

# 1. Los ferroviarios catalanes en las compañías de vía estrecha durante la década de los Treinta. Una visión general hasta el final del conflicto.

Gemma Domènech Casadevall, Carles Gorini Santo, Eduard Caballé Colom.

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

## **Resumen**

Este artículo responde a la ejecución de un proyecto de investigación que persigue cuantificar los efectos de la depuración de responsabilidades políticas que tuvo lugar inmediatamente finalizada la Guerra Civil, en la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC) y en Ferrocarriles de Sarriá a Barcelona-Ferrocarriles de Catalunya (FSB-FFC). Nuestro estudio se encuentra todavía en los primeros compases del análisis de las fuentes documentales. Por ello, presentamos principalmente los antecedentes del conflicto, que encontramos en las difíciles relaciones que mantuvieron los ferroviarios con sus empresas durante la década de los años treinta. Para este caso, hemos analizado también el papel que realizó la Generalitat de Catalunya en su intento de mediar entre las partes. Describimos, asimismo, otros conflictos relevantes que se sucedieron en las zonas de influencia de esos ferrocarriles, porque a buen seguro pudieron funcionar como vasos comunicantes. Finalmente, ofrecemos unas primeras conclusiones cuantitativas acerca de los procesos de depuración de agentes ferroviarios en la CGFC y en la FSB-FFC, las que permiten el estadio actual de nuestro estudio.

## **Abstract**

This article responds to the execution of a research project that seeks to quantify the effects of the purification process of political responsibilities that took place immediately after the Civil War, in the Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC) and in Ferrocarriles de Sarriá a Barcelona -Ferrocarriles de Catalunya (FSB-FFC). Our study is still in the early stages of the analysis of documentary sources. For this reason, we mainly present the background of the conflict, which we find in the difficult relations that the railwaymen maintained with their companies during the decade of the thirties. For this case, we have also analyzed the role played by the Generalitat of Catalonia in its attempt to mediate between the parties. We also describe other relevant

conflicts that took place in the areas of influence of those railways, because they could surely function as communicating vessels. Finally, we offer some first quantitative conclusions about the purification processes of railway agents in the CGFC and in the FSB-FFC, which allow the current stage of our study.

### **Palabras clave**

Ferrocarriles; franquismo; revolución; sindicalismo; represión; Cataluña;

### **Keywords**

Railways; Francoism; revolution; syndicalism; repression; Catalonia;

### **Introducción**

En Cataluña existía durante la década de los años treinta del siglo XX un número sensible de sociedades mercantiles que explotaban líneas de ferrocarril de ancho de vía inferior al nacional.<sup>1</sup> Todas ellas pasaban por una crisis financiera de calado, que era la del sector ferroviario entero. La dimensión y las repercusiones de la crisis de las ferroviarias, por sus efectos en la economía general de la nación, ha recibido la atención de numerosos investigadores, también en Cataluña. Al trabajo pionero de Jordi Nadal Oller para con el conocimiento del desarrollo de la empresa ferroviaria catalana le siguió el de Pere Pascual Domènech (Pascual, 1983, 1985, 1998, 1999, 2000, 2016). Las conclusiones de Pascual no se alejan de las de otros historiadores de la economía que, para el caso general del ferrocarril español, han afirmado que éste nunca fue el negocio que se esperaba que fuese, sobre todo, para la gran mayoría de inversores que le confiaron sus ahorros y que a la postre, escarmentados, transferirían su capacidad inversora a la banca comercial que, a su vez, después de la crisis de 1866, impulsaría la actividad industrial (Tortella, 1970, 1973; Ringrose, 1972; Nadal, 1975; Tedde, 1996, Muñoz (dir), 1998, etc.). En definitiva, en el desarrollo de una red ferroviaria que sirviese al crecimiento de la economía nacional, «el problema básico consistió en la inadaptación

---

<sup>1</sup> Se trataba de las compañías Ferrocarril de Olot a Gerona; Palamós-Flassá-Gerona-Bañolas; Sant Feliu de Guíxols a Gerona; Ferrocarriles de Sarrià a Barcelona-Ferrocarriles de Cataluña; Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes; Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes; Ferrocarril de Reus a Salou; Ferrocarril de Tortosa a la Cava;

del sistema político y social a las nuevas realidades económicas planteadas después de la pérdida de las posesiones continentales de América» (Nadal, 1975: 227).

Pero en la encrucijada secular del siglo XIX al XX, la recuperación general de la economía había tenido como consecuencia que algunas redes, como la que existía alrededor de la ciudad de Barcelona, ofreciesen unos rendimientos aceptables. Aun así, para Pere Pascual «el equilibrio de las compañías ferroviarias españolas quedó irreversiblemente perjudicado con el aumento de costes de explotación que se registró en los años de la I Guerra Mundial» (Pascual, 2016: 483), lo que dio lugar a lo que se presentó ante la opinión pública como *el problema ferroviario*. Para el historiador Domingo Cuéllar, el problema del ferrocarril español residía en tres factores:

La fuerte inflación de las materias primas e insumos, la aplicación de medidas sociales a las plantillas ferroviarias como la entrada 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)

Fueron diversos los gobiernos que persiguieron una solución al problema sin que ninguno acertara en el encaje necesario para hacerla efectiva, y sin ir más allá de pactar con las compañías un Estatuto Ferroviario que facilitó un incremento en las tarifas del 15%.<sup>2</sup> Luego, el Directorio Militar de Primo de Rivera (1923-1930) abordaría la cuestión con una propuesta que tomó forma en el *Nuevo Régimen Ferroviario* que, básicamente, consistió en la inyección masiva de dinero público, que ha sido calculada en 1.600 millones de pesetas para el periodo, con la intención de superar los déficits que asfixiaban el desarrollo del ferrocarril español.<sup>3</sup> Una entrada de dinero público que fue aprovechada por las grandes compañías para volver al reparto de dividendos, que se movió entorno al 6%, mientras transfería deficientemente, a juicio de los trabajadores ferroviarios, las mejoras a su masa laboral. Como ha puesto de manifiesto Pere Pascual, «durante estos años [la década de los años veinte], los ferrocarriles [pasaron] de una situación que parecía que debía llevarlos a un futuro de plenitud a otra que los lanzó a una crisis irreversible» (Pascual, 2016: 16). Domingo Cuéllar aún ha sido más explícito cuando ha afirmado que «todo hace pensar que los empresarios del ferrocarril exprimían los últimos

---

<sup>2</sup> La más reconocida, la de Cambó durante su paso fugaz por el Ministerio de Fomento, el 1918, que procuró el aumento del 15% en las tarifas.

<sup>3</sup> Según Cuellar, el dinero se destinó a avanzar adeudos de los agentes (25%), adelantos para material móvil (10%), aportaciones a la Caja Ferroviaria (50%) e inversiones en nuevas líneas (15%). Cuellar. CUELLAR VILLAR, D. (2018). «Razones y maravédies: una mirada crítica a los negocios del ferrocarril en España (1844-1943)», *Hispania Nova*. Núm. 16. Pàg. 547.

recursos y no tenían la mirada puesta en el futuro del negocio» (Cuellar, 2018: 549). Es decir, que las compañías procedieron al trasvase del dinero público a manos privadas, en este exprimir el negocio del que nos habla Cuéllar, que benefició a los grandes accionistas y, sobre todo, a los bancos que realizaban los empréstitos al Gobierno. En consecuencia, como asegura Pascual, «teniendo en cuenta que las compañías [que se habían incorporado al Nuevo Régimen Ferroviario] estaban obligadas al pago de muy elevadas cantidades en concepto de cargas financieras acreditadas por sus préstamos el sector ferroviario español se encontraba en esos años en una situación de quiebra irreversible» (Pascual, 2016: 485).

Este desolador paisaje financiero se hizo patente en una de las sociedades mercantiles que protagonizan nuestro estudio, cuando en 1932 la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC) presentó suspensión de pagos. No forma parte de este trabajo el análisis pormenorizado de la situación financiera de la sociedad mercantil, pero cabe señalar que los problemas económicos de la sociedad los consideramos indisociables de las reivindicaciones de sus obreros, puesto que pudieron comportar despidos, ausencia de aumentos salariales o bloqueo en los ascensos previstos para el personal. Tampoco podemos aislar las vicisitudes societarias de la realidad que constituye el ferrocarril como medio de transporte que sirve a un territorio que, así mismo, vivió en esos años la expresión de fuertes tensiones sociales. Toda vez, resulta necesaria una mejor comprensión de esos marcos para confrontarla con lo que aquí se tratará, la depuración del personal ferroviario de la compañía del ferrocarril por el régimen franquista, una vez finalizada la Guerra Civil.

### **El trabajo y los trabajadores en las compañías ferroviarias durante la República**

No disponemos del cómputo total de trabajadores empleados en las compañías ferroviarias catalanas de vía estrecha. Posiblemente pasara de los dos mil. La suerte laboral de estos profesionales no se desviaba de la de los otros ferroviarios españoles, en términos generales, pero con toda seguridad mantenía algunos rasgos particulares en los que deberían profundizar futuras investigaciones. Las vicisitudes económicas de las sociedades anónimas que las constituían, la beligerancia sindical de los trabajadores y los resultados de la confrontación, son aspectos que para la vía estrecha en Cataluña tan solo conocemos vagamente.

La tradición sindical y las luchas de los trabajadores ferroviarios españoles fue abordada por primera vez por Emerenciana Paz Juez Gonzalo en su tesis doctoral *El mundo social de las antiguas compañías de ferrocarriles, de 1857 a 1917* (Juez, 1991),

que posteriormente amplió con el estudio del fenómeno hasta el año 1936 (Juez, 2000). En 2012 Antonio Plaza añadió detalle a lo conocido en *El sindicalismo ferroviario anarquista en España hasta la Guerra Civil. De los sindicatos únicos a la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (1919-1936)*. De la larga tradición asociativa de los empleados del ferrocarril que ha presentado Juez consideramos necesario resumir lo que su obra describe para los años de la República, porque en ellos encuentra la historiadora los fuertes contrastes que agravaron la tensión entre los trabajadores y la patronal del ferrocarril. Por un lado, el restablecimiento de las libertades con posterioridad al 14 de abril de 1931 promovió la reaparición pública del sindicalismo anarquista en las empresas ferroviarias, que sería aglutinado por la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (FNIF), que promovió la fundación de una sección en Barcelona que tenía ámbito regional. Este sindicato crecería en número de afiliados con rapidez, hasta los hechos revolucionarios de octubre de 1934. Por delante en número de afiliados se mantuvo siempre el Sindicato Nacional Ferroviario (SNF), vinculado a la socialista Unión General de Trabajadores (UGT). Naturalmente el crecimiento lo llevó a cabo la FNIF a costa del SNF y con él los ferroviarios que transitaron de un sindicato a otro quisieron mostrar su descontento con el hecho que el sindicato socialista había vivido en la permisividad durante la Dictadura, convertido de facto en sindicato único. Aún con eso, ambos sindicatos retomaron la bandera del aumento de salarios como eje de la reivindicación laboral (Plaza, 2012:15). En la negociación se implicó el Gobierno de la República, después que las direcciones de las diferentes compañías manifestaran su voluntad de no ceder ninguna mejora a los trabajadores justificándose en la delicada situación financiera por la que pasaban. Finalmente, los ferroviarios vieron como el Congreso de los Diputados aprobaba una Ley de elevación de tarifas ferroviarias, en 1932, que imponía un recargo del 3% a las tarifas de transporte por ferrocarril «con cuyo importe se constituiría un fondo común destinado a mejorar, complementándolos en forma de gratificación, los haberes de este personal» (Juez, 2000: 202). A causa de esas mejoras —deducimos que no se produjo una reversión de la medida salarial cuando las derechas volvieron al poder en 1933, como sí ocurrió en otros sectores laborales que habían sido favorecidos con medidas similares— la participación de los ferroviarios en los hechos revolucionarios del 6 de octubre de 1934 sería, según Juez, escasa. Posteriormente y con el Frente Popular en el poder, a partir de enero de 1936, estos negociarían la readmisión de los despedidos en 1934 y volverían a presentar sus demandas de mejoras salariales en

la línea de las que habían negociado a partir de 1930, y redoblarían su esfuerzo por sumar nuevos miembros a los respectivos sindicatos.

Puede resultar hasta cierto punto sorprendente que no sea posible apenas añadir alguna precisión al trabajo de Juez para el caso particular de los ferroviarios catalanes, y mucho menos para los que trabajaban en las compañías de vía estrecha, cuando han pasado más de treinta años desde la publicación. Tan solo podemos presentar la investigación de Raimon Soler Becerro, que ha estudiado el papel del anarcosindicalismo en el ferrocarril en Cataluña, entre 1930 y 1936 (Soler, 2011; 2012). En su caso, aborda la temática desde el análisis de los hechos llevados a cabo por el sindicato anarquista Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (FNIF) que, aunque de gran capacidad de acción (y de propaganda), se mostró insuficiente para obtener resultados, como ya hemos visto para el caso español, en un panorama sindical ferroviario catalán dominado por el SNF. Recientemente Carles Gorini Santo ha dado a conocer los vaivenes sindicales de los ferroviarios de la compañía del ferrocarril de vía estrecha de Sant Feliu de Guíxols a Girona en la búsqueda de mejoras laborales ante una empresa apremiada por la crisis financiera (Gorini, 2022: 83-106). Además, ha presentado las consecuencias de la colectivización durante la Guerra Civil y la depuración de agentes con posterioridad al triunfo de los fascistas, que arroja unos resultados cuantitativos muy similares a los obtenidos por Francisco Polo Muriel para el conjunto de la red de vía ancha (Polo, 2011).

Así pues, tomando como referencia la bibliografía que ha abordado el obrerismo ferroviario durante el periodo que nos interesa, el inmediatamente anterior a la Guerra Civil, eso es, el trabajo de referencia de E.P. Juez Gonzalo, *Los ferroviarios de las antiguas compañías (Una historia desconocida)*, y para el caso concreto de Cataluña, *Anarcosindicalistes al ferrocarril. La Federació Nacional de la Indústria Ferroviaria, 1931-1936*, de Raimon Soler Becerro, y *Confiscació, Guerra Civil i repressió al ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona*, de Carles Gorini Santo, apreciaremos que la conflictividad laboral en las compañías ferroviarias catalanas se mantuvo, durante esos años, en una tensión ascendente porque los ferroviarios centraron sus reivindicaciones en la mejora de los salarios y el mantenimiento de la política de ascensos de personal en un contexto de asfixia financiera para las sociedades mercantiles que los empleaban, pero sin que las demandas tomaran el sesgo violento que adquirirían en otros ámbitos laborales en Cataluña y en España.

## **El ferrocarril de vía estrecha en Cataluña durante la República. La participación de la Generalitat.**

Hemos advertido nada más empezar este artículo que las sociedades mercantiles que explotaban ferrocarriles, durante los años 30 del siglo XX, pasaban por graves dificultades económicas. Las titulares de los ferrocarriles de vía estrecha en Cataluña suponían el eslabón más débil del entramado financiero que sostenía la actividad. La primera de ellas en tambalearse públicamente fue la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC) que presentó suspensión de pagos en 1932. También se encontraba en una situación extremadamente precaria Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP), que había contraído unas enormes cargas financieras para sufragar la construcción del ferrocarril cremallera de Nuria que, por las bajas recaudaciones que por entonces obtenía de la explotación de sus líneas, era incapaz de soportar. FMGP transitó de 1931 a 1936 por el filo de la quiebra. Pero ni la CGFC ni FMGP se fueron a pique. La primera suponemos por causa de su gran masa crítica i por razón del servicio público que prestaba. La segunda, por dar servicio a dos lugares de una elevada simbología patriótica, lo que llevó a sus obligacionistas a asumir las pérdidas con resignación. Debemos suponer que todos los ferrocarriles catalanes de vía estrecha sufrían problemas económicos severos. Fue, sin embargo, el Palamós-Flaçà-Girona el primero en ser abandonado por sus administradores a su suerte y este trance nos permite observar el modelo de intervención que dispuso la Generalitat de Catalunya. O más bien la ausencia de él. Cabe remarcar que la Generalitat no disponía de competencias en el ferrocarril, aunque como afirmase el Artículo 12 del *Estatut d'Autonomia de Catalunya*,

Correspondrà a la Generalitat de Catalunya la legislació exclusiva i l'execució directa de les funcions següents: a) La legislació i execució de ferrocarrils, camins, canals, ports i altres obres públiques de Catalunya, salvat allò que disposa l'article 15 de la Constitució.<sup>4</sup>

También, el artículo 15 de la Constitución Española de 1931 abría a las regiones autónomas la competencia sobre «ferrocarriles, carreteras, canales, teléfonos y puertos de interés general, quedando a salvo para el Estado la reversión y policía de los primeros y la ejecución directa que pueda reservarse».<sup>5</sup> No conocemos qué motivó a la Generalitat a negociar unas transferencias y no otras, pero el caso es que no lo hizo para disponer de

---

<sup>4</sup> *Butlletí de la Generalitat de Catalunya*, núm. 19. 15 d'octubre de 1932. Pàg. 493

<sup>5</sup> *Boletín Oficial del Estado*.

las del ferrocarril. Aun así, cabe suponer que el convulso panorama del sector y el crecimiento que observaba el transporte por carretera aconsejaron a la Generalitat a priorizar la obtención de competencias sobre esta, ante aquel. Volvamos ahora al ferrocarril Palamós-Flaçà-Girona. La situación económica de la empresa se encontraba muy deteriorada, por lo cual el servicio se prestaba con una gran deficiencia. Ello conllevó a que el territorio acariciara la posibilidad del traspaso del ferrocarril a la Generalitat. Por ello, la prensa local manifestó que

mentres pel Govern de la República no es faci el traspàs de serveis d'Obres Públiques, la Generalitat en unió dels representants dels Ajuntaments i les principals poblacions afectades per l'esmentat ferrocarril, controli la Direcció i Administració del mateix [...]<sup>6</sup>

Pero el hecho no se dio y los administradores anunciaron el cese de la actividad y el despido de los trabajadores para el primero de noviembre de 1933. El anuncio motivó que el entonces consejero primero de la Generalitat, el gerundense Miquel Santaló Parvorell, se involucrara en la gestión del conflicto que el anuncio del cese prometía para las comarcas servidas por el ferrocarril de vía estrecha.<sup>7</sup> Ante la decisión empresarial, el ayuntamiento de Palamós, posiblemente sugestionado por el comité obrero del ferrocarril, solicitó autorización para proceder a la incautación de la Sociedad, hecho que no prosperó.<sup>8</sup> A partir de ese momento se sucedieron algunas reuniones en el Gobierno Civil de Gerona en que participaron los alcaldes de los municipios afectados, el comité sindical obrero y los representantes de la empresa, mientras se perseguía la intervención del ministerio que facilitara la solución al problema de los adeudos del personal, el verdadero agravante del conflicto.<sup>9</sup> Pasados unos días se materializó la intervención del Ministro de Obras Públicas, Rafael Guerra del Río, que canalizó una aportación económica que cubrió los gastos del personal y destacó al Comisario del Estado de la Zona Norte, de Ferrocarriles, encargándole la solución a los problemas del servicio.<sup>10</sup> A finales de enero

---

<sup>6</sup> *Baix Empordà*, 11/3/1933: 3

<sup>7</sup> *L'Autonomista*, 18/10/1933: 2. También tuvo lugar una reunión entre el consejero de Trabajo y un delegado del Sindicato Nacional Ferroviario (SNF) donde abordaron la situación, «saliendo los visitantes muy esperanzados del interés y celo demostrado por la expresada autoridad». *El Diluvio*, Núm. 251, 21/10/1933: 8.

<sup>8</sup> *El Diluvio*, Núm. 267, 9/11/1933: 7.

<sup>9</sup> *Diario de Gerona, de avisos y noticias*. 26/10/1933: 2

<sup>10</sup> *L'Autonomista*, 1/12/1933

de 1934 parecía que el auxilio estatal permitiría nuevamente la circulación de los trenes, que había cesado dos meses antes.<sup>11</sup>

Observamos, pues, que el papel de la Generalitat en relación con la crisis del ferrocarril de Palamós consistió en conseguirle del Estado una solución transitoria. No hemos encontrado ninguna manifestación por parte del ejecutivo catalán, durante estos años, que indique un interés especial por la gestión ferroviaria. La clausura del ferrocarril Mollet-Caldes sin que ninguna administración intercediera por él, las alteraciones en el servicio de ferrocarriles que tendrían lugar durante el período,<sup>12</sup> y especialmente durante los hechos revolucionarios del 6 de octubre de 1934, que llevarían a una interrupción parcial del transporte ferroviario en Cataluña, confirman este parecer.<sup>13</sup>

Pero que la Generalitat no fuera —o no se sintiera— competente sobre la explotación de ferrocarriles no quitó que sí lo fuera sobre la resolución de los conflictos laborales que afectaban a los empleados, lo cual resulta de gran interés en este trabajo. Así, desde el Departament de Treball i Obres Públiques, la Generalitat buscaría la participación en la constitución de los Jurados Mixtos que debían mediar en los conflictos laborales entre los trabajadores del ferrocarril y las empresas que los empleaban y con el tiempo intentaría reforzar su papel en ellos, aunque con un éxito muy discreto.

Los Jurados Mixtos fueron creados en substitución de los comités paritarios constituidos durante la dictadura de Primo de Rivera. Emerenciana Paz Juez se detiene en su estudio sobre los ferroviarios españoles y describe el funcionamiento administrativo, aunque no realiza balance alguno sobre la efectividad de su función (Juez, 2000: 217-220). Para el caso de Cataluña conocemos que durante el mes de junio de 1936 los trabajadores del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona mantuvieron un pulso con la administración de la Sociedad que se dirimió en los Jurados Mixtos, y que el

---

<sup>11</sup> La aportación se cifró en 35.000 pesetas. *Diari de Girona*, 23/1/1934: 1

<sup>12</sup> En diciembre de 1933 se propagó una huelga anarcosindicalista que, para con el ferrocarril, culminó con la detonación de unos artefactes explosivos en la línea de MZA en l'Arbòç y con la detención en Martorell de «José Benedito y Francisco Ros, ambos empleados del ferrocarril de vía estrecha, ocupándoseles cinco cargadores y numerosa munición. Se supone que debieron arrojar las pistoles al verse perseguidos». *El Diluvio*, Núm. 294. 10/12/1933:8. También en *El Baix Penedès*, Núm. 1445. 16/12/1933: 4.

<sup>13</sup> A partir de informaciones periodísticas hemos referenciado interrupciones de cuatro o cinco días en el ferrocarril de Barcelona-Sarrià-Cataluña, en el Olot-Girona, en MZA, entre Girona y la frontera con Francia, con lo que se interrumpió el servicio postal con Francia. *Diario de Gerona, de avisos y noticias*, de 11/10/1934: 2. No así en otros ferrocarriles. En Badalona fue saboteado, con la explosión de una bomba, un pequeño puente del ferrocarril, denominado “de la Botifarreta”. *El Diluvio*, Núm. 239. 10/10/1934: 10. En la ciudad de Barcelona el transporte ferroviario fue asegurado por contingentes de fuerzas de orden público. *El Diluvio*, Núm. 238. 9/10/1934:3. En Lérida los sublevados se hicieron fuertes en la estación de ferrocarril y en la comisaría de la Generalitat. *La Humanitat*, Núm. 905. 9/10/1934:6. Según Josep Vallverdú el peso de la revuelta en Lérida lo soportaron los ferroviarios. Vallverdú, J. (1970) *El 6 d'Octubre*. UdL, Fons Especials SD6.

delegado de Trabajo de la Generalitat en esa ciudad impuso a la empresa la satisfacción de las mejoras salariales solicitadas por los empleados, a pesar de haber esgrimido en su defensa una caótica situación financiera (Gorini, 2022: 89). Cabe recordar que, para el caso de Cataluña, los miembros de los Jurados Mixtos los designaba el Consejero de Treball i Obres Públiques, después que las competencias fueran traspasadas en 1933.<sup>14</sup> Entonces se creó una *Agrupació de Jurats Mixtos de Ferrocarrils de Barcelona*, diferenciada de la de Transportes Terrestres, para la resolución de los conflictos laborales del sector.<sup>15</sup> En ella encontraremos los reglamentos laborales de algunas de las compañías que tenían su sede social en Barcelona, aunque explotaran sus ferrocarriles en otras provincias catalanas.<sup>16</sup> Sabemos que en esta primera etapa el organismo medió en el conflicto salarial establecido entre la dirección de Ferrocarriles de Sarrià a Barcelona-Ferrocarriles de Cataluña y sus empleados.<sup>17</sup> A finales de 1934 este jurado parece haberse transformado en el *Jurat Mixt del Treball en els Ferrocarrils*.<sup>18</sup> Los hechos revolucionarios del 6 de octubre tendrían un fuerte impacto en la organización de los Jurados Mixtos, provocando una cadena de ceses de sus miembros por parte de una nueva administración que substituía el gobierno de la Generalitat, encarcelado. Así, por una orden de 8 de diciembre de 1934 era cesado el vicepresidente de la Agrupación de Jurados Mixtos de Ferrocarriles de Barcelona, Ramon Aguiló Gil, que no sería substituido por Miquel Coma de Calva hasta el verano de 1935, lo que puede ser considerado una muestra de la escasa ambición de los gobernantes del *Bienni Negre* en este ámbito.<sup>19</sup> Con posterioridad al triunfo del Frente Popular, en febrero de 1936, el órgano mediador se recompondrá con los efectivos previos al 6 de octubre y dictará medidas claramente favorecedoras de los intereses de los trabajadores ferroviarios (Juez, 2000: 219). Para entonces, el Departament de Treball i Obres Públiques expediría una Orden, de 4 de junio

---

<sup>14</sup> Decret posant sota la jurisdicció del Departament de Treball de la Generalitat els Jurats Mixtos i els Tribunals industrial existents a Catalunya d'acord amb els Decrets posant en vigor el traspàs dels serveis d'execució de les Lleis de Treball. *Butlletí de la Generalitat de Catalunya*, núm.92. 14/9/1933. Suponemos que los Jurados Mixtos de Ferrocarriles sobre los cuales tuvo competencia la Generalitat fueron los correspondientes a las compañías de vía estrecha.

<sup>15</sup> *Butlletí Oficial de la Generalitat*, Núm. 26, de 26/01/1934: 425

<sup>16</sup> Para el caso del Mollerusa-Balaguer, ver *DOGC*, Núm. 98, 8/4/1934: 150-154; También dependían de ese Jurado el Funicular de Montjuïc, S.A., Funicular de Sant Jeroni; Funicular de Gelida; Ferrocarril Aeri de Montserrat y el Ferrocarril Aeri de Sant Sebastià a Miramar. *DOGC*, Núm. 115, 25/04/1934: 526. El Tortosa a La Cava, en *DOGC*, Núm. 256, 13/09/1934: 1523; En *DOGC*, Núm. 223, 11/8/1934: 879, parece que el sindicato que se encontraba mayormente representado era el socialista SNF, aunque esta afirmación requeriría de un trabajo pormenorizado que escapa a las intenciones de nuestro estudio.

<sup>17</sup> CDMH-PS-BAR-C0231-Exp005-5 Sarrià.

<sup>18</sup> *DOGC*, Núm. 256, 13/09/1934: 1523

<sup>19</sup> *DOGC*, Núm. 342, 8/12/1934: 1578 y *DOGC*, Núm. 211, 30/7/1935:755.

de 1936, por la cual procedía a la ampliación de las comisiones mixtas y, en consecuencia, constituía una comisión especial, con jurisdicción para toda Cataluña, que tenía por misión la aplicación del Decreto de 29 de febrero de 1936, del Ministerio de Trabajo, Sanidad y Previsión, con relación a los servicios públicos de ferrocarriles, cuya dirección radicase en territorio catalán.<sup>20</sup> Nuestra investigación no permite confirmar una ganancia efectiva de la Generalitat en este ámbito y en este momento, por lo tanto, consideramos que la jurisdicción autonómica albergó importantes lagunas, a causa de que ninguna de las partes pareció reconocerse mutuamente competente en la resolución de los conflictos laborales que afectaban los intereses de los ferroviarios, ni aún en las compañías de vía estrecha de menor rango territorial, con la excepción, ya presentada, del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona. La absoluta falta de evidencias de cualquier mediación en el sector confirmaría nuestra suposición.<sup>21</sup> Por ello, creemos que durante la etapa republicana prevaleció lo establecido en la Ley de 27 de noviembre de 1931, que reglamentaba específicamente los Jurados Mixtos de ferrocarriles a tenor del modelo del trabajo ferroviario, de la gran diseminación de agentes en todo el territorio nacional, de la reglamentación propia y de la extensa y diversa jurisdicción laboral relativa a esta industria.<sup>22</sup> La evidencia, en resumen, que a pesar de las diferentes realidades empresariales se imponía entre aquellos gobernantes la consideración que el ferrocarril constituía una red unificada de escala nacional.

### **¿Existió un ferrocarril unificado en el bando republicano? Los ferrocarriles de vía estrecha en Cataluña durante la Guerra Civil.**

Una vez dio comienzo la Guerra Civil, con posterioridad al 19 de julio de 1936 la Generalitat de Catalunya dispuso la incautación de las empresas de ferrocarriles. Una tras otra, pero con algunas excepciones, el gobierno autónomo nombró delegados en ellas para someterlas a su control. La prensa se hizo eco de manera ciertamente rimbombante:

El Govern de la Generalitat s'ha incautat de les companyies de transports urbans. Anit passada el Conseller de Governació, senyor España, disposà que es redactessin els oficis corresponents per tal que, a partir d'aquest matí (25 de julio de 1936), es procedís a la incautació per part del Govern de la Generalitat de les Companyies de Tramvies de Barcelona, Metros, Autòmibus i dels Ferrocarrils de Sarrià. Al mateix temps el senyor

---

<sup>20</sup> *DOGC*, Núm. 156, de 4/6/1936: 1785.

<sup>21</sup> En el *DOGC*, para el periodo 1933-1938, no hemos identificado ninguna mediación sobre esta compañía.

<sup>22</sup> El resumen de la Ley de 27 de noviembre de 1931 puede leerse en el *DOGC*, Núm. 105, de 14 de abril de 1936: 382.

España disposà que un funcionari del seu Departament, el nom del qual farà públic avui mateix, es personi a la Gerència de les esmentades companyies per procedir a la incautació.<sup>23</sup>

El alcance de la decisión anunciada en los periódicos se vio inmediatamente limitado por el empuje que mostraron los comités de obreros ferroviarios, para el caso de los ferrocarriles de vía estrecha catalanes, que fueron los que tomaron el control directo de su situación. El acuerdo resulto en la defenestración de los que hasta entonces habían dirigido las compañías de ferrocarril. El hecho que los ceses de los antiguos administradores y técnicos fueran anunciados por la prensa les señaló inmediatamente como facciosos.<sup>24</sup> De la importancia que se daban los ferroviarios catalanes durante los primeros compases del conflicto da cuenta el comunicado que la FNIF dio a conocer a través de la prensa, que firmaba su jefe, J. García Oliver, de la resolución del gobierno de la Generalitat referida a los empleados de ferrocarriles:

Posem en comunicació d'aquest Comitè, de tots els obrers ferroviaris que per la importància militar que tenen els ferrocarrils per als transports i proveïments de la tropa, queden rellevats d'acudir al front de lluita els obrers del ferrocarril.<sup>25</sup>

Ahora bien, la supuesta trascendencia del mensaje ferroviario fue puesta en duda en numerosas ocasiones, algunas en clave de mofa:

[...] Hoy, que para nuestra suerte [la de los ferroviarios] y para sarcasmo de nuestros camaradas que diariamente exponen sus vidas en aras de nuestra libertad en las trincheras del Jarama, en los alrededores de Madrid, en el frente de Guadalajara, todas las industrias, todo el trabajo hasta lo más mínimo se ha convertido en INDUSTRIA DE GUERRA. Pero... ¿dónde se encuentra toda esa actividad producción de Guerra tan intensa? ¿Dónde se encuentra toda esa actividad productiva? ¡Ah! En las Ramblas y en los espectáculos, en los bailes públicos, encontrarás a todos estos jóvenes productores de material de Guerra.<sup>26</sup>

A la luz de los testimonios recogidos durante la investigación opinamos que, para los ferrocarriles de vía estrecha, en Cataluña, existió en esos primeros momentos una fragmentación de comités obreros que, en algún caso, no respondía a las realidades empresariales precedentes. Podemos poner el ejemplo de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes. En este caso particular se establecieron dos comités obreros

---

<sup>23</sup> ARA, *Setmanari catalanista Republicà*, 25/7/1936: 1.

<sup>24</sup> *El Diluvio*, Núm. 179. 29/7/1936: 11.

<sup>25</sup> *El Diluvio*, Núm. 196. 18/8/1936: 3.

<sup>26</sup> *Butlletí de defensa local* (Vilanova i la Geltrú), 16/3/1937: 2.

diferenciados, uno para el tren y los funiculares de Montserrat y otro para el de Núria.<sup>27</sup> La Generalitat, en cambio, nombró un delegado para los dos ferrocarriles (Montserrat Fenech Muñoz) y otro para los funiculares (Enric Garcia Martí). El ferrocarril de Sarrià a Barcelona también fue considerado por la Generalitat como una empresa diferenciada de Ferrocarriles de Cataluña, y nombró dos delegados, aunque a la postre se tratase de la misma línea con un mismo colectivo de empleados y, por lo que hemos observado, un único comité obrero.<sup>28</sup> La CGFC, que contaba con tres centros —Manresa, Martorell y Sallent-Guardiola— posiblemente observara en una primera etapa revolucionaria un fenómeno de diseminación funcional parecido, aunque la falta de pruebas no nos permita confirmarlo. Sí conocemos, a través de un empleado de la CGFC, Emili Martínez Espinosa, por entonces afiliado a la FNIF, que el comité obrero de aquel ferrocarril tomó el control de la empresa en un acto público llevado a cabo en un teatro de Manresa al que según el informante acudieron todos los ferroviarios.<sup>29</sup> Cabe mencionar que con fecha de 3 de agosto de 1936 el gobierno de la República procedería a una primera reorganización en la explotación de las líneas que perseguía la materialización de una red unificada. Para ello fueron constituidos diferentes comités regionales que para el caso de Cataluña concentraron el poder ejecutivo en Barcelona (Polo, 2011: 75).

La incautación de empresas ferroviarias por la Generalitat de Catalunya, verano de 1936

<b>Ferrocarril</b>	<b>Fecha de incautación</b>	<b>Delegado</b>
Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes	12 de agosto 1936	Montserrat Fenech Muñoz
Ferrocarriles Secundarios de Guardiola a Castellar de N'Hug	13 de agosto de 1936	Pau López Uliarte
Funicular de Montjuïc	14 de agosto de 1936	Josep Martínez Benimeli
Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes, S.A.	14 de agosto de 1936	Jaume Puiggener
Funicular Aéreo de Montserrat-Sant Jeroni, S.A.	21 de agosto de 1936	Enric Garcia Martí
Ferrocarril Olot-Girona	25 de agosto de 1936	Pere Sacrest Dussol
Funicular Aéreo de Montserrat	27 de agosto de 1936	Frederic Grüdel

<sup>27</sup> *El Diluvio*, Núm. 230. 26/9/1936: 9. Por el mismo periódico sabemos que el funicular de Montserrat a Sant Joan mudo el nombre por el del Torrent dels avellaners.

<sup>28</sup> La decisión de constituir un Comité Central para FSB y FCC se tomó en asamblea de 28 de agosto de 1936. Se componía del dicho Comité Central y de Comités de Sección, por Movimiento, Talleres, Vía y Obra y Oficinas. Cada comité de sección lo componían tres trabajadores. CDMH-PS-BAR-C0468-Exp012

<sup>29</sup> En la página web se recoge testimonio oral y escrito de Emilià Martínez Espinosa, en el que se define como organizador sindical en el ferrocarril, para la FNIF. Existen otras páginas web que recogen estos hechos y subrayan que la CGFC fue colectivizada, y que fue la primera empresa colectivizada del Estado. Consideramos que estas afirmaciones no tienen un fundamento claro. Tan sólo hemos podido probar que se colectivizaron el ferrocarril de Palamós a Girona i el de Sant Feliu de Guíxols a Girona (Gorini, 2022)

Funicular de Gelida, S.A.	4 de septiembre de 1936	Pere Dagà Guarro
Ferrocarriles de Cataluña, S.A.	22 de julio de 1936	----
Ferrocarril de Sarrià, S.A.	22 de julio de 1936	----
Ferrocarril Tortosa a La Cava	24 de agosto de 1936	Colectivizado
Ferrocarril Aéreo de Sant Sebastià a Miramar	16 de agosto de 1936	Joan Ullod Pueyo
Ferrocarril Palamós-Flaçà-Girona	16 de julio de 1936	Colectivizado
Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona	19 de julio de 1936	Colectivizado

Fuente: Elaboración propia a partir de *DOGC* y CDMH-PS-BAR-C0513-Expo010

En opinión de la prensa durante los primeros meses de guerra los ferrocarriles mostraron, en Cataluña, numerosas disfunciones. Las más agudas fueron promovidas por lo que, al parecer de los ferroviarios, resultaba de la actitud incívica de los milicianos, que abordaban los trenes sin presentar billete y, en el caso de llevarlo gratuito, por la excesiva facilidad con la que sus jefes lo expedían. Por ese motivo, esgrimían los críticos, el sector veía muy disminuidos sus ingresos. Los comités ferroviarios salieron en defensa propia y algunos periódicos barceloneses reprodujeron un largo artículo en que aquellos defendían el papel decisivo del ferrocarril en el combate contra el fascismo e insistían que se le tratara de industria de guerra. El 15 de octubre de 1936 dos periódicos republicanos, *El Diluvio* y *La Humanitat*, coincidieron en un mismo texto que habían recibido del comité central de MZA en Barcelona. En él los ferroviarios exigían de las autoridades políticas revolucionarias la adquisición de billetes para sus desplazamientos. Lo que parecía más grave a los redactores eran las frecuentes amenazas que recibían los agentes cuando solicitaban el título de transporte a los milicianos. Los problemas no se circunscribían a esos supuestos viajeros sin billete, también los había con las mercancías, que los mismos que viajaban sin billete pretendían retirar sin justificante alguno y, sobre todo, sin abonar los costes del transporte. Los ferroviarios concluían que

este Comité Central, que no regatea ningún esfuerzo ni sacrificio para servir a la causa que nos es común, exige para sí el respeto que tiene a los demás, no toleramos que nadie impunemente pueda lesionar intereses de la colectividad ferroviaria.<sup>30</sup>

Fueron esos los mismos meses en que se inició una progresiva alteración del servicio por la supresión de trenes, especialmente en las líneas de vía estrecha. A pesar de unos primeros anuncios hechos por los ferroviarios en que saludaron su condición

---

<sup>30</sup> El texto original, en catalán. *El Diluvio*, Núm. 246. 15/10/1936: 11. También en *La Humanitat*, 15/10/1936:4.

revolucionaria y suscribieron donativos para combatientes y refugiados e incluso participaron generosamente en campañas de transfusión de sangre (Pons y Martínez-Vidal, 2022: 8), lo cierto es que muy pronto anunciaron unos nuevos horarios en que los trenes reducían el servicio de viajeros a la mínima expresión.<sup>31</sup>

Sobre este panorama sombrío se añadió el hecho que la Generalitat aprobó, por decreto de 25 de diciembre de 1936, una subida general de salarios del 15% para compensar la inflación producida por la carestía de artículos de primera necesidad como consecuencia de la guerra.<sup>32</sup> La medida perturbó en gran manera las previsiones de tesorería que los comités obreros pudiesen haber hecho para la explotación de las líneas y el pago de salarios, como ha sido observado claramente en el caso del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona. Estos pequeños ferrocarriles debieron acudir en cascada al Comité Central del Consejo Nacional de Ferrocarriles para que les auxiliase en el pago de las nóminas (Gorini, 2022: 94). En cambio, consideramos que otro decreto, este del gobierno de la República, de 27 de diciembre, por el cual se incautaba de los ferrocarriles de corta longitud, no debió tener efectos en Cataluña pues la Generalitat se había hecho con ellos meses antes y, por tanto, ya se encontraban en la esfera del Estado.

El 15 de febrero de 1937 se acometió una nueva reorganización que perseguía la mejora en la eficacia ferroviaria. Al parecer, el gobierno de la República consideraba que esta había sido minada por la multiplicidad de comités que hasta el momento ejercían el control de los ferrocarriles que, a partir de aquel momento, quedarían sometidos a la autoridad de un Comité Nacional. Un periodista consideraba desde las páginas de *El Diluvio*, en junio de 1937, a propósito de las condiciones del servicio, que

[...] todos creíamos que al pasar el ferrocarril a ser administrado por los obreros mejoraríamos los viajeros de tercera condición. Pero no ha sido así. Los coches del tren llevan ahora en la parte exterior de sus paredes laterales muchos letreros y muchas pinturas, muy revolucionarios unos y otros y, desde luego, todos trazados con la mejor intención. Pero nosotros —lo confesamos francamente— a toda esa literatura y a toda esa pintura hubiéramos preferido una cosa, a saber, que se hubieran abolido las clases en el ferrocarril a base de hacer desaparecer la tercera, pasando la segunda a ser clase general y manteniendo la primera para los más incorregibles, en su afán de singularizarse y ser más que los demás. [...] En Francia, en Alemania, en Inglaterra, en los Estados Unidos

---

<sup>31</sup> La primera en anunciar la reducción del servicio fue FMGP, que mantuvo tan solo un tren por sentido y día en sus dos líneas de montaña. *El Diluvio*, Núm. 183. 2/8/1936:3. Le seguiría MZA, Olot-Girona, etc. Aun así las informaciones son limitadas y no permiten concretar el alcance de la reducción de circulaciones.

<sup>32</sup> DOGC, Núm. 360. 25/12/1936:

no han necesitado hacer una revolución para disfrutar de la comodidad que propugnamos.<sup>33</sup>

Como ha remarcado Francisco Polo, la reorganización perseguía la instauración de una Red Nacional a la cual deberían pertenecer todos los efectivos de las líneas bajo su jurisdicción. Pero en esos primeros meses del año 1937 los dos sindicatos ferroviarios, el socialista SNF y el anarquista FNIF, evidenciarían para el ferrocarril las dificultades para alcanzar acuerdos de representación y gestión en Cataluña.<sup>34</sup> El enconamiento entre uno y otro sindicato reflejaba lo que acontecía en otros ámbitos, sobre todo políticos, que culminaría en *Els fets de maig*, cuando los representantes de ambas tendencias se enfrentarían pública y violentamente. Todavía, una circular de UGT-ITF, de agosto de 1937, nos descubre que la unificación no eliminó algunas particularidades económicas que resultaron impopulares entre los sindicalistas ferroviarios españoles, porque parece ser que los catalanes conservaron la independencia de su Caja ferroviaria.<sup>35</sup> La fusión de las Cajas ferroviarias había sido el principal escollo donde embarrancó la negociación que en 1912 debía llevar a la fundación de la Unión Ferroviaria, la precursora del SNF. También tuvo un papel decisivo en la huelga de los ferroviarios catalanes del 24 de septiembre al 6 de octubre de aquel año (Gorini, 2011. Trabajo final de máster, inédito). Por lo tanto, deducimos que durante los años en que se gestó y consolidó el sindicalismo ferroviario a escala nacional los ferroviarios catalanes habrían mantenido el control de su Caja, amparados en la gestión administrativa segregada que MZA y NORTE realizaban en las líneas catalanas. Entonces, a pesar de la reorganización decretada por la República en esos primeros compases de la Guerra Civil, la situación se mantuvo como antes del conflicto con la aparente colaboración de la Generalitat.<sup>36</sup> Otra circular muy posterior, de 10 de enero de 1939, referida a los abastecimientos alimenticios de los ferroviarios, confirmaría nuestra suposición porque la Comisión ejecutiva del SNF recriminaría a los ferroviarios catalanes que «para que os sirva de contraste hemos de hacer presente que el Sindicato no debe limitar su actuación a la región catalana pues en circunstancias de tanta penuria se encuentra el resto de la España leal y sin embargo en ésta no se raciona a

---

<sup>33</sup> *El Diluvio*, Núm. 153. 19/6/1937: 1.

<sup>34</sup> Diferentes circulares de los respectivos sindicatos evidencian el desacuerdo. CDMH-PS-BAR-C0468-Exp. 001-57

<sup>35</sup> En referència a la CGFC una circular d'agost de 1937 aclaria que l'explotació la fiscalitzava la Generalitat de Catalunya. CDMH-PS-BAR-C0468-Exp. 016-69-57

<sup>36</sup> CDMH-PS-BAR-C0468-Exp.001-56

Talleres Generales, ni depósitos, ni siquiera en frío al personal de trenes que sale fuera de su localidad».

La situación organizativa volvería a ser abordada en abril de 1938, cuando se constituyó el Consejo Nacional de Ferrocarriles, que para Cataluña dispondría la existencia de tres secciones, radicadas en Barcelona, con sus respectivas subsecciones. El hecho fue tramitado como una incautación. La documentación consultada permite comprobar que las decisiones debían refrendarlas los miembros del Comité Ejecutivo de las compañías que, en los casos que hemos conocido, los constituían si no los mismos hombres, sí una buena parte de los que habían formado parte de los comités desde el verano de 1937, en representación de la UGT y de la CNT, y que causó alguna confusión.<sup>37</sup>

Por el testimonio del tenedor de libros de la compañía del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona conocemos que las órdenes que procedían del Comité Central, primero, del Consejo Nacional de Ferrocarriles y de la Red Nacional, más adelante, fueron muchas y, a al parecer del testigo, contradictorias lo cual obstaculizaba su aplicación. Por lo tanto, opinamos que el funcionamiento ejecutivo de las compañías de ferrocarriles de vía estrecha, en Cataluña, se fijó al comienzo de la guerra y se mantuvo, a pesar de los cambios administrativos que impusieron las autoridades políticas. En consecuencia, esos mandatos debieron de tener un margen de aplicación reducido.

Sí impactó decisivamente en las plantillas de trabajadores del ferrocarril el reclutamiento obligatorio. Este hecho vació las líneas de sus empleados. Como observamos en los listados de la compañía del ferrocarril de Sarrià, el número de los que fueron al frente fue especialmente significativo entre los de la sección de Vía y Obras, los de menor cualificación laboral, que durante el otoño de 1938 quedaron reducidos a un tercio de los efectivos de 1936. Debemos suponer que el reclutamiento se efectuó de una manera parecida en los otros ferrocarriles catalanes de vía estrecha. Por consiguiente, el personal de Material y Tracción y el de Movimiento fue considerado movilizad, pero en su puesto de trabajo.

Personal de brigadas de Vía y Obras, en 1936 y 1938. Ferrocarril de Sarrià a Barcelona

---

<sup>37</sup> «Parece desprenderse del mismo como si quisieran que Ferrocarriles Catalanes fuese Autónomo, como lo demuestra el hecho que intenten nombrar ó proponer cargos, que es potestativo del Consejo Nacional Ferrociario». El documento, de otoño de 1938, nos permite entender que la pugna entre el SNF y la FNIF no había desaparecido pese a las sucesivas reorganizaciones centralizadoras, sino que se mantenía vivo. CDMH-PS-BAR-C123-Exp 009b-25-38F y 38b.

1936		Agosto de 1938
Brigada Núm. 1	1 capataz	1 capataz
	1 1er Obrero	
	10 Peones	3 peones
Brigada Núm. 2	1 Capataz	1 capataz
	1 1er Obrero	1 1er obrero
	10 Peones	3 peones
Brigada Núm. 3	1 capataz	1 Capataz
	1 1er Obrero	1 1er Obrero
	10 Peones	3 Peones
Brigada Núm. 4	1 Capataz	1 Capataz
	1 1er Obrero	1 1er Obrero
	10 Peones	2 peones
Brigada de Obras	4 Albañiles	2 albañiles
	4 Peones	2 Peones
<b>Total</b>	56	22

Fuente. Elaboración propia y FGC Fons FSB-FCC 9100105/05

Cabe añadir aun la dificultad para disponer de combustibles, lubricantes y recambios, lo cual debió afectar todavía más que cualquier otro hecho la circulación de los trenes. Parece, también, que las dificultades conllevaron una desmoralización de los agentes que, sin conocer el número general, pero siendo un hecho muy destacado por el testigo que hemos citado anteriormente, debió llevar los ferrocarriles de vía estrecha catalanes a una situación insostenible durante el otoño de 1938. Muy tardíamente, en diciembre de 1938, la presidencia del consejo de ministros decretó la militarización del Servicio de Ferrocarriles, que fue asignado al Ministerio de Defensa Nacional (Polo, 2011:79).

### **La Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes. El ferrocarril en un territorio en conflicto.**

La Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC) fue una iniciativa empresarial que todavía estamos lejos de comprender. Percibimos las ambiciones fundacionales de 1919, máximas, y las limitaciones del modelo de crecimiento, severas, que la llevaron a una pronta suspensión de pagos, en 1932. Pero la CGFC perduró en el tiempo hasta 1977, cuando fue absorbida por el Estado e incorporada a FEVE (Ferrocarriles Españolas de Vía Estrecha). Por este motivo con la restauración de la Generalitat pasó a formar parte de Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (FGC), después de 1979.

Cuando su creación, la Sociedad absorbió la del Camino de Hierro del Nordeste de España, que había proyectado la construcción de un eje ferroviario de ancho métrico

por el valle del río Llobregat, entre las ciudades de Barcelona y Manresa. Absorbió asimismo el ferrocarril de Martorell a Igualada, que había entrado en servicio en 1892, el Tranvía Económico de Manresa a Berga y construyó el ramal entre Manresa y Súria, y entre La Bordeta y el puerto de Barcelona, para servir al transporte de potasas que producían las minas que había adquirido y puesto en explotación *Solvay et Cie.*. Se daba el hecho que ambas, la química y la ferroviaria, pertenecían a una misma matriz, la sociedad de inversiones SOFINA.

Así pues, la red de la CGFC, conocida por el sobrenombre de *Catalanes*, se desarrollaba en un eje norte-sur a lo largo, principalmente, del río Llobregat con la intención de transportar las mercancías de las colonias industriales —Manresa y el Alt Llobregat concentraban el 26,4% de los husos algodóneros en activo en el Estado (Simon, 1989)—, el producto de las minas de Fígols, Sallent y de Súria, los cementos Asland de Clot del Moro, a los romeros que se dirigían a Montserrat y, finalmente, servir a un incipiente tráfico de *banlieue* que se desarrollaba a poniente de la ciudad Barcelona, para lo cual construyó la sección Magòria-Plaça Espanya y la electrificó hasta Sant Boi de Llobregat. La mayor parte de los trabajos de construcción que realizó coincidieron con la etapa de crecimiento económico posterior a la I Guerra Mundial, que culminó en unos años de fuerte inversión en obra pública, con un marcado matiz especulativo, entre 1926 y 1929.

Por lo tanto, se trataba de un ferrocarril dispuesto para una economía en desarrollo y por ello con posterioridad a 1929, cuando los mercados sufrieron una contracción aguda, la Sociedad se vio inmersa en una grave crisis económica que suponemos la consecuencia de la imposibilidad de hacerse cargo de las cargas financieras que debía haber asumido durante el periodo de absorciones y construcción. Todo ello debía conllevar una precarización de las condiciones laborales que, con toda seguridad, debía darse también en otros ámbitos laborales de las comarcas que recorría este ferrocarril, asimismo castigados por la crisis. Resulta elocuente que durante el mes de enero de 1932 tuviera lugar en el Alt Llobregat una huelga promovida por los anarcosindicalistas que según el testimonio de un empleado de la CGFC tuvo participación de los ferroviarios afiliados a la FNIF (CNT) y un carácter pacífico, porque en esa federación dominaba el sector *trentista*.<sup>38</sup> La conflictividad no sólo la protagonizaron los mineros o los obreros

---

<sup>38</sup> Testimonio de Emilià Martínez Espinosa, conductor de la CGFC y miembro del Comité Revolucionario Antifascista de Manresa, recogido por Memòria.Cat. Hemos comprobado la filiación del empleado y resulta correcta para el año 1936.

industriales. Martorell, centro neurálgico de la CGFC, fue en estos años foco de reivindicación *rabassaire*, localidad donde estos habían fundado en 1907 la Federació de Rabassers de Catalunya (FRC). Los aparceros agrícolas habían agudizado el conflicto con los propietarios de fincas después que la Generalitat de Catalunya aprobara en abril de 1934 la *Llei de contractes de conreu* y esta fuera impugnada por el Tribunal de Garantías Constitucionales. Sobre este particular, las actas de apreciación de fincas que la CGFC redactó con carácter previo a la expropiación de terrenos para la construcción de la línea en este municipio, y en los siguientes colindantes, entre 1912 y 1919, demuestran la presencia mayoritaria de este colectivo, dedicado a la producción vitivinícola, que vivía una crisis en esos años por la caída de los precios del vino en el marco de unas relaciones contractuales que les resultaban desfavorables (Planas, 2020). La crisis en el sector agrícola desvanecía las esperanzas de obtener rendimientos para el ferrocarril por el transporte de esos frutos en la sección media de la línea. En consecuencia, observamos que las líneas de la CGFC atravesaban un territorio complejo, por la suma de intereses que los diferentes actores implicados ejercían en los sectores agrario, minero e industrial, que durante la etapa de la República vieron agudizados sus conflictos endémicos, sostenidos por trabajadores y patronos, sobre los cuales los empleados del ferrocarril difícilmente podían mantenerse distantes como resultado de su propia idiosincrasia sindical, repartida entre el socialismo y el anarquismo.

En el caso de la CGFC las instalaciones se encontraban dispersas a razón de las particularidades en la constitución de la Sociedad, por absorción de antiguas compañías y concesiones que tenían ya sus instalaciones construidas o los proyectos de ejecución muy avanzados. Procedían de la antigua Compañía del Tranvía Económico de Manresa a Berga los talleres y el depósito de Sallent, donde trabajaban unos cincuenta empleados. Un núcleo menor de característica parecida se encontraba en Guardiola, al término de esa concesión, de donde arrancaba otro ferrocarril hacia Castellar de N'Hug. Otra de las líneas primitivas, de 1892, la formaba la que unió Martorell e Igualada. En este caso los talleres y depósitos se encontraban en Martorell. Precisamente, estos serán los que asistirán a un crecimiento decisivo cuando la CGFC ejecutará los proyectos de Caminos de Hierro del Nordeste de España (CHNE) y unirá Martorell con Manresa y esta capital con las minas de Súria. Asimismo, incorporará de aquella la recién construida entre Barcelona-Magòria y Martorell. Ese núcleo concentrará a casi cuatrocientos trabajadores. Sant Boi de Llobregat acogía también un pequeño equipo de ferroviarios que se especializaron en el mantenimiento del material eléctrico que servía esta población en su

relación con Barcelona, después de 1925. Finalmente, algo más de doscientos operarios estaban radicados en Barcelona, entre los que cabe contar con los que estaban destinados a las oficinas centrales.

Distribución de agentes por talleres y depósitos (1936)

Depósito/Taller	Empleados (aproximado)
Barcelona	210
Guardiola	11
Igualada	14
Manresa	116
Martorell	374
Sallent	49
Sant Boi	25

Elaboración propia a partir de FGC Fondo CGFC 1201602/01

Durante el verano de 1936 la plantilla de personal de la CGFC la formaban 1225 empleados. Como otras compañías de ferrocarriles disponía a los empleados a lo largo de sus líneas, pero encuadrados en los diferentes servicios —Movimiento, Material y Tracción, Vía y Obras, etc.—. En cada uno de ellos había encargados que ejecutaban las consignas del Ingeniero jefe de la explotación, seguidos de un personal más o menos cualificado, en relación con el trabajo que debía realizar. Así, el responsable del Servicio Administrativo se ayudaba de oficiales de secretaría, de administrativos o de mecanógrafas. Como era común en la explotación de ferrocarriles, el mantenimiento y la reparación de los vehículos lo realizaba el servicio de Material y Tracción en instalaciones propias que concentraban un gran número de operarios, la mayoría de ellos cualificados. Entre estos había un jefe que se responsabilizaba del grupo de trabajadores más especializados de la empresa —caldereros, ajustadores, forjadores, carpinteros, pintores, peones, carboneros, maquinistas y fogoneros— todos ellos necesarios para la buena marcha mecánica de los trenes. La división de Movimiento la componían los jefes de estación, los factores de circulación, los mozos, los conductores y los guardafrenos. En Vía y Obras la responsabilidad recaía sobre los capataces, distribuidos a lo largo de la línea, que dirigían los grupos de peones en los trabajos de mantenimiento y reparación de la vía que, habitualmente, también supervisaban el asentador y el albañil. Por último,

había un colectivo exclusivamente femenino, el de las guardas de los pasos a nivel, algunas de las cuales asumían también la responsabilidad de gestionar los apeaderos.

#### Personal de la CGFC, a 18 de julio de 1936

Servicio de Movimiento	511 agentes
Servicio de Material y Tracción	353 agentes
Servicio de Vía y Obras	261 agentes
Servicio Eléctrico	19 agentes
Servicio Sanitario	11 agentes
Servicio Administrativo	65 agentes

Elaboración propia a partir de FGC Fondo CGFC 1201602/01

No hemos conseguido localizar, en el fondo documental de la CGFC, ninguna información sobre la actividad sindical de los trabajadores de la Sociedad durante los años treinta. Esa información habría sido destruida por dirigentes del comité durante el verano de 1936, porque como rezaba una circular de 25 de octubre de 1936,

este comité se complace en manifestaros que todos nuestros expedientes personales han quedado libres y borradas las huellas de aquellos actos de represalia y castigo, que eran norma y costumbre de la antigua explotación capitalista.<sup>39</sup>

Nos es conocida, sin embargo, la vicisitud de los trabajadores de otro ferrocarril de vía estrecha de Cataluña, el de Sant Feliu de Guíxols a Girona. En aquel caso, la representación sindical durante los años de la República vivió momentos azarosos. A una primera sindicación en la FNIF en 1931, les siguió la fragmentación como resultado de los hechos revolucionarios del 6 de octubre, lo que conllevó que una parte de los ferroviarios con actividad sindical conocida se afiliaran, con toda seguridad nuevamente, al SNF. Con todo, existe un detalle que consideramos que debía repetirse en todos los escenarios ferroviarios: el hecho que la sindicación previa a 1936 se dio con más intensidad entre los obreros cualificados, los que trabajaban en los talleres del ferrocarril, que en otros ámbitos laborales de la empresa. Eso se confirma en el caso de la compañía del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona (Gorini, 2022) y también en los talleres de MZA en Vilanova i la Geltrú (Soler, 2012). Cabe añadir otro sesgo que se obtuvo del

---

<sup>39</sup> CDMH-PS-BAR-C0528-Exp016-69-108

análisis del pequeño ferrocarril gerundense en el sentido que los trabajadores de talleres se sindicaban en sindicatos de izquierdas, mientras que a los empleados de oficinas se les encontró relaciones con los partidos regionalistas de derechas. Ese sesgo también se ha observado para la CGFC.<sup>40</sup> En ese marco dialéctico la empresa fue intervenida por la Generalitat de Catalunya el 14 de agosto de 1936, después que un comité obrero la colectivizara el 26 de julio.

### **El Ferrocarril de Sarrià a Barcelona y Ferrocarriles de Cataluña. Un ferrocarril al servicio de la *Catalunya-ciutat*.**

El Ferrocarril de Sarrià a Barcelona y Ferrocarriles de Cataluña (FSB-FFC) se presentaban separadamente a causa de un matiz administrativo, pues la primera mantuvo siempre la consideración entre el poder municipal barcelonés de transporte público de la ciudad. Sin duda, para nuestro estudio las consideraremos una única empresa.

Los orígenes del ferrocarril de Sarrià a Barcelona se remontan a 1855. Como ha dado a conocer el geógrafo Rafael Alcaide González, el proyecto ferroviario tuvo desde el primer momento la oposición del ingeniero Ildefons Cerdà Suñer, autor de otro proyecto que en aquellos momentos iba a aprobarse para Barcelona, el de su ensanche (Alcaide, 2015). Con todo, la empresa del ferrocarril ejecutó su propósito y conectó el centro de la ciudad con el barrio de Sarrià, en la falda del monte Tibidabo. Más adelante, como consecuencia del avance de nuevas visiones en el desarrollo urbano que comprendían la valorización como parque urbano de los montes periféricos de la ciudad y de sus alrededores como asiento de la nueva ciudad jardín, este ferrocarril fue tomado como base para fomentar el desarrollo de las oportunidades económicas de esos ámbitos, especialmente relacionadas con la especulación inmobiliaria y la gestión organizada del ocio.<sup>41</sup> Nació entonces Ferrocarriles de Cataluña que llevaría los trenes a través del túnel de Vallvidrera a esos nuevos espacios en construcción. La línea completa, hasta Terrassa y Sabadell, se inauguraría en 1921 y 1922, respectivamente.

A mediados de los años 30 de siglo XX la Sociedad empleaba a un número variable de agentes, pero podemos fijar la cifra alrededor de los 380. En su caso, los

---

<sup>40</sup> CDMH-PS-BAR-C1213-EXP009b-16-38

<sup>41</sup> Después de la promulgación de la Ley de Parques Nacionales, de 1917, Juan Antonio Güell López, presidente de la Societat Cívica Ciutat Jardí, consultado por el ministro de Fomento, propuso la montaña del Tibidabo como Parque Nacional, juntamente con Montserrat y el Montseny. *Civitas. Vol. II. Núm. 12.* Juliol de 1917. Pàg.145-149

perfiles profesionales son más reducidos que en la CGFC (y que en cualquier otra compañía coetánea) por el mero hecho que se trataba de un ferrocarril completamente electrificado. Con ello se reducían sensiblemente los costes de explotación, especialmente gravosos en el caso de las locomotoras de vapor, por los costes del combustible i los lubricantes, pero también porque la antigua tecnología condicionaba una complejidad de mantenimiento que requería de un número elevado y diverso de operarios técnicos. Así pues, donde otros ferrocarriles empleaban un maquinista y un fogonero la FSB-FCC tan sólo necesitaba un *motorista*. Lo mismo sucedía en los talleres, donde no se requerían empleos relacionados con la reparación y el mantenimiento de calderas de vapor.

Los listados de personal que ha conservado el fondo documental de FSB-FCC nos permiten conocer su procedencia y constatar que en su inmensa mayoría procedían de fuera de Cataluña, con una significativa proporción de personas nacidas en la región de Murcia y Andalucía oriental. La documentación demuestra que los directivos de la Sociedad habían suscrito un acuerdo tácito con el Regimiento de Ferrocarriles para que este les proporcionase los trabajadores de nueva contratación. Por lo tanto, debemos sospechar que una parte importante de la plantilla procedía de los excedentes de esta unidad militar. Cabe añadir que la misma documentación permite entrever otros pactos de la dirección con el Sindicato Nacional Ferroviario (SNF-UGT) por el cual las vacantes debían ser cubiertas con trabajadores de la empresa de menor rango, para facilitar su promoción, o por familiares directos de los empleados.<sup>42</sup> Pactos parecidos, que podemos suponer que habrían suscrito otras compañías de ferrocarriles, si no todas, podrían responder al deseo de blindar el colectivo de la influencia sindical, sobre todo de la anarquista, después del periodo de huelgas comprendido entre 1912 y 1919. A la vez tuvo como consecuencia una endogamia corporativa que no dudamos que podría explicar la baja conflictividad ferroviaria durante el periodo 1931 a 1936 y, aún, la posición del colectivo ferroviario en Cataluña hasta el fin de la Guerra Civil. A estos factores debería añadirse el de las mejoras en las retribuciones salariales que ha descrito Emerenciana Paz Juez (Juez, 2000). Naturalmente, estas afirmaciones requieren de más investigación y por ahora no pueden ser tomadas más que como hipótesis de trabajo.

---

<sup>42</sup> «Tomo nota muy preferente de los deseos de ingreso en esta compañía del muchacho Eduardo Garzón que ha sido recomendado por S.A.R. el Infante D. Carlos, y por el que tanto se interesó V. en su buena carta del actual, pero como en cumplimiento del convenio que tiene esta compañía con el Regimiento de Ferrocarriles ha de cubrir con personal militar casi todas sus vacantes que vayan ocurriendo y como por otra parte su recomendado es demasiado joven [...]». Carta que envía Joaquín de Salas, Capitán General, al director general de Ferrocarriles de Cataluña. 14 de agosto de 1930. FGC Fons FSB-FCC 912504/07.

En todo caso, la documentación del periodo conservada por esta empresa tan sólo facilita información sobre la presencia sindical de la SNF, sin que parezca que la FNIF tuviera representación aparente. Por una crónica periodística conocemos que en octubre de 1933 una denominada Agrupación Ferroviaria Radical invitaba a todo el personal de Ferrocarriles de Cataluña i de Sarriá a una asamblea general, que suponemos fundacional. No hemos obtenido más información sobre esta supuesta fuerza sindical que permita comprender su posicionamiento político ni su radio de acción.<sup>43</sup>

Quizás fue este un ferrocarril de vida apacible en consonancia a los barrios y a las nuevas periferias a las cuales debía servir, exclusivamente dedicado al transporte de viajeros que tomarían un cariz aburguesado. El dibujante Valentí Castanys publicó en 1932 una serie de viñetas sobre las estaciones de ferrocarril de Barcelona. En la correspondiente al Ferrocarril de Sarriá puede apreciarse la característica acomodada del viajero de esos trenes.<sup>44</sup>

### **El proceso de depuración de agentes en las compañías de ferrocarriles de vía estrecha en Cataluña. Una investigación en marcha**

Debemos suponer que durante la segunda quincena del mes de enero de 1939 el servicio ferroviario en la CGFC y en FSB-FFC se redujo hasta casi su desaparición. Especialmente por el gran número de agentes que habían sido llamados a filas, por la desmoralización y, en el caso de las líneas de la CGFC, porque estas resultaron duramente castigadas por el ejército republicano en retirada que, con el fin de ralentizar el avance rebelde y dificultar su gestión territorial, destruyó un número importante de obras de fábrica e incendió algunas cocheras.

El establecimiento del *Nuevo Estado* en Cataluña, finalizada su ocupación a principios de febrero de 1939, conllevó la eliminación del estado de derecho, el sistema de garantías y de libertades fundamentales mediante una estrategia de erradicación de las estructuras políticas, sociales y convivenciales preexistentes (Ginard & Capellà, 2008:9-18). Durante la guerra, los territorios bajo dominio franquista habían sufrido diferentes oleadas represivas que han sido agrupadas por la historiografía en tres etapas (Bahamonde, 1938). La que aconteció en Catalunya fue la tercera y se caracterizó por la unidad de criterio en las sentencias convenida tras la gestación, durante el primer gobierno

---

<sup>43</sup> *El Diluvio*, Núm. 248. 18/10/1933:4.

<sup>44</sup> Castanys, V. «Les quatre estacions». *Almanac d'El Be Negre*, 1932. Pàg. 7

de burgos, de la Ley de Responsabilidades Políticas de 9 de febrero de 1939 (Pagès, 2009:22). Desde el primer momento de la llegada de los sublevados hubo juicios militares sumarísimos con penas de muerte, ejecutadas o conmutadas, encarcelamientos masivos y la integración de los presos políticos en los Batallones de Trabajadores (Màrius, 2016). El órgano represivo franquista se alimentaba de delaciones a las Brigadas de Información e Investigación Social del Cuerpo General de Policía, la Guardia Civil, la Policía Armada, la Segunda Bis del Ejército y la Delegación Nacional de Información e Investigación de FET y de las JONS (Ginard, 2008. Pp 48).

Sobre la cuestión de como afectó el régimen franquista a las mujeres, cabe remarcar que el paternalismo del régimen atenuó, en su mayoría, las condenas a mujeres pero a cambio experimentaron los durísimos efectos económicos de la aplicación de la Ley de Responsabilidades Políticas (Moreno, 2010). Ellas, además de ser sometidas al trato discriminatorio por razón de género que impulsaba el *Movimiento* por medio de la «represión cotidiana», sufrieron el terror en el entorno civil (Núñez, 2003:31-41). Hubo vejaciones y practicas excluyentes ampliamente analizadas (Ibáñez, 2017; Manghini, 1997:88; Alcalde, 1996:27; Ranz Alonso, 2019).

La cifra de presos, hombres y mujeres, alcanzó en 1940 el 10% de la población activa del Estado español (Ginard, 2008:60), hecho que produjo un altísimo perjuicio en el tejido económico ya mermado por la Guerra Civil. En aras del sostenimiento de la dictadura, la represión cobró rápidamente una dimensión disuasoria que se tradujo, además de los juicios y sentencias por vía militar, en la denominada *multi-represión*, que, como agravante punitivo, propuso la depuración de funcionarios de corporaciones y empresas concesionarias de servicios públicos.

Según decreto de 27 de febrero de 1939 (BOE 27/02/1939), que desarrollaba la Ley de Responsabilidades Políticas, quedaron fijadas las bases para la depuración de dicho colectivo. Esta estrategia represiva y punitiva tuvo un papel destacado para castigar, en el campo laboral, purgando a quienes hubiesen servido a los intereses republicanos, así como para favorecer la aparición de nuevos adeptos.

Analizando, por comparación, las depuraciones de los distintos colectivos profesionales que fueron sometidos en Catalunya a dicho cribaje, concluimos que alrededor del 20% de los trabajadores sometidos al proceso de depuración, tuvieron un expediente desfavorable, hecho que suscita que fueran cesados o suspendidos de forma temporal o definitivamente. En todos los casos, tal y como veremos a continuación analizando ambas compañías de ferrocarril de vía estrecha, los trabajadores debían

declarar y ser aprobados por una junta, creada por la empresa u organismo público, para ser readmitidos. En el caso de la depuración de los maestros de escuela, en la provincia de Gerona el 28,22 fueron sancionados, el 8,21% fue separado, el 2,93% suspendido temporalmente, el 7% trasladado, el 7,85 inhabilitado para ocupar cargos directivos (Marquès, 2017:110). El 33%, de los profesores del Valles Oriental pasaron un expediente de desfavorable de depuración y la mitad de ellos fueron expulsados y la otra mitad destinados a otros territorios (Navarro, 2009:113).

El grado de implicación de los colectivos con las políticas republicanas fue determinante para su acendramiento, por ejemplo, en el caso de los museos en Catalunya, concretamente el *Museu d'Arqueologia de Catalunya*, la cifra de depurados desfavorablemente no llega a la media del 20% aunque, no en un elevado número, hay que tener en cuenta que los trabajadores con una mínima implicación política no se presentaron después de febrero de 1939 (Gracia, 2002:314). Un caso similar es el de los abogados del Ilustre Colegio de la Abogacía de Barcelona con cerca de un 10% abogados sancionados (Monfort, 2013:127-130) una cifra similar a la de los médicos que llegó al 9% (Cortada, 2008:270) aunque hay también excepciones como la del *Col·legi de Metges de Giorna* con un 20% de sancionados, casi la mitad de los cuales fueron expulsados (Carreras, 2016:21). En el caso de los arquitectos del *Col·legi d'Arquitectes de Catalunya* la cifra de sancionados llegó al 13'5% (Domenech, 2017:145-157).

Las cifras de depurados ascienden en los casos de organismos con una gran cantidad de trabajadores agrupados en distintas categorías profesionales de distinto grado de especialización. En el Ayuntamiento de Barcelona, con un total de 2500 trabajadores, el 76% de ellos fueron sancionados (Gil, 2016:121), el 8,3% de los trabajadores del Ayuntamiento de Granollers no se presentaron y el 10,62% fueron suspendidos (memoria.cat). Entre el 14 y el 20% de los 1499 estibadores del puerto de Barcelona fueron sancionados, un 18,3% no se presentó finalizada la guerra y el 12,6% de los trabajadores fueron jubilados (Gelabert, 2002:105-118).

En este contexto descorazonador el nuevo poder conminó a todos los ferroviarios para que volviesen al trabajo durante los meses de febrero y marzo. Con todo, algunos de ellos se fueron incorporando, parece que espontáneamente, a partir del día 27 de enero. También se reincorporarían algunos de los cargos técnicos directivos que habían sido expulsados en 1936, que regresaban como vencedores. En adelante avanzaremos algunos resultados de nuestra investigación sobre la depuración de agentes en la CGFC i la FSB-

FFC, que efectuamos en el marco de la subvención concedida por el Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática.

Nada más volver al trabajo los agentes de la CGFC y FSB-FFC fueron movilizados, comprendidos los del reemplazo de 1942, por lo tanto, también lo fueron los aprendices. La movilización conllevó su presentación obligatoria ante la Auditoría de Guerra, a partir del 20 de febrero, que la Jefatura Militar de Ferrocarriles había instalado en el segundo piso de la estación de Francia, en las antiguas oficinas de MZA. Su presentación ante esa instancia resultaba imprescindible para que pudiesen seguir trabajando en la empresa. Ya avanzamos que los que habían sido contratados con posterioridad a 18 de julio de 1936 no fueron reconocidos como empleados.

Ese procedimiento sería complementado por la promulgación, el 27 de febrero, del Decreto sobre depuración de funcionarios (Polo, 2015:89). Entretanto se iniciaba el proceso depuratorio, casi medio centenar de agentes de la CGFC fueron detenidos por la Guardia Civil, muchos de ellos en su puesto de trabajo. La información que ha conservado el fondo documental de la compañía del ferrocarril permite descubrir que alguna de las notificaciones las comunicaba un antiguo sindicalista de la FNIF, al parecer, reconvertido en defensor del nuevo orden.<sup>45</sup> En un sentido contrario, la nueva dirección reclamó la libertad de algunos agentes que se encontraban en campos de concentración, después de haber servido en el ejército republicano, con el argumento que resultaban imprescindibles para la explotación del ferrocarril.<sup>46</sup>

Comisión gestora de la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes. Diciembre de 1940

Presidente	Narciso Amigó García, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Vocales por el Ministerio de Obras Públicas	Jaime Puigoriol Botey, Pablo Novell Jolonch, Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
Vocal por los accionistas de la CGFC	Felipe Bertrand Güell
Vocal por los obligacionistas de la CGFC	José Rovira Gayris

<sup>45</sup> FGC Fons CGFC [120160/08]. Existen dos notificaciones de detención en que Josep Bros, antiguo miembro del comité sindical obrero por la FNIF, comunica a sus superiores la detención de dos empleados por la Guardia Civil, indicio evidente, junto con el hecho que este empleado no fue sancionado, que había obtenido el favor de los vencedores.

<sup>46</sup> «tenemos la satisfacción de comunicar a V.S. que, encontrándose en calidad de prisionero de guerra en el Campo de Concentración de Gavá (Barcelona) Juan Falgá Palau de 34 años de edad el cual a más de ser una persona completamente adicta al Glorioso Movimiento Nacional, como lo acredita los dos avales que adjunto tenemos el honor de acompañar, concurren en él la circunstancia de ser un empleado que en todo momento ha demostrado principios de subordinación y disciplina en el cargo que se le tenía confiado y precisando su valiosa cooperación para la puesta en explotación de los servicios del ferrocarril, nos permitimos rogar a V.S. tenga a bien disponer, si así lo estima oportuno, que el expresado agente quede en situación de poder reintegrarse cuanto antes al servicio de esta Compañía» FGC Fons CGFC [1201602/08]

Vocal por el Consejo de Administración del Ferrocarril Manresa-Berga Antonio Pons Arola

Vocal por los usuarios de las compañías Joaquín Molins Figueras

Vocal Interventor, por el Ministerio de Hacienda Moisés Iglesias Arza

Fuente: Archivo General del Ministerio de Fomento. 35349-4

En su estado actual de ejecución, nuestro trabajo permite ofrecer ya algunas primeras magnitudes del resultado de los procesos de depuración en la CGFC, aunque no hemos podido confirmar todavía el número total de agentes que fueron sometidos al proceso. Entre los que lo sufrieron, los que recibieron sanción ascienden a un 19% de la plantilla, de los cuales un tercio fueron expulsados de la compañía. Medio centenar fueron sometidos a juicios sumarísimos y en relación con este acto punitivo, descubrimos que algunos de los expulsados lo fueron por ser familiares directos de encausados en otros sumarísimos, aunque su proceso no tuviera relación alguna con el ferrocarril. Las mujeres representaban un colectivo reducido en la empresa ferroviaria. Aun así, el patrón represivo se reprodujo sobre este colectivo y el número de mujeres sancionadas representó el 17%. El conocimiento que tenemos de FSB-FFC es más parco. Hemos obtenido alguna información de 221 de los 372 agentes que componían la plantilla el 18 de julio de 1936. La mayor parte ellos fueron movilizados o readmitidos como agentes. El número de sancionados o despedidos es muy reducido. Cinco de ellos fueron citados por la justicia militar. Ahora bien, no sabemos cuál fue el caso de los 149 agentes de los que todavía no hemos obtenido información. Obtenidas estas primeras magnitudes, nuestro trabajo se centrará en el conocimiento cualitativo y pormenorizado de la característica de las sanciones a través de la consulta de los sumarísimos, la segmentación de los sancionados por especificidades profesionales, por lugar de residencia, por género, entre otros aspectos.

Nos ha interesado también la posible relación del colectivo de ferroviarios con los comités antifascistas locales, durante la etapa 1936-1939. Con todo, ese camino parece topar con dificultades, pues la consulta de la *Causa General*, en los municipios seleccionados por hallarse en ellos los talleres o depósitos de la compañía, por lo que concentraban un gran número de ferroviarios, no nos ha ofrecido prácticamente ningún resultado. De ahí la duda de si los ferroviarios eran en aquellos tiempos un grupo endogámico, más preocupado de sus intereses que de los colectivos, como parece indicar

la latencia del movimiento sindical durante la década de los treinta, por más que en sus declaraciones pareciera que solo les moviera el interés por la causa común.

## **Conclusiones**

Hemos considerado que la investigación que llevamos a cabo, sobre la depuración de agentes de la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes y Ferrocarriles de Sarriá-Barcelona-Ferrocarriles de Cataluña, requería de una descripción previa de la situación de los trabajadores ferroviarios en Cataluña durante los años treinta. Esa aproximación resultaba necesaria para la comprensión del escenario final, el de las confiscaciones de las compañías y, cuando la finalización de la Guerra Civil, la represión ejercida por los vencedores contra los que los que habían participado de unos hechos que tenían los precedentes durante los años anteriores. Para realizarla nos hemos apoyado en la bibliografía disponible, que ha tratado parcialmente la temática. Asimismo, en los fondos documentales de las compañías ferroviarias, que nos ha cedido Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), y en otra documentación depositada en el Centro Documental de la Memoria Democrática, en el Archivo General del Ministerio de Fomento, y en los diarios oficiales de la Generalitat de Catalunya y en diferentes crónicas periodísticas coetáneas. Todo ello nos ha convencido de que el escenario laboral en las compañías ferroviarias catalanas de vía estrecha, durante los años treinta, fue extremadamente complejo por la presión que ejercían los sindicatos mayoritarios sobre unas empresas casi siempre al borde de la quiebra, incapaces de asumir las pesadas cargas financieras derivadas de las demandas laborales de su personal. Sobre esta problemática intercedió la Generalitat de Catalunya. Hemos demostrado que el organismo autónomo no pareció tener ningún interés en asumir las competencias sobre ferrocarriles. Pero sí medió en los conflictos laborales a través de la formación y gestión de los jurados mixtos de ferrocarriles. Aun así, las turbulencias políticas provocarían que las ambiciones mediadoras de la Generalitat se viesen decisivamente diluidas, tanto porque el gobierno central tendía a considerar el ferrocarril como una sola red, como porque con las derechas en el poder, después del 6 de octubre de 1934, los instrumentos de mediación serían ninguneados. En ese caldo fue cociéndose la insatisfacción de los ferroviarios. Por ello, con posterioridad al levantamiento fascista de 18 de julio de 1936, fracasado en Cataluña, la revolución trajo consigo la confiscación de un gran número de empresas i entre ellas, todas las de ferrocarriles. A partir de ese momento se instauraría en ellas un nuevo orden dominado por el acceso de los trabajadores a la dirección de los ferrocarriles, que se

caracterizaría por una rápida evolución hacia la centralización. Con el final de la Guerra Civil y el triunfo de los sublevados, estos someterían a los agentes ferroviarios a un proceso de depuración de responsabilidades políticas. En el momento de concluir este artículo los primeros resultados indican, para las compañías en estudio, un comportamiento represivo parecido al que Francisco Polo Muriel ha dado a conocer en su tesis doctoral para las grandes compañías de vía ancha, por lo que las sanciones afectaron a un número aproximado al veinte por ciento de la plantilla laboral.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- ALCAIDE GONZÁLEZ, RAFAEL (2015). *El ferrocarril en la ciudad de Barcelona (1848-1992)*. Barcelona, Universitat de Barcelona (Tesis doctoral)
- CUELLAR VILLAR, DOMINGO (2018) «Razones y maravedís. Una mirada crítica a los negocios del ferrocarril en España (1844-1943)». *Hispania Nova. Revista de historia contemporánea*. Núm 16. Pag. 522-557
- GORINI SANTO, CARLES (2022) «Confiscació, Guerra Civil i repressió al ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona». *Recerques*. Núm. 80. Pàg. 83-106
- GORINI SANTO, CARLES (2011) *La vaga dels ferroviaris catalans del 1912. Una mirada des de la premsa escrita*. Universitat de Girona (Treball final de màster. Inèdit)
- JUEZ GOZALO, EMERENCIANA PAZ (1991) *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*. Universidad Complutense de Madrid. (Tesis doctoral)
- JUEZ GOZALO, EMERENCIANA PAZ (2000) *Los ferroviarios de las antiguas compañías. Una historia desconocida*. Gijón, Ediciones Trea.
- MUÑOZ RUBIO, MIGUEL; COMÍN COMÍN, FRANCISCO; MARTÍN ACEÑA, PABLO; VIAL OLIVARES, JAVIER (1998). *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid, Anaya.
- NADAL OLLER, JORDI (1975) *El fracaso de la revolución industrial en España*. Barcelona, Ariel Historia.
- PASCUAL DOMÈNECH, PERE (1983) «La construcción del ferrocarril de Barcelona a Vilanova i Valls». *Quaderns de Vilaniu*. Pàg. 71-79.
- PASCUAL DOMÈNECH, PERE (1985) «Ferrocarrils i industrialització a Catalunya». *Recerques*, Núm. X. Pàg. 43-72

PASCUAL DOMÈNECH, PERE (1998) «El ferrocarril carbonífero de Sant Joan de les Abadesses (1867-1900). La frustración de una empresa estratégica». *Revista de Historia Industrial*. Núm. 14. Pàg. 11-42

PASCUAL DOMÈNECH, PERE (1999) *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana (1843-1898)*. Barcelona, Universitat de Barcelona.

PASCUAL DOMÈNECH, PERE (2000) «La gran decepción. La rentabilidad de las acciones de los ferrocarriles catalanes (1849-1943). *Revista de Historia Industrial*. Núm. 17. Pàg. 11-59.

PASCUAL DOMÈNECH, PERE (2016) *El ferrocarril a Catalunya. Una historia de la seva explotación (1848-1935)*. Vol. I i II. Barcelona, Eumo.

PLANAS MARESMÀ, JORDI (2020) «El sindicalisme rabasaire a la comarca d'Igualada». *Miscellanea Aqualatensia*. Vol. 19. Pàg. 193-224.

PLAZA PLAZA, ANTONIO (2020) «El sindicalismo ferroviario de origen empresarial en España y la lucha de las compañías contra la acción reivindicativa (1913-1920). *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*. Núm. 39. Pàg. 81-107.

POLO MURIEL, FRANCISCO (2011) La depuración franquista sobre el personal de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (1936-1943). En: MIGUEL MUÑOZ RUBIO (Dir). *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*. Pàg. 299-326.

POLO MURIEL, FRANCISCO (2015) *La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo (1936-1975)*. Universidad Autónoma de Madrid (Tesis doctoral)

RINGROSE, DAVID (1972). *Transportation and Economic Stagnation in Spain, 1750–1850*. Durham, NC: Duke University Press.

TEDDE LORCA, PEDRO (1996) «De la primera a la segunda Restauración. El sector público y la modernización de la economía española (1875-1975)». *Ayer*, Núm. 21. Pàg. 15-49.

TORTELLA CASARES, GABRIEL (1970) «La evolución del sistema financiero español de 1856 a 1868». *Ensayos sobre la economía española a mediados del siglo XIX*. Pàg. 17-145

TORTELLA CASARES, GABRIEL (1973) *Los orígenes del capitalismo en España: banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*. Madrid, Tecnos.