

Sumari

Pròleg.....	5
Introducció	9
Els ferroviaris a les companyies catalanes de via estreta durant els anys trenta.....	13
El treball i els treballadors en les companyies ferroviàries durant la República, a Catalunya	16
El ferrocarril de via estreta a Catalunya durant la República. La participació de la Generalitat de Catalunya	19
La Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes. El ferrocarril en un territori en conflicte	26
El Ferrocarril de Sarriá a Barcelona i Ferrocarriles de Cataluña. Un ferrocarril al servei de la <i>Catalunya ciutat</i>	33
Els treballadors de la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC). De juliol de 1936 a gener de 1939	38
Els treballadors del Ferrocarril de Sarriá a Barcelona – Ferrocarriles de Cataluña, el 1936. De juliol de 1936 a gener de 1939	44
Hi va haver un ferrocarril unificat al bàndol republicà? Els ferrocarrils de via estreta a Catalunya durant la guerra civil.....	48
Destrucció i reconstrucció de les línies de la CGFC.....	59
El procés de depuració d'agents a la CGFC i a FSB-FFC. Una investigació en marxa.....	69
La depuració de funcionaris. Una política transversal del franquisme	70
El fons documental de les companyies de ferrocarrils CGFC i FSB-FFC. Organització i característica.....	72

Febrer de 1939. L'organització de la repressió als ferroviaris.....	77
Administració del procés de depuració a la CGFC	85
Reincorporació al servei.	85
El calendari de la depuració.....	90
Resultats del procés de depuració	92
Administració del procés de depuració a FSB-FFC.....	100
La reincorporació al servei.....	102
El calendari de la depuració.....	105
Resultats del procés de depuració	107
Treballadors d'altres xarxes incorporats a FSB-FFC	109
Altres processos punitius derivats. Els sumaríssims	115
Bibliografia.....	117
Annex.....	121
Índex de taules	263
Índex de figures.....	265

Pròleg

Aquest llibre representa una fita significativa en l'estudi del patrimoni ferroviari català, així com en la comprensió de les greus conseqüències socials i polítiques derivades de la Guerra Civil i la posterior repressió franquista. Aquesta obra deriva de la col·laboració entre la Fundació Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural (ICRPC-CERCA) i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), iniciada el 2020 amb l'objectiu d'elaborar un inventari històric de les línies de ferrocarril sota la gestió de l'FGC. Si bé l'objectiu inicial del projecte era la documentació patrimonial, el ric contingut de la documentació conservada va permetre obrir una nova línia de recerca: el paper que els treballadors ferroviaris catalans van tenir en els esdeveniments històrics del segle xx.

Des del seu inici, l'estudi va revelar la riquesa dels fons documentals, conservats a través dels arxius d'antigues companyies com la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC) i el Ferrocarril de Sarrià a Barcelona-Ferrocarriles de Cataluña (FSB-FFC). Aquests arxius no només ofereixen una valuosa perspectiva sobre la dimensió territorial, econòmica i humana de les companyies ferroviàries, sinó que també conserven milers d'expedients laborals que, en el seu conjunt, dibuixen una imatge detallada de la vida professional dels treballadors, molts dels quals van veure's sotmesos a la dura repressió del règim franquista.

El punt de partida d'aquest llibre és la voluntat de documentar, per primera vegada de manera exhaustiva, la depuració sistemàtica i implacable que es va exercir sobre el col·lectiu ferroviari català un cop acabada la Guerra Civil. Aquesta repressió, tal com es detalla en el text, va ser un procés dissenyat per netejar l'estructura laboral d'elements desafectes al règim franquista. La recerca posa al descobert la cruesa d'aquest càstig, que va

afectar directament al voltant de dos mil treballadors ferroviaris, molts dels quals van ser acomiadats sense cap dret, en una purga professional que va tenir conseqüències devastadores per a ells i les seves famílies.

Un dels aspectes més significatius d'aquesta obra és la seva capacitat per fer visible el paper de les dones en les companyies ferroviàries, un col·lectiu silenciats o menystingut en els relats històrics tradicionals. Aquest aspecte és especialment destacable perquè desafia la concepció predominant del treball ferroviari com un espai exclusivament masculí i posa en relleu la valuosa contribució d'aquestes dones, que, malgrat les dificultats i les barreres imposades per una societat patriarcal, van jugar un rol crucial en el manteniment d'un servei de transport estratègic per als interessos de la República durant la Guerra Civil.

El context de la repressió franquista es presenta com una continuació de la violència iniciada amb l'aixecament feixista del 1936. El llibre explora com, durant la guerra, les companyies ferroviàries van ser confiscades i col·lectivitzades per les forces republicanes, i com els treballadors es van implicar directament en la seva gestió, fet que els posaria en el punt de mira de la repressió franquista un cop acabat el conflicte. Aquesta implicació directa dels treballadors en la gestió de les empreses va fer que, després de la victòria franquista, fossin considerats sospitosos i objecte d'un càstig sever.

Aquesta recerca es fonamenta en una exhaustiva revisió documental, que inclou fonts tan diverses com els arxius de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, el Centro Documental de la Memoria Histórica i l'Archivo General de la Administración, entre d'altres. Aquest treball ha permès als autors oferir tant una anàlisi quantitativa de la repressió com una aproximació qualitativa a les vides dels homes i de les dones que van treballar als ferrocarrils durant la Guerra Civil.

Més que una simple recopilació de dades i esdeveniments històrics, aquest llibre representa un autèntic exercici de recuperació de la memòria col·lectiva. A partir d'una anàlisi minuciosa de la documentació conservada, Carles Gorini i Eduard Caballé han pogut recuperar les històries personals d'aquells que van ser expulsats de les companyies ferroviàries. A més del seu valor acadèmic, aquest treball esdevé un acte de justícia i homenatge als treballadors i a les treballadores represaliats. La seva importància traspasa l'àmbit del patrimoni ferroviari, connectant directament amb un passat

dolorós que encara ressona en la societat catalana. Aquesta obra contribueix a rescatar les històries oblidades dels treballadors ferroviaris i les seves famílies, oferint-los finalment el reconeixement públic que se'ls havia negat durant massa temps.

Voldríem manifestar el nostre més sincer agraïment al Memorial Democràtic, que ha fet possible la publicació d'aquest llibre. Gràcies al seu suport, aquest projecte ha pogut veure la llum i contribuir a garantir que la memòria de les víctimes de la repressió franquista es mantingui viva, preservant el seu llegat i impedit que caiguin en l'oblit.

En definitiva, *Ferriaris en guerra. Revolució, Guerra Civil i repressió franquista als ferrocarrils catalans de via estreta* reafirma el paper de l'ICRPC com a referent en la investigació del patrimoni cultural català i la transferència d'aquest coneixement a la societat.

GEMMA DOMÈNECH I CASADEVALL

Directora de l'Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural
Professora agregada Serra Húnter de la Universitat de Girona

Introducció

La repressió va ser consubstancial al règim franquista i va ser un fet de dominació, humiliació i consens forçat que va afectar una de cada quatre famílies catalanes (Arnabat, 2022). L'aplicació estricta de la legislació repressiva (Llei de responsabilitats polítiques, de 9 de febrer de 1939; Llei de repressió de la maçoneria i el comunisme, de primer de març de 1940; Causa General, de març de 1940), instrumentada com una mena de procés per *netejar* l'Administració de persones desafectes al nou règim, va enxampar de ple els aproximadament dos mil agents de les companyies catalanes de ferrocarrils, Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC) i Ferrocarril Sarriá a Barcelona-Ferrocarriles de Cataluña (FSB-FFC). Cal que esmentem que les empreses privades de ferrocarrils van ser assimilades a les públiques perquè prestaven un servei públic en règim de concessió. Per al cas de Catalunya, la repressió i depuració de càrrecs ha estat estudiada àmpliament per a un bon nombre de col·lectius professionals (mestres, arquitectes, metges, advocats, funcionaris municipals, etc.) i els seus efectes en les empreses de servei públic (Metropolità de Barcelona, Estibadors del Port, etc.), àmpliament debatuts i comunicats.

Però malgrat tot l'esforç per documentar la repressió, la que es va exercir sobre els ferroviaris catalans ocupats en les empreses de ferrocarrils, les línies dels quals discorrien íntegrament pel territori català, era completament desconeguda. L'anàlisi de la documentació recentment identificada als fons documentals de la CGFC i del FSB-FFC, que custodia Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), exhaustiva i completa, significa la reversió definitiva d'aquesta condició de desconeixement de la repressió i dels mecanismes que la van fer possible als ferrocarrils catalans.

Hem considerat que la investigació sobre la depuració d'agents de la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes i Ferrocarriles de Sarriá Barcelona–Ferrocarriles de Cataluña requeria una descripció prèvia de la situació dels treballadors ferroviaris a Catalunya durant els anys trenta. Aquesta etapa ens era desconeguda. L'aproximació resultava necessària per a la comprensió dels escenaris posteriors, el de les confiscacions de les companyies, i en la finalització de la Guerra Civil, el de la repressió exercida pels vencedors contra els que havien participat d'uns fets que tenien els precedents durant els anys immediatament anteriors. Per dur-la a terme hem consultat l'escassa bibliografia disponible, que ha tractat només parcialment la temàtica. Així mateix, ens hem capbussat en els fons documentals de les companyies ferroviàries que ens ha cedit Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), en la documentació dipositada al Centro Documental de la Memoria Histórica (CDMH), a l'Archivo General de la Administración (AGA), l'Archivo del Ministerio de Fomento, als diaris oficials de la Generalitat de Catalunya i en diferents cròniques periodístiques coetànies. El resultat obtingut ens ha convençut que el panorama laboral en les companyies ferroviàries catalanes de via estreta, durant els anys trenta, va ser extremadament complex per la pressió que exercien els sindicats majoritaris sobre unes empreses gairebé sempre a tocar de la fallida, incapaces d'assumir la pesada càrrega financera que significaria la satisfacció de les demandes laborals del seu personal.

La Generalitat de Catalunya va voler intercedir en aquesta problemàtica laboral. L'organisme autònom no sembla que tingués cap interès en assumir les competències de ferrocarrils. Però sí que va intercedir en els conflictes laborals a través de la formació i gestió dels jurats mixtos de ferrocarrils. Tot i així, les turbulències polítiques provocarien que les ambicions mediadores de la Generalitat es veiessin decisivament diluïdes, perquè el govern central tendia a considerar el ferrocarril com una única xarxa. Quan les dretes van assolir el poder a la Generalitat, després del 6 d'octubre de 1934, els instruments de mediació serien menyspreats.

En aquests pòsits va anar coent-se la insatisfacció dels ferroviaris. Per això, amb posterioritat a l'aixecament feixista de 18 de juliol de 1936, fracassat a Catalunya, la revolució va portar la confiscació o col·lectivització d'un gran nombre d'empreses. També, totes les de ferrocarrils. A partir d'aquell moment s'instauraria un nou ordre dominat per l'accés dels tre-

balladors a l'administració i la gestió dels ferrocarrils, que es caracteritzaria per una ràpida evolució cap a la centralització. El final de la Guerra Civil i el triomf dels revoltats, duria els facciosos a sotmetre els agents ferroviaris a un procés de depuració de responsabilitats polítiques.

Exposats els antecedents i l'estat actual de coneixements, el treball encara la descripció quantitativa de la repressió. El resultat suposa un pas més i un nou horitzó en el coneixement dels efectes de la Guerra Civil en el ferrocarril i en els ferroviaris catalans. Amb l'ocupació de Catalunya, els nous governants es van enfrontar al doble repte de tornar les instal·lacions ferroviàries a l'explotació i al del retorn a la feina del gran nombre de treballadors que componien les plantilles. En la finalització de la contesa bèl·lica els vencedors van assimilar el col·lectiu ferroviari al dels funcionaris públics, quant a l'aplicació de l'aparell repressiu, per la seva actuació durant el període anterior. Els fons documentals disponibles per a l'estudi dels fets ens tornen la imatge de la intensitat de la repressió a les dues grans empreses ferroviàries catalanes de via estreta —CGFC i FSB-FFC—, de manera que ens resulta possible la interpretació quantitativa. Concretament, hem obtingut un coneixement fidedigne de les condicions en què es va fer la tornada a l'explotació ferroviària, a partir del febrer del 1939, i de les mesures coercitives que van emprendre les noves autoritats per fer-la possible.

Les característiques de la informació conservada ens ha permès fer una caracterització del treball i establir la relació entre determinats col·lectius i les responsabilitats polítiques personals. Hem observat diferències en els procediments coercitius entre les companyies estudiades, en funció de les diferents tradicions sindicals que arrossegaven l'una i l'altra. Mostrem les transformacions que els processos repressius van introduir a les plantilles laborals, més, quan el ferrocarril constituïa un transport estratègic que requeria personal especialitzat de difícil substitució.

El treball de la dona resulta especialment ocult en l'empresa ferroviària. El cribratge de les llistes que conté el fons documental ens ha permès posar el focus sobre aquest col·lectiu invisible, i caracteritzar-lo. La seva presència se circumscriu a dos àmbits radicalment distanciat: el treball en les oficines centrals i el que realitzaven a peu de via, en l'extrem inferior de l'escalafó laboral, en la vigilància dels passos a nivell.

Els resultats que presenta la nostra recerca han de fonamentar, en futures fases de la investigació, el coneixement qualitatiu del col·lectiu ocupat en els ferrocarrils catalans durant la Guerra Civil. Dels homes i dones que van viure la tensió del conflicte bèl·lic i van dur a terme la feina amb una gran precarietat de mitjans tècnics i humans perquè sabien que la marxa del transport ferroviari resultava estratègica per als interessos de la República.

Els ferroviaris a les companyies catalanes de via estreta durant els anys trenta

A Catalunya existia durant la dècada dels anys trenta del segle xx un nombre sensible de societats mercantils que explotaven línies de ferrocarril d'amplada de via inferior a l'ibèric.¹ Totes passaven per una crisi financera de pes, que era la del sector ferroviari sencer. La dimensió i les repercussions de la crisi de les companyies ferroviàries, pels seus efectes en l'economia general de la nació, ha rebut l'atenció de nombrosos investigadors, també a Catalunya. Al treball pioner de Jordi Nadal Oller sobre el coneixement del desenvolupament de l'empresa ferroviària catalana el va seguir el de Pere Pascual Domènech (Pascual 1983, 1985, 1998, 1999, 2000, 2016). Les conclusions de Pascual no s'allunyen de les d'altres historiadors de l'economia que, per al cas general del ferrocarril espanyol, han afirmat que aquest mai no va ser el negoci que s'esperava que fos, sobretot, per a la gran majoria d'inversors que hi van confiar els seus estalvis i que, fet i fet, escarmenats, transferirien la seva capacitat inversora a la banca comercial que, al seu torn, després de la crisi del 1866, impulsaria l'activitat industrial (Tortella 1970, 1973; Ringrose 1972; Nadal 1975; Tedde 1996, Muñoz (dir.) 1998). En definitiva, en el desenvolupament d'una xarxa ferroviària que servís al creixement de l'economia nacional, "el problema bàsic va consistir en la inadaptació del sistema polític i social a les noves realitats econòmiques plantejades després de la pèrdua de les possessions continentals d'Amèrica" (Nadal 1975, 227).

Però en el pas del segle xix al xx, la recuperació general de l'economia havia tingut per conseqüència que algunes xarxes ferroviàries, era el cas de

1. Es tractava de les companyies Ferrocarril d'Olot a Girona; Palamós-Flassà-Girona-Banyoles; Sant Feliu de Guíxols a Girona; Ferrocarrils de Sarrià a Barcelona-Ferrocarrils de Catalunya; Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes; Ferrocarrils de Montaña a Grandes Pendientes; Ferrocarril de Reus a Salou; Ferrocarril de Tortosa a la Cava.

la que existia al voltant de la ciutat de Barcelona, oferissin uns rendiments acceptables. Tot i així, per a Pere Pascual “l’equilibri de les companyies ferroviàries espanyoles va quedar irreversiblement perjudicat amb l’augment de costos d’exploració que es va registrar els anys de la I Guerra Mundial” (Pascual 2016, 483), cosa que va donar lloc a una hemorràgia econòmica per a l’Estat que es va presentar davant de l’opinió pública com *el problema ferroviario*. Per a l’historiador Domingo Cuéllar el problema del ferrocarril espanyol residia en tres factors:

La fuerte inflación de materias primas e insumos, la aplicación de medidas sociales a las plantillas ferroviarias como la concesión de la jornada máxima diaria de ocho horas y la subida de los salarios, y la urgente necesidad de inversión en la cuenta de primer establecimiento de las compañías ferroviarias (Cuellar 2018, 546).

PLA DE FERROCARRILS EN RELACIO A LA XARXA FERROVIARIA ESPANYOLA

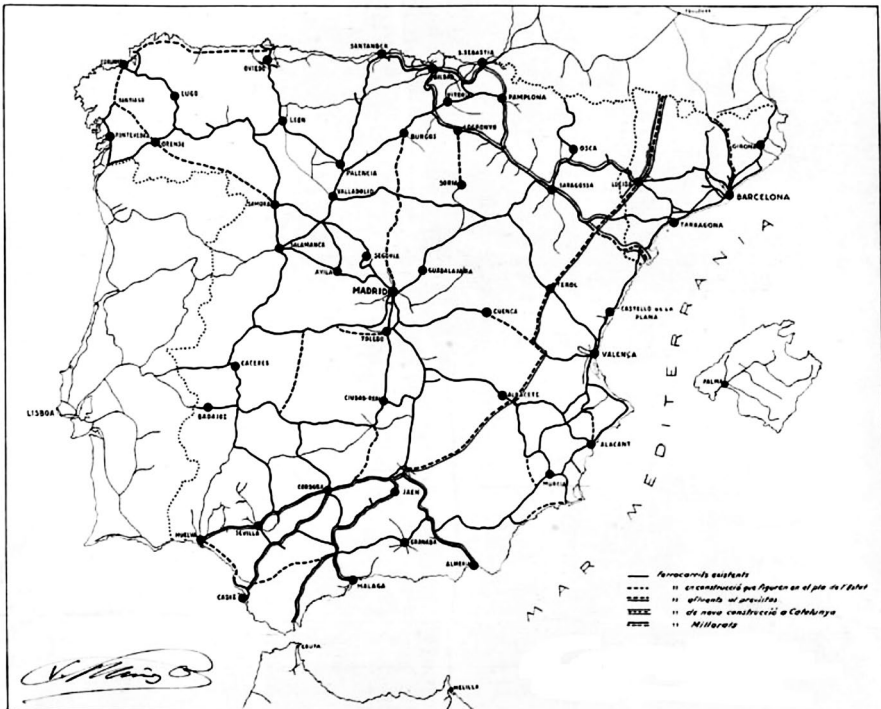


Figura 1. Xarxa de ferrocarrils de Catalunya en relació amb l'espanyola (1935).
Font: Pla general d'obres públiques, 1935. Edició PTOPI (2009).

Van ser diversos els governs que van buscar una solució al problema sense que cap encertés l'encaix necessari per fer-la efectiva, i sense anar més enllà de pactar amb les companyies un *estatuto ferroviario* que va facilitar un increment de les tarifes del 15%.² Posteriorment, el directori militar de Primo de Rivera (1923-1930) abordaria la qüestió amb una proposta que va prendre forma en el Nuevo Régimen Ferroviario que, bàsicament, va consistir en la injecció massiva de diners públics, que ha estat calculada en 1.600 milions de pessetes per al període, amb la intenció de superar els dèficits que asfixiaven el desenvolupament del ferrocarril espanyol.³ Una entrada de diners públics que va ser aprofitada per les grans companyies per tornar al repartiment de dividendes, que es va moure al voltant del 6%, mentre transferia deficientment, segons el parer dels treballadors ferroviaris, les millores a la seva massa laboral. Com ha posat de manifest Pere Pascual per aquests anys, semblava que els ferrocarrils havien de resoldre la seva situació financera, però en finalitzar el període va resultar que es trobaven pràcticament en fallida (Pascual 2016, 16). Domingo Cuéllar encara ha estat més explícit quan ha afirmat que “todo apunta a que los empresarios del ferrocarril exprimían los últimos recursos y no tenían la mirada puesta en el futuro del negocio” (Cuellar 2018, 549). És a dir, que les companyies van procedir al transvasament dels diners públics a mans privades mentre “espremien” el negoci de què ens parla Cuéllar, que va beneficiar els grans accionistes i, sobretot, els bancs que feien els emprèstits al Govern. En conseqüència, com assegura Pascual, “tenint en compte que les companyies [que s’havien incorporat al Nuevo Régimen Ferroviario] estaven obligades al pagament de quantitats molt elevades en concepte de càrregues financeres acreditades pels seus préstecs, el sector ferroviari espanyol es trobava en aquells anys en una situació de fallida irreversible” (Pascual 2016, 485). En aquest panorama s’hi va haver d’emmotllar l’aplicació de la jornada de vuit hores, decretada pel govern de la República el juliol 1931, contra la qual van reaccionar les empreses de ferrocarrils amb l’argument que disminuïa

2. La més reconeguda, la de Cambó durant el seu pas fugaç pel Ministerio de Fomento, el 1918, que va procurar l’augment del 15% a les tarifes. Segons Domingo Cuéllar, els diners es destinen a avançar càrrecs dels agents (25%), modernització del material mòbil (10%), aportacions a la Caixa Ferroviària (50%) i inversions en noves línies (15%). A: CUELLAR VILLAR, D. (2018). “Razones y maravedíes: una mirada crítica a los negocios del ferrocarril en España (1844-1943)”, *Hispania Nova*, 16, p. 547.

3.

la productivitat dels agents en una conjuntura econòmica que els era completament desfavorable.

El desolador paisatge financer es va fer palès en una de les societats mercantils que protagonitzen aquest estudi quan, el 1929, la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC) va presentar suspensió de pagaments. L'anàlisi detallada de la situació financera de la societat mercantil no forma part d'aquest treball, però cal assenyalar que els problemes econòmics de la societat els considerem indissociables de les reivindicacions dels seus obrers, perquè van poder comportar acomiadaments, absència d'augments salarials o bloqueig en els ascensos previstos per al personal. Tampoc no podem aïllar les vicissituds societàries de la realitat que constitueix el ferrocarril com a mitjà de transport que serveix a un territori que, així mateix, va viure en aquells anys l'expressió de fortes tensions socials. Malgrat el que acabem de dir, encara cal una millor comprensió d'aquests marcs per confrontar-los amb el que aquí es tractarà, la repressió política del personal ferroviari de les companyies catalanes de ferrocarrils de via estreta, duta a terme pel règim franquista, una vegada finalitzada la guerra civil.

El treball i els treballadors en les companyies ferroviàries durant la República, a Catalunya

No disposem del còmput total de treballadors empleats en les companyies ferroviàries catalanes de via estreta. Possiblement passés dels dos mil. Sumant-hi els de via ampla potser el nombre s'ampliés a deu o dotze mil. El 1931 a Espanya hi havia 75.972 ferroviaris.⁴ La sort laboral d'aquests professionals no es desviava de la dels altres ferroviaris espanyols, en termes generals, però amb tota seguretat mantenia alguns trets particulars en què haurien d'aprofundir investigacions futures. Les vicissituds econòmiques de les societats anònimes que les constituïen, la bel·ligerància sindical dels treballadors i els resultats de la confrontació entre obrers i patronal són aspectes que per a la via estreta a Catalunya tan sols coneixem vagament. Potser no es gratuït recordar que el ferroviari era el col·lectiu laboral més nombrós del país.

4. S. n. (1933). *El problema de los ferrocarriles españoles, antecedentes, datos, soluciones*, Madrid, p. 46.

Aquesta publicació ha rebut el suport del Memorial Democràtic.



**Generalitat
de Catalunya**

Amb la col·laboració de:



El projecte “Guerra civil i repressió als ferrocarrils catalans. Els processos de depuració d’agents a la Companyia General dels Ferrocarrils Catalans (CGFC) i a la Companyia del Ferrocarril de Sarrià a Barcelona-Ferrocarrils de Catalunya (FSB-FFC)” va ser realitzat per la Fundació Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural (ICRPC-CERCA) amb la col·laboració de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) en el marc del programa “Subvenciones en régimen de concurrencia competitiva destinadas a actividades relacionadas con la recuperación de la memoria democrática y las víctimas de la Guerra Civil y de la dictadura para el ejercicio 2023. Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática”.



ICRPC^R
Institut Català de Recerca
en Patrimoni Cultural

CERCA
Centres de Recerca
de Catalunya

- © del text: Carles Gorini Santo i Eduard Caballé i Colom, 2024
- © del pròleg: Gemma Domènech i Casadevall, 2024
- © de les fotografies: els seus autors i arxius corresponents, 2024
- © de la fotografia de la coberta: Locomotora, gener de 1936. FGC. Fons CGFC.

© d’aquesta edició: Pagès editors, S L, 2024
Sant Salvador, 8 - 25005 Lleida
www.pageseditors.cat
editorial@pageseditors.cat

Primera edició: desembre de 2024
ISBN: 978-84-1303-592-5
DL: L 793-2024

Imprès a Arts Gràfiques Bobalà, S L
www.bobala.cat

◀ imprès a lleida ▶

Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d’aquesta obra només es pot fer amb l’autorització dels seus titulars, llevat de l’excepció prevista per la llei. Adreceu-vos a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necessiteu fotocopiar, escanejar o fer còpies digitals de fragments d’aquesta obra.