguna avenida del barranco y es aquí donde se puede



Tercer puente

apreciar que desaparece el trazado original, la pista actual vadea el cauce quedando el puente unos

metros más al interior (parte derecha), de hecho si continuamos por el interior de la rambla a pocos metros aparece entre la poblada vegetación el cuarto puente, que si bien se encuentra intacto, en uno de su lados ha desaparecido el relleno de la pista.



Cuarto puente



Detalle del estado de la calzada



Detalle de los acabados

Una vez pasados estos puentes nos volvemos a incorporar al trazado original, dejando a la izquierda el acceso a la fuente que da nombre a toda la partida "Escala", comenzamos la ascensión y encontramos la primera de las alcantarillas, sin duda todo un hallazgo, ya que al ser mucho más pequeñas que los puentes no son perceptibles sobre todo si se transita en vehículo. Las características y técnicas de construcción son idénticas a los puentes.

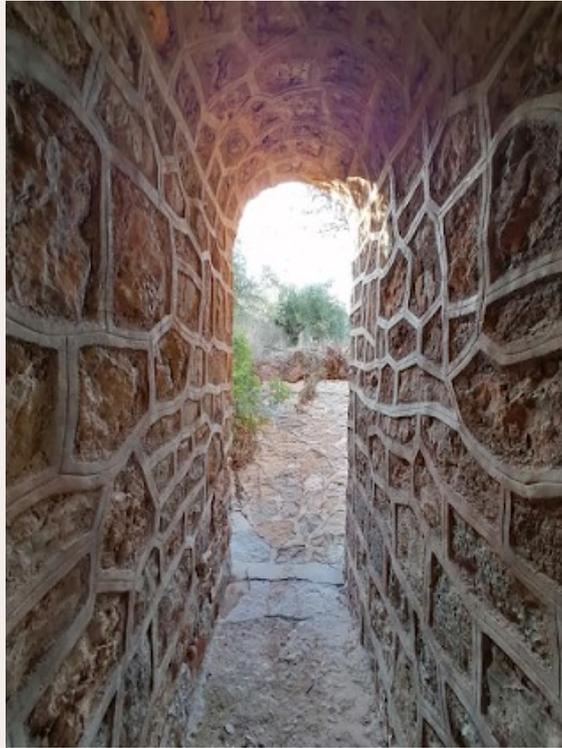


Vista de la primera alcantarilla

Vuelve a quedar constancia de la perfección y acabados de estas alcantarillas o desagües que permiten a la pista superar las avenidas y torrenteras de agua durante las fuertes tormentas que suelen azotar la zona.



Alcantarilla y muro



Detalle del acabado en el interior



Alcantarilla de 2 ojos



Alcantarilla y muro en el Coll de la Vella



Refugio

Siguiendo la ruta y después de localizar varios desagües y llegamos al “Coll de la Vella”, donde se encontramos algunos refugios antiaéreos excavados en el margen izquierdo y que en varias ocasiones podremos contemplar hasta casi el final del trayecto, en el que para sorpresa nuestra logramos contabilizar 6 puentes cuando el informe indica la existencia de 5 (“...y en número de cinco están completamente terminados...”), por lo que cabe pensar que alguno se construyó con posterioridad al informe.



Tramo actual de la pista con asfalto en las cercanías del "Marianet"

Una vez más la experiencia ha valido la pena, la información contenida en el documento aquí expuesto, ha sido de gran valor a la hora de visitar esta vía, permitiéndonos localizar los puntos más importantes y realizar un estudio exhaustivo de estas construcciones, algunas de ellas con gran deterioro y en las que si no se actúa con celeridad puede desaparecer en un futuro cercano.

Por ello emplazamos a las administraciones públicas para que realicen una valoración del estado actual y estudien la posibilidad de su rehabilitación y mantenimiento pues son patrimonio histórico militar con unas características poco habituales ya que por lo general las infraestructuras que conocemos son nidos, trincheras, observatorios, etc.



Tramo de pista forestal

A todo ello hay que sumar que estos puentes y alcantarillas todavía siguen en uso y prestan un servicio público a propietarios de parcelas, cazadores, ciclistas, senderistas y otros usuarios, por lo que el mantenimiento de la pista resulta del interés general y se presta a una señalización con información adecuada sobre sus funciones históricas que podría resultar una ruta turístico-deportiva y al mismo tiempo podría constituir un homenaje a todas las víctimas de la Guerra Civil Española transformado una pista adecuada para la guerra en un pista para la paz.

Fotos: Fernando Nebot Lluch

Archivo documental de A.C. Muntanyes de la Guerra

Redacció en [23:25](#)

Compartir

No hay comentarios:

Publicar un comentario

Inicio



[Ver versión web](#)