

# Confiscació, Guerra Civil i repressió al ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona\*

## *Confiscation, civil war and represion on the Sant Feliu de Guíxols to Girona railway*

*per Carles Gorini Santo\*\**

*Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural (ICRPC-CERCA)*

### RESUM:

Les línies de ferrocarril van ser les iniciatives empresarials més intensives en capital durant el segle XIX i una part del XX. Al mateix temps, van ser grans creadores d'ocupació i, en conseqüència, l'escenari de les principals lluites obreres del seu temps, el moment culminant de les quals va tenir lloc durant la revolució que va prosseguir l'aixecament militar del 18 de juliol de 1936, fallit a Catalunya. L'empresa del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, d'iniciativa privada, va ser confiscada el 23 de juliol de 1936. Les vicissituds d'aquest fet transcendental restaven inèdites, de la mateixa manera que les seqüeles posteriors, tan oneroses per a molts dels treballadors a causa de les dificultats de la vida en el conflicte i dels processos de depuració política a què van ser sotmesos quan va haver acabat la Guerra Civil.

### PARAULES CLAU:

Catalunya, ferrocarrils de via estreta, Guerra Civil espanyola, confiscació, repressió.

### ABSTRACT:

The railway lines were the most capital-intensive business initiatives during the nineteenth and part of the twentieth century. At the same time, they were great creators of employment and, consequently, the scene of the main workers' struggles of their time. Its culminating moment took place during the revolution that followed the military uprising of July 18<sup>th</sup>, 1936, which failed in Catalonia. The company of the railway from Sant Feliu de Guíxols to Girona, a private initiative, was confiscated on July 23<sup>rd</sup>, 1936. The vicissitudes of this momentous event remained unprecedented, as did the aftermath, which was so onerous for many of the workers because of the processes of political purge they underwent when the Civil War ended.

### KEY WORDS:

Catalonia, narrow gauge railways, spanish civil war, confiscation, represion.

Recepció: 03/09/2021. Avaluacions: 09/10/2021, 15/10/2021. Versió definitiva: 27/10/2021.

\* Aquest treball ha estat dut a terme en el marc del conveni de col·laboració entre l'Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural (ICRPC-CERCA) i el Consorci de les Vies Verdes de Girona per a l'elaboració del Projecte de construcció de relats per a la interpretació del patrimoni PECT.

\*\* Carles Gorini Santo. ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-3033-7854>.

## Introducció

El 29 de juny de 1892 va ser inaugurat solemnement el ferrocarril que unia Sant Feliu de Guíxols amb Girona. L'havia fet construir una empresa privada, amb la major part del capital subscrit per petits estalviadors de la comarca, especialment, els de la vila de Sant Feliu. Una gran part dels treballadors que s'hi van incorporar, una mica més d'un centenar, procedien dels municipis que travessava la línia, tot i que també s'hi va afegir un nombre sensible de treballadors aragonesos que havien acudit al país atrets per la feina que els proporcionava la construcció del ferrocarril. Llavors, a finals del segle XIX, la recol·lecció i transformació del suro constituïa una indústria puixant a la comarca del Baix Empordà. En gran part, aquesta puixança va motivar la construcció del ferrocarril, alhora que li manllevava les mans necessàries per fer-lo realitat.

El ferrocarril va dur una vida molt activa durant els seus primers anys, a la qual cosa hi contribuïa la prosperitat general. Tanmateix, sensible a la sort de la ciutat que l'impulsava, Sant Feliu de Guíxols, es va veure conseqüentment afectat per la profunda crisi del sector surer, que va iniciar-se amb l'esclat de la I Guerra Mundial, i que s'allargaria ben bé vint anys. La davallada progressiva de l'economia local va fer que, durant la dècada dels trenta del segle XX, la companyia tanqués els exercicis amb números vermells. La situació desfavorable a Sant Feliu, amb elevades taxes d'atur i d'emigració –va passar de 10.000 habitants el 1920, a 7.500, el 1940–, va coincidir amb el primer gran relleu generacional de la plantilla de treballadors del ferrocarril. Entre 1927 i 1934, un 45% dels treballadors de la companyia es va jubilar o la va abandonar, la qual cosa va fer que fossin reemplaçats per uns altres. A diferència del que havia estat habitual uns anys enrere, quan les primeres baixes es cobrien amb l'entrada progressiva d'aprenents –nois de 15 o 16 anys que es formaven a l'empresa i que sovint eren fills dels empleats–, el gruix d'aquestes noves incorporacions es va compondre de treballadors, possiblement aturats, que rondaven la trentena d'anys. No endebades, la companyia era present en les comissions municipals constituïdes per abordar el problema de l'atur i podia contribuir, amb contractacions, a alleugerir les elevades taxes de desocupats que hi havia a la ciutat.<sup>1</sup> Ara bé, ja no incorporava joves mesells, sinó que sumava uns treballadors amb experiència en la reivindicació col·lectiva i conscients dels interessos de classe que havien de defensar. Molts d'aquests nous treballadors van acabar per donar el gruix definitiu al sindicat del tren, vinculat en uns moments al Sindicato Nacional Ferroviario (SNF), de la UGT, i en uns altres a la Federación Nacional de Industrias Ferroviarias (FNIF), de la CNT. Les seves reivindicacions laborals aviat van topar amb el tradicional paternalisme amb què havia obrat el Consell d'Administració de la

1. Els membres del Consell d'Administració de la companyia del ferrocarril figuraven, també, en els consells d'altres empreses, per la qual cosa formaven part de manera natural de les comissions constituïdes per abordar el problema de l'atur a la ciutat de Sant Feliu. A. JIMÉNEZ, «El moviment obrer gixonenc (1870-1923)», *Revista de Girona* 120, 2008, 74-81.

companyia. La topada es va aguditzar a partir de la proclamació de la República, el 1931, i fins al cop d'estat de juliol de 1936.

Les darreres línies recullen, a grans trets, una part del coneixement que circula sobre aquest ferrocarril. Hi falta, naturalment, la peripècia durant la llarga postguerra i l'episodi de la clausura final, la primavera de 1969. Però el que se sap és, si fa o no fa, el mateix que s'ha donat a conèixer dels altres ferrocarrils de via estreta a Catalunya, molt especialment, a partir de l'immens treball de divulgació que va fer Carles Salmeron Bosch.<sup>2</sup> També, els ferrocarrils de via estreta, que van complementar la xarxa de via ampla al nostre país, han estat comentats a escala local, sovint, per entusiastes del ferrocarril, la qual cosa ha dut associada una mistificació del fenomen ferroviari, focalitzat especialment en la seva vessant tecnològica, que ha contribuït a allunyar-lo de l'interès de la historiografia,<sup>3</sup> malgrat que la seva importància per a les societats locals ha estat indiscutible i que, per tant, en el seu conjunt, ha tingut un impacte notable al territori.<sup>4</sup>

Per iniciar-se en la interpretació del ferrocarril com a fenomen transformador, a Catalunya, cal recórrer als estudis de Pere Pascual en l'àmbit de les grans companyies ferroviàries,<sup>5</sup> que han obert una via de coneixement que resulta útil, també, per als ferrocarrils de via estreta, perquè malgrat la diferència d'escala, tenien en comú totes les altres facetes de la seva vida pràctica. També són útils els treballs d'Horacio Capel<sup>6</sup> sobre la relació del ferrocarril amb la ciutat, que han tingut continuació en la tesi de Rafael Alcaide<sup>7</sup> sobre el ferrocarril i la ciutat de Barcelona, perquè posen de manifest tot el que encara no sabem sobre l'impacte de la relació del ferrocarril amb les ciutats de segon ordre i els pobles del país. En aquest sentit, no més cal reconèixer, en aquest tren que ens ocupa, la profunda petjada que va deixar en el desenvolupament urbà de Girona, de Sant Feliu, de Cassà o de Llagostera.

2. Carles Salmeron va publicar, entre el 1984 i el 1992, 17 volums sobre els ferrocarrils de via estreta en la col·lecció «Els trens de Catalunya», que publicava a través de l'editorial Tèrminus.

3. En el cas del tren de Sant Feliu, la revista *L'Arjau*, de l'Arxiu Municipal, s'ha ocupat a bastament de divulgar-ne la història. Tanmateix, mai no ha abordat el període de la confiscació i la guerra, ni les conseqüències de la repressió posterior.

4. Davant de la manca d'estudis, es pot recórrer a la tradició popular i la manera com recull l'existència dels ferrocarrils de via estreta, expressada a través de la literatura i de nombroses cançons, dites, anècdotes, etc. A tall d'exemple, *l'Atlas Literari de Girona* (Girona, Diputació de Girona, 2008) recull més de dos-cents fragments literaris en què hi és present el ferrocarril, a les comarques gironines.

5. Entre molts d'altres, citem: P. PASCUAL I DOMÈNECH, *Los caminos de la era industrial: la construcción y financiación de la red ferroviaria catalana, 1843-1898*, vol. 1, Barcelona, Edicions de la Universitat de Barcelona, 1999; P. PASCUAL I DOMÈNECH, «El ferrocarril carbonífero de Sant Joan de les Abadesses (1867-1900). La frustración de una empresa estratégica», *Revista de Historia Industrial* 14, 1998, 11-42; i P. PASCUAL I DOMÈNECH, «Ferrocarrils i industrialització a Catalunya», *Recerques* 17 1985, 43-72.

6. H. CAPEL SÁEZ, «Ferrocarril, territorio y ciudades», *Biblio 3w, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. 12, núm. 717, 2007.

7. R. ALCAIDE GONZÁLEZ, *El ferrocarril en la ciudad de Barcelona (1848-1992): desarrollo de la red e implicaciones urbanas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2015.

La temàtica de la depuració del personal ferroviari ha estat abordada des d'una perspectiva quantitativa en la tesi doctoral de Francisco Polo,<sup>8</sup> que, per no fer-ne impossible l'abordatge, ha hagut de deixar de banda l'estudi del cas en els ferrocarrils secundaris. Pel que fa a les col·lectivitzacions obreres com a conseqüència dels fets revolucionaris de juliol de 1936 la literatura és molt àmplia,<sup>9</sup> tot i que es redueix substancialment quan ha d'abordar els seus resultats en l'àmbit del ferrocarril, fins al punt que només hem pogut localitzar un treball sobre ferrocarrils col·lectivitzats a Catalunya.<sup>10</sup> Cal posar de manifest que, per a l'estudi qualitatiu de la col·lectivització, la Guerra Civil i la depuració del personal als ferrocarrils de via estreta de Catalunya, es fa imprescindible que es disposi d'un cos de documentació suficient. Fins al moment, només ens ha estat possible localitzar-lo entre el fons de la companyia del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona. Els intents que hem fet en altres companyies ferroviàries de via estreta per localitzar una mínima massa crítica de documents no han donat, per ara, resultats satisfactoris.

### *Una empresa ben estructurada*

Les empreses ferroviàries, en el tombant dels segles XIX al XX, tant les grans, com ara la dels ferrocarrils de Madrid, Saragossa i Alacant (MSA) i Norte, com les petites, com ara la d'Olot a Girona i la de Sant Feliu de Guíxols a Girona, estaven fortament estructurades i jerarquitzades. Constituïen societats complexes que incorporaven una diversitat elevada de tipologies laborals. Al capdamunt de tot, com a òrgan que prenia les decisions, hi havia el consell d'administració, en representació de la junta general d'accionistes.<sup>11</sup> Com a braç executiu del consell d'administració hi havia un president o gerent. Durant la vida del tren de Sant Feliu hi va haver sis persones que van ocupar aquest càrrec, entre les quals Marià Vinyas Vinyas<sup>12</sup> el va ocupar de 1914 a 1936, els anys decisius. Ara bé, la respon-

8. F. POLO MURIEL, *La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*, tesi doctoral, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid.

9. Hem considerat, en aquest estudi, el treball clàssic de J. M. BRICALL, «Consideraciones sobre las formas de producción industrial en Cataluña 1936-1938», *Convivium. Revista de Filosofía* 28, 1968, 85-103.

10. E. MARTÍNEZ ESPINOSA, «Notícia breu, amb curts comentaris de l'inici, a Ferrocarrils Catalans (El Carrilet), de la Revolució Col·lectivista de l'any 36», *Dovella* 10, 1983, 11-20.

11. El capital de la companyia estava molt repartit entre petits accionistes locals que, habitualment, delegaven la veu en els grans accionistes, patricis locals que, com Joan Casas Arxer, havien arribat a representar més de la meitat de l'accionariat, per delegació de vot.

12. Marià Vinyas Vinyas (Sant Feliu de Guíxols, 1877-1968) «Industrial i músic concertista. Nascut en el bressol d'una família burgesa, el seu pare, Pau Vinyas i Vilar, natural de Figueres, i la seva mare, Angelina Vinyas i Borrell, de Sant Feliu però d'ascendència familiar d'Agullana, estaven domiciliats a la Jonquera i disposaven d'extenses finques a la comarca de l'Alt Empordà. A Barcelona inicià estudis de Dret, que abandonaria pocs anys després, en alternar els cercles artístics, culturals i musicals d'aquella ciutat. L'any 1905, amb el triomf dels catalanistes en les eleccions municipals, es realitzaren diverses manifestacions antipatriòtiques a Barcelona, en què es cridà a

sabilitat de l'organització del treball requeia en l'enginyer en cap de l'explotació, que s'ocupava dels afers quotidians de l'empresa, tant si eren d'índole tècnica com laborals. Entre els enginyers que van dur les regnes del tren de Sant Feliu destaca, de molt, Jaume Lladó Vidal,<sup>13</sup> que va mantenir la responsabilitat entre els anys 1918-1936 i 1939-1958.

El ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona s'organitzava en quatre àmbits d'actuació: Oficines Centrals, Tallers, Moviment i Tracció, i Via i Obres. En cadascun d'aquests àmbits hi havia encarregats que executaven les consignes de l'enginyer en cap de l'explotació, seguits d'un personal més o menys qualificat amb relació a la feina que havia de fer. Així, el responsable d'Oficines Centrals era, al mateix temps, el secretari de la companyia, que s'ajudava d'un parell d'oficials de secretaria i d'un auxiliar. A Tallers hi havia un cap que es responsabilitzava del grup de treballadors més especialitzats de l'empresa –calderers, ajustadors, forjadors, fusters, pintors, peons i carboners–, tots ells necessaris per a la bona marxa mecànica dels trens. La divisió de Moviment i Tracció la componien els caps d'estació, els factors de circulació, els mossos, els conductors i els guardafrens, i també els maquinistes i els fogoners. A Via i Obres la responsabilitat requeia sobre els capatassos, distribuïts al llarg de la línia, que dirigien les colles de peons en les feines de manteniment i reparació de la via que, habitualment, també supervisaven l'assentador i el paleta. Finalment, hi havia un col·lectiu exclusivament femení, el de les guardesses dels passos a nivell, algunes de les quals assumien també la responsabilitat de gestionar els baixadors.<sup>14</sup>

L'ascensió laboral a l'interior de la companyia s'assolia per la combinació d'antiguitat i mèrit en el treball, que proporcionava el dret d'ocupar una vacant de rang superior, quan n'hi havia. L'aplicació del procediment va resultar força imperfecta, perquè la valoració dels mèrits sempre estava subjecta a la interpretació que en feien els directius, i molt especialment a la que en feia l'enginyer en cap de l'explotació. Les queixes dels treballadors, a través dels seus representants sindicals, sobre la parcialitat i l'arbitrarietat de Jaume Lladó, l'enginyer, també tindrien un pes im-

favor d'una Catalunya lliure i en contra d'Espanya. La participació en aquests fets abocarien Vinyas a un curt exili a França». G. BUSSOT LIÑON, *Gent d'un segle, Sant Feliu de Guíxols 1900-2000 [401 apunts biogràfics]*, Sant Feliu de Guíxols, Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, 2011.

13. Jaume Lladó Vidal (Nova York, 1889 - Sant Feliu de Guíxols, 1958), «En acabar la carrera (1912), va passar a treballar a l'empresa Barcelona Traction Light and Power (La Canadiense) dirigint la instal·lació de la xarxa elèctrica al sector de Tremp. L'any 1918 Lladó va tenir dues interessants ofertes laborals: anar al Perú a dirigir treballs a les conques hidrogràfiques d'aquell país o bé fer-se càrrec de l'explotació de la companyia del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona. Acceptà aquesta darrera proposta, de manera que substituï Josep Roca i Roca com a enginyer en cap d'explotació de la companyia ferroviària local, una tasca que realitzaria fins l'any 1958. Membre de diverses associacions culturals i esportives locals –Amics de la Sardana (1922) i Club Natació Guíxols (1923), del qual seria el president–, el 1934 codirigiria amb l'arquitecte Joan Bordàs i Salellas les obres de cobriment de la riera del Monestir (actual avinguda Juli Garreta)». BUSSOT, *Gent d'un segle...*

14. En aquests casos, les treballadores eren assignades a Moviment i Tracció, i no a Via i Obres, com era habitual en les guardesses.

portant en els fets que van tenir lloc quan tot aquest petit aparell social que constituïa la companyia del ferrocarril es va col·lapsar, el 23 de juliol de 1936.

*Les anades i vingudes d'un petit sindicat de ferroviaris*

El 18 de juliol de 1936 un grup de militars va encapçalar un aixecament de caràcter feixista contra el govern de la República espanyola, amb el qual s'iniciava la Guerra Civil (1936-1939). Per a la companyia del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols, i molt especialment per a les persones que hi treballaven, la guerra va tenir conseqüències d'una grandíssima transcendència. El cop d'estat, la revolució posterior i l'ensulsiada final de la legitimitat republicana, per la victòria dels colpistes, va tenir per a aquest modest ferrocarril un gran cost en vides humanes, les dels treballadors que la van perdre i les dels que van veure com els quedava definitivament trasbalsada.

Els treballadors del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona s'havien arrengrat al voltant d'un sindicat, per primera vegada, el 1919. Possiblement, com a conseqüència de les grans vagues ferroviàries estatals, i les seves importants seqüeles, que havien tingut lloc en aquells anys.<sup>15</sup> Durant molt de temps, el sindicat dels ferroviaris del Sant Feliu va manifestar-se allunyat de qualsevol color polític i amb l'única preocupació de la millora de les condicions laborals dels treballadors de la companyia, especialment, pel que fa a jornades, salaris i pensions de jubilació, que l'empresa havia pogut concedir per mitjà de les bestretes reemborsables que havia rebut de l'Estat a partir de 1924.<sup>16</sup> El 1931, però, la posició del sindicat va fer un gir radical quan va decidir adscriure's a l'FNIF, de recent creació i vinculada a la CNT, escenificant la crítica a la passivitat de l'SNF, vinculat a la UGT, durant els anys de la dictadura de Primo de Rivera. El gir feia evident, així mateix, l'existència d'un grup significatiu de treballadors de signe anarquista al ferrocarril, en consonància amb unes altres militàncies obreres del mateix signe tan característiques a la ciutat de Sant Feliu de Guíxols. Tanmateix, passats els efectes de la vaga revolucionària de 1933 i dels fets del 6 d'octubre de 1934, el corrent majoritari de treballadors va decidir de sortir d'una FNIF en crisi i debilitada, tot i que la batzegada va fer malbé la unitat que havia caracteritzat el moviment obrer a l'empresa.<sup>17</sup> A partir d'aleshores s'hi reconeixien tres faccions. Hi havia els que seguien considerant-se aliens a qualsevol color polític, i també els que s'havien afiliat a l'SNF, a més d'un tercer grup que es mantenia connectat amb la CNT. El calderer de Tallers Emili Fontanella Albertí, de l'SNF, presidiria la junta del sindicat des de l'octubre de 1934 i va triar-ne

15. M. MUÑOZ RUBIO (ed.), *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011.

16. El 1924, quan l'entrada en vigor del *Nuevo Régimen Ferroviario* va ser l'única companyia ferroviària catalana que va demanar la bestreta del 100%. Font: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Fons Ferrocarrils de Montaña a Grandes Pendientes (FGC FMGP).1808-04.

17. Per al coneixement de l'anarquisme en l'empresa ferroviària a Catalunya, vegeu: R. SOLER BECERRO, «Anarcosindicalistes al ferrocarril. La Federación Nacional de la Industria Ferroviaria, 1931-1936», *Recerques* 65, 2012, 177-199.

els membres «por sus cualidades morales ya que son pocos los intelectuales [a la companyia]».<sup>18</sup> Les reivindicacions que plantejaria el sindicat, que ara rebutjava l'acció directa i es manifestava disposat a contenir-se en els marges de la legalitat, van topar amb la fèrria oposició de l'empresa, que va negar-se a reconèixer la nova junta obrera, malgrat que la Delegació de Treball a Girona va comminar-la a fer-ho.<sup>19</sup>

Els sindicalistes del tren de Sant Feliu eren plenament conscients de les estreteres financeres per les quals passava l'empresa i en temien la liquidació, com la que havia dut a terme la companyia propietària del veí tren de Palamós a Flaçà, que havia obligat els treballadors a transformar-se en una cooperativa obrera per salvar els llocs de treball, l'estiu de 1936.<sup>20</sup> Però el reconeixement de les dificultats econòmiques no va servir per esmorteir les posicions, fins al punt que el 27 de juny d'aquell mateix any el sindicat va convocar una vaga de braços caiguts, que va ser massivament seguida a Tallers, en demanda d'unes millores salarials que la companyia va acceptar només després que, havent-se presentat el cas als Jurats Mixtos, el delegat de Treball de la Generalitat a Girona els les imposés.<sup>21</sup> Per tant, quan va tenir lloc l'aixecament militar del 18 de juliol aquest va trobar l'empresa en un clima de gran tensió i, possiblement per aquest motiu, l'endemà, després que la revolta feixista hagués estat sufocada a Catalunya, Fontanella i els altres membres del sindicat ferroviari van adreçar-se a l'alcalde Francesc Campà Viarnés per comunicar-li que els del ferrocarril «se pone[n] incondicionalment a las órdenes y disposiciones del Gobierno de la República que preside como primer magistrado D. Manuel Azaña».<sup>22</sup>

### *La confiscació del ferrocarril que no ho va ser*

Més enllà de Sant Feliu de Guíxols, els esdeveniments es precipitaven i el 21 de juliol els obrers confiscaven els ferrocarrils d'MSA. i de Norte. Dos dies més tard, enmig d'una revolució social, els treballadors del tren de Sant Feliu passaven a l'acció i procedien, ells també, a la confiscació de la línia. Va passar a les tres de la tarda del 23 de juliol de 1936, quan Francesc Campà, alcalde de Sant Feliu de Guíxols va presentar-se a les Oficines Centrals del ferrocarril, acompanyat de Marià Vinyas Vinyas, president de la companyia. A les Oficines hi havia el secretari, Josep M. Saura Carreras, els oficials, Josep Vivas Borjas i Joan Esteve Romà, i l'auxiliar, Ignasi Blas Vilà. Campà i Vinyas van sol·licitar la presència de Jaume Lladó Vidal, l'enginyer i, de seguida, s'hi van afegir els representants del Comitè Obrer, Emili Fontanella Albertí, Manel Mir Moradell i Domènec Ballester Dausà, i els del Comi-

18. La junta obrera de 1934 la componien Emili Fontanella (president), Manuel Mir (vicepresident), Joaquim Casanovas (secretari), Benet Escrivà (comptador), Manuel Naval (tresorer), i Manuel Miralpeix (vocal). Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols (AMSFG), FC.07626.

19. AMSFG, FC.07626.

20. J. CLARA RESPLANDIS, «El tren de Palamós i la Cooperativa Obrera de Transports del Baix Empordà (1936-1939)», *Estudis del Baix Empordà* 4, 1985, 153-180.

21. AMSFG, FC.07634; AMSFG, SAU.0057. També a Archivo Militar Territorial Tercero (ATMT3), NL55047/Sumarísimo nº. 91.

22. AMSFG, FC.5125.

tè d'Enllaç del ferrocarril amb la Federació Local de Sindicats, Miquel Jordana Clara, Josep Cacàs Fors i Enric Bargeli Portas. També hi havia Lluís Bussot Rourich, cap de Tallers. L'alcalde Campà es va fer escoltar i va anunciar la confiscació del ferrocarril, en nom de l'Estat. Va ordenar, també, que es procedís a l'arqueig de caixa i a la confecció d'un inventari de tots els béns i efectes de la companyia, que havia de tenir lloc aquella mateixa tarda.

El moment de la confiscació el coneixem amb detall a través de l'acta que va aixecar el comitè i, també, per la descripció que en va fer Josep M. Saura durant el seu processament judicial. Durant l'episodi, l'alcalde Campà va comminar els treballadors a mantenir-se fermes en el seu lloc de treball, perquè «a partir d'aquest moment comença una nova vida i una nova forma de treball, perquè tots són ara amos i companys i l'èxit dependrà de la suma de les voluntats». Va anunciar, també, que es prescindia de l'enginyer Lladó. L'enginyer va manifestar «que le sorprendía esta resolución tan arbitraria, toda vez que se consideraba un empleado más y que por sus años de servicio debían tenerle en cuenta en el presente». Emili Fontanella, calderer als Tallers, capitost del Comitè Obrer, va prendre la paraula per manifestar que:

[...] su comportamiento [el de Lladó] para con el personal de la línea tenía mucho que desear y que tuviera presente los atropellos que había cometido así como las incoherencias y arbitrariedades de carácter profesional que había cometido durante el tiempo de su mandato.

Sembla que Lladó va mostrar-se visiblement alterat, i va respondre que totes les decisions les havia pres amb el coneixement i el consentiment del Consell d'Administració, però el president, Marià Vinyas, el va contradir:

[...] ya que sabía aquel que en muchas ocasiones obraba con completa libertad de acción y aun a espaldas del Consejo, apenándole los cargos que en aquel momento querían imputársele.

Tot seguit, Vinyas va adreçar-se als treballadors i els va demanar que tinguessin cura de l'empresa, de la seva conservació i millora, perquè del bon funcionament del tren dependria que tinguessin un plat a taula, per a ells i per a les seves famílies. Llavors, enmig del silenci de tots...

[...] se despidió luego de todo el personal presente en aquel momento, dándole la mano a todos, deferencia que fue muy comentada en aquella y otras ocasiones, puesto que daba a entender que se trataba, como siempre, de un perfecto y honrado caballero.

Després de vint-i-cinc anys de presidir-la, Marià Vinyas mai més no tornaria a dirigir la companyia.<sup>23</sup>

23. Per a les citacions d'aquest paràgraf, AMSFG, FC.07636; FC.5125; SAU.0057.

La mateixa tarda del 23 de juliol es va dur a terme l'inventari que havia exigít l'alcalde Campà. Es va fer l'arqueig i segellat de la caixa (que contenia 52.856,70 ptes.), i es va fer constar els efectes que hi havia a Tallers i els que disposava Via i Obres, en especial, els greixos, els olis i el combustible, com també el material mòbil (que consistia en 8 locomotores, 8 furgons, 21 cotxes de viatgers i 89 vagonets de mercaderies).<sup>24</sup> Mentre es verificava l'inventari, uns altres membres del comitè van passar per totes les estacions per comunicar i fer efectiva la confiscació de la línia. En relació amb aquest fet, les cèdules que es van signar informen del grau d'acceptació de la causa del Comitè Obrer, que no va ser homogeni: a Girona, els empleats de la companyia no van voler afegir-se a la confiscació, per la qual cosa el comitè va haver de nomenar Sixte Solés Canals, Tomàs Soler Lanau i Narcís Busquets de Palol «como comité de vuestra localidad».<sup>25</sup>

La realitat fou, però, que el 23 de juliol el ferrocarril de Sant Feliu a Girona no va ser confiscat per l'Estat, com havia anunciat l'alcalde Campà, sinó que va ser traspassat a mans del seu comitè obrer. Dos dies abans, el 21 de juliol, el Govern de la República havia decretat el cessament de tots els empleats que haguessin participat en el moviment subversiu o fossin notòriament enemics del règim. Llavors, el cessament fulminant de l'enginyer Lladó constituïa una maniobra imprescindible que, amb tota seguretat, havia estat prèviament arranjada entre el Comitè Obrer del ferrocarril i l'alcalde Campà, i fonamentada en aquell decret del Govern, que també els servia per evitar el que va passar en els altres ferrocarrils de via estreta a Catalunya, que la Generalitat en dictés la intervenció.<sup>26</sup> El procediment feia evident que el comitè obrer volia retenir per a ell sol el control del petit ferrocarril de Sant Feliu. Amb aquest precedent, quatre dies més tard, el 27 de juliol, es convocava una assemblea general de treballadors de la companyia perquè triés la composició del nou Comitè Obrer. Es va triar una junta que la formaven set treballadors: els *socialistes* Emili Fontanella Albertí (president), Domènec Ballester Dausà (secretari), Benet Escrivà Romaguera (tresorer) i Manel Mir Moradell, Josep Parrals Fàbregas, Lluís Mestres Mateu i Sixte Soler Canals (vocals). Així mateix, es va confirmar la composició del Comitè d'Enllaç amb la Federació Local de Sindicats, que el formaven els *anarquistes* Josep Cacàs Fors, Jaume Masjoan Riera, Miquel Jordana Clara i Enric Bargelí Portas. L'assemblea general va escollir, també, «un Consell d'Administració que durà el nom de Comitè Administratiu, per a quan el servei es normalitzi». El componien Francesc Cosp Barceló, Benet Escrivà Romaguera, Josep M. Saura Carreras, Emili Fontanella Albertí, Lluís Peix, Miquel Jordana

24. AMSFG, FC.07637.

25. AMSFG, FC.07638; FC.07639; FC.07640; FC.07641; FC.07642; FC.07643; FC.07644.

26. Malgrat que l'alcalde Campà va anunciar la confiscació del ferrocarril de Sant Feliu per part de l'Estat, el DOGC mai no va publicar l'ordre per la qual se'n disposava la intervenció, com sí que va fer, per exemple, quan va dictar la intervenció de Ferrocarrils de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP), Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC), Ferrocarril Olot - Gerona (OG.), Ferrocarriles de Cataluña (FCC), Ferrocarril de Guardiola a Castellar de N'Hug. (Font: DOGC 225, 227, 229, 238).

Clara i Francesc Camps, i s'afegia que «aquest Comitè Administratiu dictarà totes les ordres per a la bona marxa del servei».<sup>27</sup>

### *L'experiència de la confiscació*

Passada la revolució, la confiscació d'empreses es va traduir en la col·lectivització dels mitjans de producció del país en una dimensió i amb una intensitat com no s'havien experimentat en cap altre moment. En el conjunt de l'Estat, les empreses ferroviàries donaven feina directa a més de cent mil persones, la qual cosa conferia al sector una dimensió gens menyspreable. El procés de confiscació del ferrocarril, pel qual va passar a mans dels comitès obrers, va foragitar no només els petits i grans capitalistes que ostentaven la propietat de les companyies, sinó també la major part de les elits tècniques que les dirigien, que en molts casos van passar-se al bàndol revoltat. Conseqüentment, la nova realitat va comportar la immediata reorganització empresarial i la constitució d'uns Comitès d'Explotació de Ferrocarrils que constituïen, de facto, la confiscació per part del Govern de la República de les grans companyies ferroviàries de via ampla. No seria fins al 27 de desembre que l'Estat no intervindria els ferrocarrils de via estreta, tot i que, a Catalunya, la competència havia estat transferida a la Generalitat, que la gestionava a través de la Conselleria de Treball i Obres Públiques. El 8 de març de 1937 la Conselleria, a causa de la confusió en què es trobava l'organització ferroviària, va dictar que «els Serveis de Ferrocarrils enclavats dins el territori de Catalunya, solament complimentaran aquelles ordres que emanin d'aquesta Conselleria, a excepció feta de les que siguin dictades pel Govern de la República».<sup>28</sup>

La complexitat intrínseca de l'empresa ferroviària, i la dependència exterior de les matèries primeres per fer-la funcionar, van comportar que el sistema, en el bàndol republicà, acusés severes mancances.<sup>29</sup> No endebades el bàndol nacional consideraria que en el republicà no havia existit mai un ferrocarril organitzat.<sup>30</sup> Així, les esperances dipositades pels treballadors del ferrocarril de Sant Feliu en el

27. AMSFG, FC.07645.

28. La Conselleria de Treball i Obres Públiques havia estat creada el setembre de 1936, durant el tercer Govern de la Generalitat. DOGC 62., dimecres, 8 març 1937, 967.

29. «Para hacernos una idea de la diferencia entre ambos bandos, sirva de ejemplo que mientras que en el bando sublevado la explotación de la red ferroviaria se puso desde el primer momento al servicio de las necesidades militares; en el bando republicano sin embargo no se llegó a militarizar el ferrocarril hasta finales de 1938, con todo lo que ello conllevaba». A. CABEZAS, *Dificultades y problemas en los ferrocarriles del bando republicano durante la Guerra Civil*, seminari d'estudiants de doctorat, Barcelona, Universitat de Barcelona. Departament d'Història Econòmica Mundial, 2020-2021.

30. «El ferrocarril, como instrumento organizado, puede decirse que sólo existió en la zona nacional; en la zona roja, consumada la labor de persecución personal y asesinato, y la destrucción, sin otro objetivo, de toda organización racional, los llamados "Comités de Control" se dedicaron a tirarse los trastos a la cabeza los unos a los otros y a embadurnar resmas de papel con órdenes que nadie obedecía». J. M. GARCÍA LOMAS, «La explotación de ferrocarriles durante nuestra guerra de liberación», *Revista de Obras Públicas. Número especial 1936-1939* (monogràfic), 1939.

nou model d'organització no van poder evitar la supeditació a les ordres que comunicaven els comitès de control, malgrat que fossin difícils d'interpretar, quan no manifestament contradictòries.<sup>31</sup> Potser per aquest motiu, el primer patró organitzatiu va ser substituït per un altre, el juny de 1937, i la línia de Sant Feliu a Girona va passar a dependre d'un Comitè Regional de Ferrocarrils i, encara, el 31 de juliol de 1938, va ser confiscada, al seu torn, per la delegació a Catalunya del Consejo Nacional de Ferrocarriles. Finalment, tots els ferroviaris del bàndol republicà van ser militaritzats la tardor de 1938. Fins a la confiscació del juliol del 38 es va mantenir en actiu el Comitè Administratiu constituït el 27 de juliol de 1936 i que, durant una primera etapa, el van conduir els afiliats de l'SNF, de la UGT, però que, a partir del 23 d'agost de 1937, també va incorporar els representants de l'FNIF, de la CNT.<sup>32</sup> A partir d'aquesta data, es van proposar quatre treballadors per representar cadascuna de les seccions del ferrocarril –que havien estat redefinides com a Material i Tracció, Moviment, Via i Obres, i Oficines i Comptabilitat– davant la Delegació a Catalunya del Consejo Nacional de Ferrocarriles.<sup>33</sup> L'existència d'un *consejo* d'abast estatal va representar la unificació i nacionalització del ferrocarril en el bàndol republicà. La llarga cadena de models d'organització, que van tendir a la recentralització, permet intuir que l'autonomia del ferrocarril de Sant Feliu per autogestionar-se va ser escassa i que la capacitat d'intervenció de la Generalitat en els afers ferroviaris devia ser pràcticament nul·la.

Amb tot, durant els primers mesos de gestió obrera al tren de Sant Feliu, els treballadors van mostrar capacitat i iniciativa. Possiblement, la més reeixida de les iniciatives va ser la de fer arribar la llum elèctrica a algunes estacions que, a partir de llavors, van deixar d'il·luminar-se amb gas, en especial, la de Sant Feliu de Guíxols. Tot i que els recanvis escassejaven, les locomotores, els cotxes i els vagonets encara es mantenien en bon estat, sense cap vehicle prou deteriorat com per haver-lo de donar de baixa. Els obrers dels tallers del ferrocarril col·laboraven en l'esforç de guerra amb la reparació d'armes de foc i amb la fosa de bales de plom.<sup>34</sup>

31. «[...] pero que por su contradicción con las publicadas anteriormente debían ser objeto de comparación, para no incurrir en responsabilidad y a fin de interpretar bien el redactado que a aquellas quería dársele» (AMSFG, SAU.0057) i «[...] los llamados “Comités de Control” se limitaron a tirarse los trastos a la cabeza unos a otros y a embadurnar resmas de papel con órdenes que nadie obedecía» (GARCÍA, «La explotación de ferrocarriles...»).

32. El Comitè Administratiu, després de l'agost de 1937 el componien, per l'SNF de la UGT, Emili Fontanella (president), Josep M. Saura, Emili Casanovas (secretari); per l'FNIF de la CNT, Josep Cacàs, Lluís Peix i Joan Funalleras. AHSFG FC. Cal notar que la incorporació dels anarquistes reflectia la dinàmica general del moviment, que també va passar a formar part dels òrgans de decisió política a escala municipal i en la Generalitat.

33. Els representants del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, a la Delegació a Catalunya del Consejo Nacional de Ferrocarriles, a partir de 31 de juliol de 1938, van ser Emili Fontanella (Material i Tracció), Francesc Cosp (Moviment), Narcís Mir (Via i Obra) i Josep M. Saura (Oficines i Comptabilitat). AMSFG.

34. AMSFG, FC.5114. De les acusacions que es formulen a Manuel Brull en el seu expedient de depuració es dedueix que al taller del ferrocarril es reparaven armes de foc i es fonien bales de plom.

L'aspecte financer, pel setembre de 1936, es presentava suficient, la qual cosa permetia satisfer les nòmines dels empleats, pagar els impostos i adquirir greixos i combustibles. Tanmateix, l'acord general pres al sector ferroviari col·lectivitzat, que apujava el sou a tots els empleats, feia preveure serioses dificultats. El Comitè Obrer del tren de Sant Feliu considerava que no en faria prou amb la recaptació ordinària per assumir l'increment de la massa salarial, perquè els ingressos estaven molt condicionats pel bloqueig del port, per part dels facciosos, i per la perenne competència que els feia la carretera. En el rerefons, cal situar la desarticulació del comerç que va afectar la República, que va veure com els principals aliats comercials de l'Estat espanyol se li giraven d'esquenes i la privaven tant de l'accés a les matèries primeres com de la sortida en condicions econòmicament assumibles dels productes interiors. A tot això, s'hi sumaven les dificultats de reeixir en una experiència organitzativa nova, com era la de la unificació dels ferrocarrils i la de la seva gestió per part dels comitès obrers. Però en el cas particular del tren de Sant Feliu calia afegir que durant els anys precedents la manca de rendibilitat –l'Estat fixava les tarifes a la baixa i la carretera li feia una competència ferotge– havia col·locat la companyia en una situació de gran precarietat, de manera que per a alguns proveïments que no era capaç de procurar-se tota sola, depenia d'MSA, la qual li havia proporcionat accés al combustible i als recanvis a un preu favorable gràcies a les relacions d'amistat que unien Marià Vinyas amb Rafael Coderch Serra, subdirector general d'MSA.<sup>35</sup> L'articulació en uns comitès unificats faria pensar en una facilitat en l'accés als proveïments, però els magatzems centrals de Sant Andreu del Palomar, a Barcelona, es van buidar progressivament a mesura que avançava la guerra i la manca de carbó i de recanvis, i la impossibilitat de pagar-los en el mercat, van posar el tren de Sant Feliu en una situació insostenible. Les dificultats es feien paleses en una circular de desembre de 1936 en què el Comitè Obrer del ferrocarril manifestava la seva preocupació, tot i que:

[...] por lo que atañe a reservas disponibles, tenemos, a pesar de todo, unas pocas que ascienden a 18.000 pesetas, en la sucursal del Banco de España, en Gerona, y en el Banco Comercial de Barcelona, en esta ciudad, de las que no hemos hecho uso, y con la convicción que pasados estos dos o tres meses de riguroso invierno, que son los de menos tráfico de pasaje en esta línea, y por ende los más críticos, podremos hacer frente luego a las necesidades más perentorias de este ferrocarril.<sup>36</sup>

35. Al fons del ferrocarril de Sant Feliu es conserva, dispers, un intercanvi epistolar entre Vinyas i Coderch que suggereix l'existència d'una col·laboració entre ambdues companyies. Cal aclarir, però, que no s'ha identificat cap pacte o contracte que ho demostrí.

36. AMSFG, FC.07664.

El 8 de febrer de 1937, encara en ple hivern, van haver de retirar aquests diners, no sense problemes, perquè el delegat del Banc d'Espanya no reconeixia els representants del comitè com a legítims titulars del compte.<sup>37</sup>

A mesura que els trastorns de la guerra es feien més i més evidents creixien les dificultats per mantenir en ordre el ferrocarril. L'escassetat de menjar, molt acusada a la ciutat de Sant Feliu, va propiciar que el comitè transformés un solar erm, propietat de la companyia, en uns horts, que van ser rifats entre els treballadors.<sup>38</sup> La necessitat d'actualitzar els salaris, a causa d'una inflació desbocada, topava amb la manca de liquiditat, la qual cosa obligava el Consell Administratiu a consignar, en l'acta de la sessió de 27 de setembre de 1937, que «la situación económica es angustiosa debido al elevado coste de la vida actual». Pel que fa al servei de trens, aquest era cada vegada més precari.<sup>39</sup> Des de principis d'estiu de 1937, davant la impossibilitat d'adquirir carbó regularment, les locomotores havien passat a cremar llenya i els cotxes i els vagons començaven a mostrar un estat deficient, per la falta de peces de recanvi, però també per falta de manteniment pel fet que –com advertia el comitè en una altra circular– hi havia treballadors que havien deixat de complir amb les seves obligacions laborals.<sup>40</sup> A finals de setembre es va haver de demanar l'auxili del Comitè Regional, davant la impossibilitat de fer efectives les nòmines.<sup>41</sup> El 23 d'octubre, després que una bomba llançada des d'un hidroavió italià esmicolés els vidres de l'estació de Sant Feliu –i afectés una vintena d'edificis més–, es va prendre la decisió de traslladar les oficines a Cassà de la Selva per posar a resguard la documentació de la companyia. Durant el 1938, la cessió forçada pel Comitè Regional de dues locomotores al ferrocarril de Palamós a canvi de res, una recaptació que disminuïa a causa del llibertinatge dels viatgers, l'aparició d'un estraperlo de bitllets i els impagaments a tercers, van fer augmentar encara més la sensació de deriva.<sup>42</sup> En l'esfondrament final, quan les tropes rebels ja avançaven sobre Barcelona gairebé sense oposició, el 25 de gener de 1939, el Comitè Obrer del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Giro-na va decidir la suspensió del servei de trens.

### *Conseqüències de la confiscació en el personal de la companyia*

L'estiu i la tardor de 1936, com a conseqüència de la nova realitat que acabava d'imposar-se, la plantilla de treballadors de la companyia es va veure afectada per canvis notables. D'una banda, hi va haver baixes voluntàries d'agents que es van estimar més no col·laborar amb el comitè que havia confiscat el ferrocarril. Alguns d'aquests van aconseguir passar al bàndol nacional. N'hi va haver d'humiliats, d'ex-

37. AMSFG, FC.07686.

38. AMSFG, FC.07692; i A. JIMÉNEZ NAVARRO, *La Guerra Civil a Sant Feliu de Guíxols (1936-1939)*, Sant Feliu de Guíxols, Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols. Arxiu Municipal, 1995.

39. AMSFG, FC.05032.

40. AMSFG, FC.07723.

41. AMSFG, FC.05032.

42. AMSFG, FC.05032.

pulsats de l'empresa o bé de castigats amb la pèrdua de la categoria professional. També cal comptar els que van haver-se d'allistar per lluitar al front. N'hi ha que hi van morir. A tot aquest terrabastall, s'hi havia d'afegir, l'octubre de 1936, un factor que, acabada la guerra, es faria pesar com una llosa sobre els caps dels líders sindicals: la decisió del Comitè de Guerra de Sant Feliu de fer empresonar tots els ciutadans als quals es considerava de dretes, la qual cosa va fer que persones relacionades amb l'empresa del ferrocarril durant l'etapa precedent fossin privades de llibertat. Totes aquestes variables van trastocar l'ordre laboral i van ressituar les funcions dels treballadors enmig d'un dia a dia farcit de dificultats, per l'escassetat i la incertesa de la guerra.

Com un petit mirallet que reflectia la polarització de la societat catalana, el personal del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona en reproduïa tota la tensió. A l'empresa hi havia persones de gairebé tots els colors polítics. Així, mentre que a Tallers s'hi trobava el gruix dels activistes sindicals, a Via i Obres predominava un aparent desinterès per les qüestions obreres. A Moviment i Tracció n'hi havia tants d'un bàndol com de l'altre. Els treballadors d'Oficines Centrals eren, tots, conspicus dretans.<sup>43</sup> El panorama demostrava la manera en què la consciència de classe i les idees polítiques –encara que fossin de signes contraris– havien penetrat a l'empresa: a través dels treballadors més qualificats i en els àmbits en què la massa crítica d'aquests era suficient. En un escenari semblant, els llocs adobats per a la conflictivitat eren Tallers, l'estació de Sant Feliu de Guíxols i la de Girona.

Quan va tenir lloc la confiscació de la línia, i després que en el primer moment el Comitè Obrer hagués decidit prescindir de l'enginyer en cap, Jaume Lladó, es va acordar en assemblea general l'acomiadament de dos treballadors més, ambdós d'elles oficines centrals, l'oficial Josep Vivas Borjas, dit *en Tro*, i l'auxiliar Ignasi Blas Vilà. En canvi, no van ser expulsats el cap d'estació i el factor de circulació de l'estació de Girona, Francisco Ester Gallo i Tomàs Soler Lanau, respectivament, ni l'altre oficial d'oficines, Joan Esteva Romà, que havien estat assenyalats com a dretans pels respectius comitès antifeixistes locals.<sup>44</sup> El tràngol va provocar fortes tensions entre els treballadors, la qual cosa va desembocar en la destitució del cap de Tallers, Lluís Bussot Rourich, que acusava el president del comitè, Emili Fontanella Albertí, de moure's exclusivament per ambició personal. Bussot va ser obligat

43. L'enginyer en cap, Jaume Lladó Vidal, serà acusat el 1939 per Jaume Maura de pertànyer al CADCI; el secretari, Josep M. Saura estava afiliat a la Lliga Catalana (abans, Lliga Regionalista) i havia estat alcalde de Sant Feliu durant el Bienni Negre; l'administratiu Josep Vivas Borjas pertanyia a la Lliga Catalana i s'havia oposat violentament als revoltats durant els fets dels 6 d'octubre de 1934 (seria assassinat la matinada del 1r de novembre de 1936); l'administratiu Joan Esteva era regidor a l'Ajuntament de Sant Feliu pel Centre Català Autonomista, des de 1931; l'auxiliar Ignasi Blas formava part ben activa de les Joventuts Catòliques. A la premsa local es pot resseguir la presència política del personal de la Companyia, que no va ser menor. Es pot consultar a <https://xacpremsa.cultura.gencat.cat/pandora/results.vm?p=0&p=0&p=1&p=Arxiu+Municipal+de+Sant+Feliu+de+Gu%C3%ADxols&d=creation&d=1930&d=01&d=01&d=1936&d=12&d=31&l=15&t=%2Bcreation&g=p&s=0&c=1&lang=ca&view=premsa>.

44. AMSFG, SAU.0057.

a ocupar un lloc com a ajustador, i les decisions a Tallers, a partir d'aleshores, es prendrien de manera assembleària.<sup>45</sup>

Les altres seccions de l'empresa no van ser alienes a les sotragades del moment. A Moviment i Tracció, el cap d'estació de Sant Feliu, Antonio Gazo Bravo, que patia problemes de salut i que va morir a principis de 1937 –el 1939, s'acusarà els membres del comitè de propiciar-ne la mort–<sup>46</sup> va ser substituït per Francesc Cosp Barceló, fins aleshores factor de petita velocitat, el lloc del qual, al seu torn, seria ocupat per Benet Escrivà Romaguera. El de Girona, Francisco Ester Gallo, va estimar-se més plegar que acceptar de formar part del nou ordre social; el va substituir Sixte Solés Canals. En la banda oposada, a l'estació de Santa Cristina d'Aro –que va ser rebatejada com Ridaura d'Aro– Jaume Purtés Carbonell, el cap d'estació, i la seva parella, Joana Calzada Romaguera,<sup>47</sup> guardessa del pas a nivell, juntament amb el peó Marià Roura Ginesta, van significar-se des d'un primer moment en favor de la revolució. Purtés va esdevenir regidor a l'Ajuntament de Santa Cristina en representació de la UGT.<sup>48</sup> Roura va formar part de les milícies antifeixistes locals.<sup>49</sup> El cas es va repetir a Quart, on tot el personal va afegir-se de manera unànime a la nova causa. Entre els capatassos i els mossos de Via i Obres va predominar l'anar fent, sense que, en general, es produïssin manifestacions clares en favor ni en contra del nou ordre establert. No endebades, la vida ferroviària a Cassa o Llagostera, on tenien la *residència*, va ser relativament més tranquil·la que a Girona o Sant Feliu.<sup>50</sup> Tots els que van romandre a la companyia, de grat o per força, si no ho havien fet abans, van haver d'afiliar-se al sindicat ferroviari a partir del primer d'agost de 1936 i lluir-ne «ostensiblement la insígnia».

### *Els empresonaments d'octubre de 1936 i els assassinats de Josep Vivas i Rufi Romà*

Amb la desintegració del poder va sobrevenir la revolució quan amb la derrota dels militars les armes van ser distribuïdes entre el poble. El desordre es va traduir en l'exercici de la violència contra les persones considerades de dretes, les missaires i les que eren membres dels ordes religiosos. Els comitès de milícies antifeixistes, dominats per la CNT i la FAI, van prendre la iniciativa de retirar de la vida pública les persones que consideraven de dretes o que podien mantenir

45. ATMT3 NL.52067 Sumarísimo de urgencia nº 595. Lluís Bussot va testificar per escrit en el Consell de Guerra contra Emili Fontanella i es va refermar en el que ja havia recollit Jaume Lladó en l'informe de depuració, en el sentit que el movia l'ambició pel càrrec de cap de taller.

46. En els informes de depuració dels treballadors apareix de manera recurrent l'afer d'Antonio Gazo, del qual es fa responsables els membres del Comitè Obrer. S'hi afegeix l'acusació de no haver parat atenció a l'esposa de Gazo quan aquesta els va sol·licitar ajut.

47. AMSFG, FC.5128; AMSFG, FC.5140.

48. AMSFG, FC.5129; AMSFG, FC.5139; AMSFG, FC.5140.

49. AMSFG, FC.5127; AMSFG, FC.5140; AMSFG, FC.5143.

50. La reconstrucció dels moviments de personal s'ha dut a terme a partir de les diferències que s'observen entre les plantilles de personal de 1933 i 1937 i les anotacions que s'hi fan al llibre d'Actes del Comitè Administratiu de la Companyia. AMSFG, FC.05032.

alguna relació amb els revoltats. Per aquest procediment, a finals de juliol va ser detingut a Sant Feliu l'oficial de les oficines del tren Josep Vivas Borjas, afiliat a la Lliga, i també el conseller de la companyia Rufí Romà Roca, afiliat a la CEDA, als quals es considerava col·laboradors del Movimiento Nacional. Posteriorment, la matinada del 31 d'octubre van ser detingudes 25 persones més,<sup>51</sup> entre les quals hi havia el gerent del ferrocarril, Marià Vinyas, l'enginyer, Jaume Lladó, el secretari, Josep M. Saura, i l'auxiliar d'oficines Ignasi Blas.<sup>52</sup> La sort de cadascun d'ells havia de ser ben diferent, perquè mentre que Josep Vivas i Rufí Romà van formar part del grup de civils i religiosos que van ser assassinats la matinada del primer de novembre, com a torna pel bombardeig que havia dut a terme el creuer *Canarias* a la vila de Roses, Lladó i Blas van aconseguir de fer-se escàpols i més endavant es van incorporar a l'exèrcit revoltat, en el qual van servir en el Regiment de Ferrocarrils de l'Exèrcit de Terra. Josep M. Saura, contràriament, va veure reduït el seu empresonament perquè el Comitè Obrer del ferrocarril va reclamar-lo el dia 5 de novembre, per tal que es pogués reincorporar a la seva feina –l'argument va ser que les oficines havien quedat completament escapçades i que els calia una persona amb coneixement–, tot i que, malfiant-se'n, el van sotmetre a vigilància durant tota aquella tardor.<sup>53</sup>

### *Ferrovianis al front de guerra*

Per fer front als militars revoltats, en un primer moment es va constituir un exèrcit gairebé espontani, el de les milícies populars, que ben aviat, a partir de desembre de 1936, va ser reorganitzat per esdevenir l'Exèrcit Popular. Successivament, entre setembre de 1936 i les acaballes de 1938, van ser cridats perquè s'incorporessin a files tots els homes nascuts entre 1901 i 1921, que es corresponien amb les llesves del 22 al 42. En un document de la companyia (només s'hi consignava l'any, 1936), s'hi va anotar tot el personal mobilitzable i el seu domicili, per poder-lo localitzar.<sup>54</sup>

51. JIMÉNEZ, *La Guerra Civil...*, 72-85.

52. Ignasi Blas Vilà (Sant Feliu de Guíxols, 1911-1995) «Actiu membre d'Acció Catòlica, de Blas –que durant la Guerra Civil espanyola (1936-1939) va ser engarjolat pel Comitè Local de Milícies Antifeixistes amb altres guixolencs, com Marià Vinyas i Vinyas, Narcís Rusalleda i Sabater, Vicenç Gandol i Jordà, Jaume Lladó i Vidal o Joan Bartra i Romà– treballaria a la Compañía del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Girona, en la qual arribaria a ser el seu gerent (1940-1969) i secretari de la companyia (1956-1963). Escollit vocal sindical en les eleccions del 12 d'octubre de 1947, seria nomenat anys després delegat comarcal de sindicats, un càrrec que el gestionaria entre 1961 i 1976. També esdevindria gestor municipal en representació del terç familiar a l'Ajuntament guixolenc (1949-1952), comissionat local de les residències per a productors que la Jefatura Nacional de la Obra Sindical de Educación y Descanso tenia a Sant Feliu (1951) i formaria part també del Consell Econòmic Sindical, entre d'altres càrrecs de representació». BUSSOT, *Gent d'un segle...*

53. AMSFG, SAU.0057.

54. AMSFG, FC.7633.

El 21 d'octubre de 1936, en una resposta a l'ofici que els trametia l'Ajuntament en què feia referència a l'afer de la mobilització forçosa, el Comitè Administratiu del ferrocarril assegurava que «per a la bona marxa de l'explotació del mateix [el tren], i per tractar-se d'un servei públic, considera mobilitzat i necessari, en llurs càrrecs, a tot el personal de la línia, però no imprescindible». Així doncs, malgrat que el comitè argumentés la precarietat de la plantilla i la necessitat de disposar de tots els treballadors, cal considerar que a partir de la tardor de 1937 n'hi va haver que van incorporar-se gradualment al front. En una relació sense datar, que probablement era de la tardor de 1938, s'hi anoten els noms dels 8 treballadors que havien d'incorporar-se immediatament al front.<sup>55</sup>

I al front del Segre va morir el peó de Tallers, Josep Cruañas March, el 20 de gener de 1939.<sup>56</sup> Lluís Padrós Escudé, meritori a l'estació de Girona, va ser mobilitzat en la Lleva del Biberó, va sobreviure a la guerra, però mai no va tornar al ferrocarril.<sup>57</sup> Uns altres, com Jaume Ogué Bartrina,<sup>58</sup> hi van anar i, en tornar, van ser detinguts i empresonats. Però també hi ha els que van aprofitar la confusió del front de guerra per passar-se al bàndol revoltat, com va fer Manuel Naval Colominas, tot i que no va estalviar-se un internament de sis mesos en un camp de concentració a Pamplona.<sup>59</sup> Un cas diferent és el de Joan Mir Juan o Lluís Peix, que es van exiliar. Mir, cap d'estació de Llagostera i regidor a l'Ajuntament del municipi per ERC, acabada la guerra es va establir a Perpinyà.<sup>60</sup> De Lluís Peix, ajudant d'ajustador al taller, no se'n va saber altra cosa que el buscaven el 1939 per detenir-lo i no el van trobar. En l'expedient, hi van anotar: «huido».<sup>61</sup>

Acabada la guerra, a partir de març de 1939, amb l'establiment d'un nou règim polític, els vencedors van procedir a passar comptes de manera sistemàtica amb tots els treballadors del ferrocarril que havien tingut una mínima significació política durant el període de la confiscació. El resultat va ser la sanció, l'acomiadament i, també, la presó, per a una trentena de treballadors. Per substituir-los es va contractar a correcuita 21 treballadors, reclutats entre els que, com es fa valer en una carta de recomanació, són «de probada honradez y solvència moral, adicto[s] al actual régimen y sin antecedentes de ninguna clase». La fesomia humana del tren tornaria a canviar.

55. AMSFG, FC.7734. Els treballadors eren Emili Casanova Miró (lleva de 1931), Antoni Roca Esteve (lleva de 1932), Josep Fabrellas Carreras (lleva de 1933), Carles Prujà Llor (lleva de 1933), Enric Ferran Bargeli (lleva de 1936), Miquel Pericot Balmanya (lleva de 1936), Joan Fontanella Gispert (lleva de 1937) i Agustí Gimpera Turon (lleva de 1937).

56. JIMÉNEZ, *La Guerra Civil...*, 1995.

57. La informació de Lluís Padrós, s'ha obtingut de la pàgina web dedicada als supervivents de la Lleva del Biberó (<https://web.archive.org/web/20171211053533/http://memoria.gencat.cat/ca/que-fem/publicacions/detall/publicacio/3.669-biberons.-Agrupacio-de-Supervivents-de-la-Lleva-del-Bibero-41>).

58. AMSFG, FC.5138; AMSFG FC.5140.

59. AMSFG, FC.5137; AMSFG FC.5154.

60. A Joan Mir, com a tants altres exiliats, se'l va acusar sense proves de crims molt greus, com l'assassinat de mossèn Ramon Carbó Tenas. Sembla que no va tornar mai de l'exili francès.

61. Archivo Histórico Nacional, FC-CAUSA\_GENERAL,1431, Exp.24.

*La depuració de les responsabilitats polítiques dels treballadors, acabada la Guerra Civil*

Els ferroviaris, pel fet de treballar en empreses concessionàries de l'Estat, van ser assimilats als funcionaris i, per tant, sotmesos a la repressió administrativa. Les empreses ferroviàries en el bàndol nacional havien iniciat els processos de depuració durant els primers compassos de la guerra, per la qual cosa durant la primavera de 1939 només quedaven per depurar els ferroviaris dels territoris en què s'havia mantingut la legitimitat republicana fins a la derrota final. La depuració no va ser un procés homogeni en el temps, ni tampoc en l'aplicació de l'instrument. N'hi va haver, com MSA, que van obrir expedient de depuració només als treballadors als quals s'atribuïa alguna responsabilitat política durant l'etapa de la confiscació.<sup>62</sup> En canvi, n'hi va haver d'altres que van instruir expedients a tots i cadascun dels treballadors, i aquest va ser el cas de l'empresa del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona. La depuració de responsabilitats polítiques entre els treballadors del ferrocarril de Sant Feliu va tenir una intensitat remarcable, perquè va resultar en sancions per a una tercera part de la plantilla, una magnitud sensiblement superior a la que va assolir-se en les companyies ferroviàries d'abast estatal. L'enginyer Jaume Lladó, que retornava a Sant Feliu el vespre del 14 de febrer de 1939, després d'haver servit en el Regimiento de Ferrocarriles de l'exèrcit vencedor, coneixia els procediments de depuració que s'aplicaven als ferroviaris dels territoris alliberats, i s'hi va posar ben aviat i de manera diligent.<sup>63</sup>

**Treballadors del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona que van patir sancions com a resultat de l'expedient de depuració**

| <i>Secció</i>     | <i>Residència</i>     | <i>Càrrec</i>     | <i>Cognoms i nom</i>      |
|-------------------|-----------------------|-------------------|---------------------------|
| Oficines Centrals | Sant Feliu de Guíxols | Secretari         | Saura Carreras, Josep M.  |
| Tallers           | Sant Feliu de Guíxols | Ajustador         | Forn Tomàs, Pere          |
| Tallers           | Sant Feliu de Guíxols | Calderer          | Fontanella Albertí, Emili |
| Tallers           | Sant Feliu de Guíxols | Ajustador         | Jordana Clara, Miquel     |
| Tallers           | Sant Feliu de Guíxols | Forjador          | Brull Roig, Manuel        |
| Tallers           | Sant Feliu de Guíxols | Ajudant de torner | Prujà Llor, Carles        |
| Tallers           | Sant Feliu de Guíxols | Peó de taller     | Tressené Cacàs, Jacint    |
| Tallers           | Sant Feliu de Guíxols | Peó de taller     | Ferran Bargeli, Enric     |
| Tallers           | Sant Feliu de Guíxols | Peó de taller     | Fontanet Andreu, Esteve   |
| Tallers           | Sant Feliu de Guíxols | Peó de taller     | Garcia Segrelles, Joan    |

62. POLO, *La depuración del personal...*

63. AMSFG, SAU.0057.

| <i>Secció</i>      | <i>Residència</i>     | <i>Càrrec</i>       | <i>Cognoms i nom</i>      |
|--------------------|-----------------------|---------------------|---------------------------|
| Tallers            | Sant Feliu de Guíxols | Peó carboner        | Serra Xifra, Enric        |
| Moviment i Tracció | Santa Cristina d'Aro  | Cap d'estació       | Purtés Carbonell, Jaume   |
| Moviment i Tracció | Quart                 | Cap d'estació       | Prats i Ribot, Esteve     |
| Moviment i Tracció | Sant Feliu de Guíxols | Factor              | Escrivà Romaguera, Benet  |
| Moviment i Tracció | Sant Feliu de Guíxols | Factor              | Cosp Barceló, Francesc    |
| Moviment i Tracció | Sant Feliu de Guíxols | Revisor de material | Maura Sabater, Jaume      |
| Moviment i Tracció | Sant Feliu de Guíxols | Guardafrens         | Bargeli Portas, Enric     |
| Moviment i Tracció | Sant Feliu de Guíxols | Mosso d'estació     | Ruiz Perpiñà, Santiago    |
| Moviment i Tracció | Sant Feliu de Guíxols | Mosso d'estació     | Albertí Bretcha, Simó     |
| Moviment i Tracció | Sant Feliu de Guíxols | Mosso d'estació     | Figuerola Joaquim Planas, |
| Moviment i Tracció | Sant Feliu de Guíxols | Mosso d'estació     | Miralpeix Manuel Mestres, |
| Moviment i Tracció | Sant Feliu de Guíxols | Conductor           | Casanovas Miró, Emili     |
| Moviment i Tracció | Sant Feliu de Guíxols | Fogoner             | Cacàs Fors, Josep         |
| Moviment i Tracció | Sant Feliu de Guíxols | Fogoner             | Parals Fàbregas, Josep    |
| Via i Obres        | Santa Cristina d'Aro  | Guardessa           | Calzada Romaguera, Joana  |
| Via i Obres        | Quart                 | Peó de Via i Obres  | Fabrelles Palahí, Joan    |
| Via i Obres        | Quart                 | Peó de Via i Obres  | Roura Palahí, Pere        |
| Via i Obres        | Quart                 | Peó de Via i Obres  | Serra Sabrià, Miquel      |
| Via i Obres        | Santa Cristina d'Aro  | Peó de Via i Obres  | Roura Ginesta, Marià      |
| Via i Obres        | Castell d'Aro         | Peó de Via i Obres  | Estol Clos, Ramon         |
| Via i Obres        | Llambilles            | Peó de Via i Obres  | Ogué Bartrina, Jaume      |

Aquests són els 31 treballadors sancionats per la companyia, entre febrer de 1939 i de 1941. Hi falten Domènec Ballester i Jaume Masjoan, sense que es coneguïn els motius pels quals la companyia no els va incloure en les llistes, tot i que en van ser expulsats. També hi falten Joan Mir i Lluís Peix, que es van exiliar.

El primer acte de la repressió va consistir a fer que els treballadors sol·licitessin la reincorporació a la feina. A mesura que rebia les demandes de reincorporació, l'empresa redactava l'informe –els redactaven Jaume Lladó i, possiblement, Ignasi Blas (que, per encaixar millor en el nou règim, s'havia canviat el nom per Ignacio De Blas)–, que en tots els casos comprenia la informació més comprometedora sobre les qualitats morals i les activitats polítiques del sol·licitant. A aquest informe se li afegien tres més: els que remetien l'Ajuntament, la Guàrdia Civil i la Falange. En el cas que les informacions de l'expedient comportessin una resolució desfa-

vorable, el treballador tenia el dret de respondre les acusacions que se li feien, tot i que en aquests casos, la companyia hi afegia amb posterioritat un nou informe en què es revelaven unes altres faltes de més gravetat. Com a complement, l'informe podia incorporar acusacions fetes per altres treballadors, coneguts o veïns, contra l'expedientat. Quan es tenien totes les peces enllestides, l'enginyer Lladó signava l'informe, en nom del Consell d'Administració de la companyia, i el trametia al director general de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas, amb la recomanació que verificqués el reingrés del treballador, amb sanció o sense, o l'expulsió definitiva.

Si l'empresa proposava la readmissió del treballador sense sanció, podia ser perquè argumentés que aquest treballador sempre havia mantingut una posició favorable al Movimiento Nacional, perquè era de dretes i d'anar a missa, la qual cosa li havia comportat durant la guerra vexacions de tota mena per part de l'hor-da roja. Podia ser, també, que el treballador no hagués mostrat cap mena d'incl-nació política. Llavors es feia valer que es tractava d'una bona persona, complido-rra i fidel a l'empresa. O, directament, perquè era un cretí.<sup>64</sup> Una tercera opció era la dels que havien mostrat les seves simpaties per la revolució,<sup>65</sup> i que tot i que no semblava que haguessin canviat de parer, se'ls podia considerar «sometidos». Aquests rebien alguna sanció de feina i sou. Finalment, podia passar que els informes amaguessin la filiació política del treballador, encara que fos desafecta al nou règim. Va ser el cas del cap de Tallers, Lluís Bussot, que havia estat vocal d'ERC a Sant Feliu, en la junta que presidia Josep Irla. El seu enfrontament amb el comitè, el juliol del 36 –en una situació anàloga a la que es donava a l'Ajuntament, en què els cenetistes s'enfrontaven al govern municipal, en mans d'Esquerra–, i el fet que el destituïssin, va fer que l'empresa el considerés per al reingrés sense sanció.

En els casos que van desembocar en expulsió, les acusacions sempre feien referència a les accions que l'investigat havia dut a terme durant la confiscació del ferrocarril, a la seva pertinença a sindicats –amb relació als fets d'octubre de 1934 o de juny de 1936– o a l'exercici de càrrecs públics en representació de partits «rojo-separatistas». Hi ha, en el cas particular del tren de Sant Feliu, un entossudiment dels vencedors per responsabilitzar els membres dels comitès obrers de les morts de Josep Vivas Borjas i d'Antonio Gazo Bravo, així com la voluntat de fer-los pagar car el cessament fulminant de l'enginyer Lladó, i els posteriors de Vivas i Blas.

Del centenar de treballadors del ferrocarril als quals es va incoar un expedient, 31 van ser considerats suspectes d'alguna responsabilitat política; 12 van ser readmesos amb sancions, com podien ser la pèrdua de l'antiguitat laboral o la impossibilitat de beneficiar-se d'un ascens, durant un període que oscil·lava entre un i cinc anys; i 19 van ser expulsats definitivament. Dels expulsats, 10 van ser empre-

64. «Con su carácter abúlico [Enric Bargeli] es un agente fácilmente manipulable». AMSFG, FC.5107.

65. «[...] Aún después de liberada la Línea ha hecho manifestaciones en el sentido de que si volvieran a dominar los rojos, debería matar mucha gente». Extret de l'expedient de depuració d'Enric Serra Xifra, AMSFG, FC.5115.

sonats en espera de consell de guerra sumaríssim perquè van ser denunciats a les noves autoritats militars; eren: Josep M. Saura Carreras (que no va ingressar a presó per malaltia),<sup>66</sup> Emili Fontanella Albertí,<sup>67</sup> Jaume Masjoan Riera,<sup>68</sup> Josep Cacsà Fors,<sup>69</sup> Domènec Ballester Dausà,<sup>70</sup> Miquel Jordana Clara,<sup>71</sup> Sixte Solés Canals,<sup>72</sup> Jaume Maura Sabater,<sup>73</sup> Jaume Purtés Carbonell<sup>74</sup> i Pere Forn Tomàs.<sup>75</sup> Els delictes que se'ls atribuïa consistien, bàsicament, a haver estat els capitosts del Comitè Obrer que va confiscar el ferrocarril, o del Comitè Administratiu que el va dirigir. En tres casos, els de Jaume Purtés, Jaume Maura i Pere Forn, s'hi van afegir unes acusacions per delictes comuns. Sixte Solés, no va arribar a ser jutjat perquè va morir a la presó de Girona el 22 de desembre de 1939. El cas de Josep M. Saura va ser sobresegut, tot i les acusacions que Lladó hi havia inclòs en la denúncia. La depuració dels empleats del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona va ser un procediment administratiu que es va allargar fins a la primavera de 1941. No cal dir que mentre es resolien els expedients, els treballadors romanien suspesos de sou i de feina.

*Encara un altre pas de rosca: els consells de guerra sumaríssims als treballadors del ferrocarril*

El 8 de març de 1940 va tenir lloc el consell de guerra als ferroviaris del tren de Sant Feliu. El jutge militar era Jesús Macià Oltra. En una primera instrucció anaven Emili Fontanella, Jaume Masjoan, Josep Cacsà, Domènec Ballester i Miquel Jordana. El fiscal, Ernesto Pàramo González, va demanar 15 anys i un dia per a Fontanella i Masjoan, i 12 anys i un dia per als altres tres. Va aportar com a testimoni les declaracions d'uns altres treballadors del ferrocarril, així com la de Jaume Lladó, l'enginyer en cap. L'advocat defensor, el tinent Ricardo Sosa Tolosa, en va demanar l'absolució. Fontanella va presentar un escrit al jutge, a manera de confessió, en què es declarava bon cristià, sindicalista sense filiació política i afecte al moviment nacional sindicalista i formulava, de pas, una acusació contra el cap de Tallers Lluís Bussot –la degradació de Bussot formava part de les acusacions que se li feien– per independentista, per haver estat regidor d'ERC a l'Ajuntament de Sant Feliu. No consta que els altres encausats fessin cap aportació documental. Finalment, la sentència els va condemnar a tots per igual, a 12 anys i un dia de presó correccional.<sup>76</sup>

66. AMSFG, FC.5119; AMSFG, FC.5140.

67. AMSFG, FC.5125; AMSFG, FC.5140; AMSFG, FC.5151.

68. AMSFG, FC.5109.

69. AMSFG, FC.5110; AMSFG, FC.5139; AMSFG, FC.5140.

70. AMSFG, FC.5108.

71. AMSFG, FC.5113; AMSFG, FC.5140.

72. AMSFG, FC.5121; AMSFG, FC.5141.

73. AMSFG, FC.5117; AMSFG, FC.5140.

74. AMSFG, FC.5129; AMSFG, FC.5139; AMSFG, FC.5140.

75. AMSFG, FC.5118; AMSFG, FC.5140.

76. ATMET3, 52067. Sumarísimo 595/1939.

En una segona instrucció hi anaven Jaume Maura i Pere Forn, que van formar part d'un consell de guerra amb conseqüències dramàtiques, pel fet que alguns dels que els acompanyaven –treballadors d'altres empreses de Sant Feliu– serien condemnats a mort i posteriorment afusellats. El fet que Maura i Forn no fossin jutjats amb els altres companys del ferrocarril té, com s'argumenta en el procediment, una causa clara: així com al primer grup se'ls acusava d'haver format part del comitè obrer que havia gestionat el ferrocarril des de la seva confiscació, a Maura i Forn se'ls acusava, també, de formar part de les milícies antifeixistes i d'haver promogut requisos en diferents comerços de Sant Feliu. Pel que fa a la filiació política, els primers pertanyien a la UGT, mentre que els segons pertanyien a la CNT.<sup>77</sup> Jaume Purtés va ser jutjat en una altra causa, que va ser vista a Sant Feliu de Guíxols, i finalment va ser absolt malgrat que el fiscal havia demanat la pena de 12 anys i un dia de presó correccional.<sup>78</sup>

Els ferroviaris del tren de Sant Feliu no van complir la condemna sencera. Ben aviat, en aplicació d'una ordre ministerial de 25 de gener de 1940, de commutació i redempció de penes, se'ls va rebaixar la condemna a sis anys i un dia de presó i el 17 de desembre de 1940 obtenien la llibertat condicional, amb l'obligatorietat de residir a Sant Feliu de Guíxols. Maura i Forn, però, no sortiren fins uns mesos més tard. La llibertat condicional va agafar alguns dels presoners fent treballs forçats a Saragossa, Vic o Olot. La dimensió del treball forçat dels ferroviaris en aquests primers anys del franquisme és, encara, un fet poc conegut.<sup>79</sup>

En sortir sense càrrecs, Josep M. Saura va demanar que se li permetés la reincorporació al treball, però la companyia mai no va voler saber res d'ell. Com tampoc no voldria saber res dels altres treballadors empresonats, alguns dels quals també van demanar de tornar al ferrocarril quan van haver complert la condemna, i hi van tornar a insistir, com va fer Emili Fontanella, quan a finals dels anys cinquanta se'ls acostava l'edat de jubilació, perquè amb l'expulsió també havien perdut els drets passius, els beneficis de la part de la vida que havien dedicat al ferrocarril.

### *A tall de conclusió*

Gairebé sense excepcions, les companyies ferroviàries van travessar els anys de la República immerses en gravíssims problemes econòmics que venien de lluny i que les abocaven a una fallida irreversible. En el cas dels ferrocarrils secundaris, la supervivència de les línies no estava gens assegurada, perquè els recorreguts ja els cobrien els transports per carretera amb millors preus i més eficàcia. La crítica situació econòmica per la qual passaven les empreses ferroviàries és indissociable de les condicions en què els seus empleats desenrotllaven el treball, i de les formes

77. ATMET3, 55047. Sumarísimo 91-539.

78. Aquesta informació ens ha estat transmesa per Jordi Gaitx, arxiver de Santa Cristina d'Aro.

79. F. MENDIOLA GONZALO, *El trabajo forzado en infraestructuras ferroviarias bajo el franquismo (1938-1957): una estimación cuantitativa*, Pamplona, Universidad Pública de Navarra. Departamento de Economía, Documentos de Trabajo, 2012.

amb què van expressar les seves reivindicacions, així com del moll de les reivindicacions mateixes. Els sous eren baixos i les condicions, desiguals, en funció de les línies i del lloc de treball. Tot plegat proporciona, en aquests anys, als empleats dels ferrocarrils una idiosincràsia particular que no coneixem amb precisió, tot i que indiscutiblement va donar forma a les seves accions i els va disposar, com hem observat en el sindicat dels ferroviaris de Sant Feliu, a passar-se en bloc del socialisme a l'anarquisme i a fer el viatge de tornada, si així consideraven més ben protegits els seus interessos col·lectius. En el cas que ens ha ocupat, a més, tampoc no es poden passar per alt les tradicions empresarials i obreres de la ciutat de Sant Feliu de Guíxols, les quals devien tenir un paper preponderant en la gestió social de l'empresa del ferrocarril. Unes tradicions en contrast permanent que van assolir el paroxisme durant l'esclat de la Guerra Civil i en el seu desenllaç, que va afectar decisivament la marxa del petit tren.

En concret, l'episodi de la confiscació del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, el 23 de juliol de 1936, ens ha resultat difícil d'interpretar. Malgrat la presència de l'alcalde Francesc Campà i la declaració que va fer en nom de l'Estat, ben documentada, tot sembla indicar que el Comitè Obrer havia disposat l'assalt al control de la companyia, en connivència amb l'alcalde, i que la declaració va ser només una formalitat. Ara bé, l'aspiració autogestionària d'aquells ferroviaris va topar amb la realitat intrínseca del ferrocarril, que és una xarxa. Ben aviat el poder de decisió, o d'indecisió, com s'ha pogut demostrar, es va traslladar lluny de Sant Feliu, a llocs de comandament centralitzats.

Després de les vicissituds de la guerra, els vencedors van considerar que havien de passar comptes amb els vençuts. No estem en condicions de jutjar categòricament la intensitat del procés de depuració del personal d'aquest ferrocarril, perquè no disposem de coneixement sobre les experiències en les altres companyies ferroviàries catalanes. La peripècia dramàtica del xoc de l'enginyer Lladó amb el Comitè Obrer, durant l'estiu de 1936, podria fer pensar en un especial acarnissament contra el primer, però el més probable és que tots els enginyers en cap de l'exploració, en els altres ferrocarrils catalans, haguessin passat per tràngols semblants. Amb la recerca aportem, però, un matís a la informació que havia estat difosa sobre les penes de presó que van patir els sindicalistes ferroviaris, perquè no havia estat tinguda en compte la reducció de la pena i el fet que, a la pràctica, els condemnats van passar pocs mesos a la presó.

Pel que fa als treballadors que van romandre al ferrocarril, amb alguna sanció o sense, aquests van prosseguir amb la tònica precedent, és a dir, la del treball en una empresa econòmicament inviable i envellida que, per tant, va oferir unes condicions laborals cada vegada més precàries fins al cessament de l'activitat, el 1969. Dels que van ser expulsats ho desconexim gairebé tot, sobretot, de la manera com van reincorporar-se a la societat de la postguerra. Ara bé, el contingut dels procediments incoats contra els treballadors, i particularment els destrets del cap d'estació de Llagostera, Joan Mir, durant el seu exili, la reivindicació de l'antic president del Comitè Obrer, Emili Fontanella, que va fer que la companyia aplegués les proves de la seva relació amb la confiscació de juliol del 36, i la reveladora documentació personal de Josep M. Saura, també expulsat per la seva participació

en la confiscació, ens permeten posar de manifest tres detalls significatius: el primer, que l'estatus que tenien els treballadors de les empreses ferroviàries, que eren de gestió privada però considerades un servei públic, els feia beneficiaris d'uns drets passius pels quals pagava la pena lluitar, fins i tot, vint anys després dels fets, i el cas de Fontanella devia ser-ne un més entre molts. En segon lloc, que entre els treballadors de qualificació més alta del ferrocarril de Sant Feliu, com Mir o Saura, s'identifica una militància política diversa i efectiva, diferent de l'estricta militància sindical, la qual cosa no sabem si es derivava del context local o resultava comuna entre els treballadors qualificats de les empreses ferroviàries, en un reflex a petita escala de l'activitat política dels seus màxims dirigents i la relació que mantenien amb el poder. Finalment, que el dels ferroviaris era un col·lectiu amb un clar sentiment de pertinença: de ferroviari, se n'era per a tota la vida, encara que de resultes de les discrepàncies amb la direcció de la companyia, majorment si la discrepància era política, es patís la separació del servei. Aquest és un tercer factor que traspuja la documentació i que ens resulta particularment suggeridor.

Som conscients que el treball que hem presentat en aquestes pàgines té un caràcter formalment expositiu, que ha estat possible gràcies a la riquesa del fons documental de l'empresa del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, que es conserva a l'Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols, però també que furga en un àmbit, el dels ferrocarrils de via estreta a Catalunya, que ha estat molt escassament explorat per la historiografia. Seria interessant que hi acudissin unes altres recerques per afegir-hi coneixement, elements sòlids d'anàlisi i crítica.