

Els primers ferroviaris del tren d'Olot

Text > JOSEP CLARA, historiador

Ara fa cent trenta anys, el 13 de novembre de 1895, el ferrocarril d'Olot va inaugurar el servei entre Salt i Amer, sota els auspicis d'una companyia anglesa. El 1900 va arribar a les Planes, i el 1902 a Sant Feliu de Pallerols. L'obra, oberta per etapes, enmig de la crisi finisecular i el desastre colonial, no va completar el trajecte ideat fins al 1911, en què les vies de ferro van connectar oficialment Girona amb Olot. A partir

del 1909, el capital de la companyia ja era del país.

El tren, en el marc de la revolució industrial i dels transports, va significar l'existència d'una professió nova, la de ferroviari, que es distribuïa en serveis administratius, de moviment, via i obres i tallers; és a dir: caps d'estació, maquinistes, fogoners, factors, guardaagulles, mossos, operaris especialitzats, peons, guardavies, guarda-barreres... El 1897, el ferrocarril d'Olot

donava feina a quaranta-dos treballadors. El 1909 ja eren cent deu, i el 1912 arribaven a cent vuitanta.

La pregunta fonamental és: on van ser reclutats? De quin origen geogràfic provenien aquests empleats? Si ens fixem en el lloc de naixement conegut dels caps d'estació que hi van exercir des de la inauguració de la línia fins a 1915, trobem una munió de poblacions allunyades de la ruta del tren i ben poques del recorregut pròpiament dit.

Gent de fora

És veritat que Florenci Faig Serra (Girona, 1872), Romà Lamarca Carreras (Girona, 1854) i Fèlix Moner Casademont (Girona, 1865) eren originaris de la capital, i que Jaume Vilanova Canadell procedia de les Planes (1880). Però molts altres havien arribat de fora. Els aragonesos acreditaven procedències diverses: Victoriano Arias Castán (Laspuña, 1877); Ignasi Citoler Serra (Binaced, 1871); Marcelino Egea Abuelo (Graus, 1877); José Gascón Rabaza (Cañada de Benatanduz, 1876) i Tomás Peña Navarro (Fréscano, 1888). El País Valencià hi era representat per Francesc Granell Granell (Sueca, 1875), que arribà a Girona a causa del servei militar. Un altre cap era andalús: José Pérez Sánchez (Tarifa, 1872), i dos provenien d'ultramar: Antonio Ramió Viera (Buenos Aires, 1878) i Emilio Ruiz Ramírez (la Palma, Cuba, 1882). La resta incloïa Domènec Barnola Vigo (Llívia, 1856); Joan Pallí Bussot (Calonge, 1864); Eligi Marull Ribot (Palamós, 1878); Antoni Montané Valls (Marçà, 18??); Amadeu Saboya Coll (Barcelona, 1878); Manuel Costa Llorens (Cadaqués, 1889) i Ramon Santaló Güell (Montagut, 1858).

Un primer grup de ferroviaris va sorgir dels obrers constructors de la mateixa infraestructura viària i del



>> Ferroviaris de 1910, a l'estació de Girona.

(Foto: AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI. AUTOR DESCONEGUT.)

llicenciament de l'exèrcit. Això mateix va passar a la línia de Sant Feliu de Guíxols. Jaume Gascón Rodà, fill d'un dels participants, ens ho explica: «El meu pare havia vingut d'altres terres a treballar a les obres del tren, i el llogaren tot seguit perquè el seu pare, pocs mesos abans, hi havia trobat la mort en una esclavissada entre Amer i les Planes, mentre ell encara era a la guerra de Cuba». El pare d'en Jaume, Manuel Gascón Rabaza, de Cañada de Benatanduz, es va casar a les Planes, el 1901, amb Maria Rodà Aubert. El seu germà, José Gascón Rabaza, del mateix origen, va arribar ja casat i, al llarg dels anys, fou cap de les estacions del Pasteral, les Planes, Girona i Olot.

Els aragonesos hi arrelaren en unir-se en matrimoni amb noies del país. Arias es va casar a Bescanó, el 1902, amb Francesca Viñas Saguer. Citoler ho va fer a Salt, el 1896, amb Gràcia Vilagran Culubret. Egea va seguir el mateix camí, a la Celler, el 1907, amb Maria Massegú Figueras. I Peña, el 1910, a Sant Feliu de Pallerols, amb Elvira Vila Pagès, llevadora del poble.

Aquest fenomen no solament es va repetir entre els caps d'estació, sinó entre els diversos oficis del tren. El 1894, Francesc Filló Benedet, d'Albelda (Osca), resident a Amer, es va unir en matrimoni amb Maria Fontàs Ter, d'Amer. El 1895, Pere Salvador Salvat, de Barcelona, veí d'Amer, ho va fer amb Francesca Duran Pons, d'Amer. El 1898, Bonaventura Vidal Cera, d'Estada (Osca), resident a Amer, amb Consol Palahí Fabrellas, de Santa Eugènia. El 1899, Nonito Grasa Salas, de Radiquero (Osca), resident a les Planes, amb Maria Casadevall Martí, de Sant Esteve de Llémena. El 1901, Pedro Alegre Salastino, d'Allepuz (Terol), veí de les Planes, amb Narcisa Tarrés Arnau, de les Planes. El 1904, Juan Antonio Rabaza Oliver, de Cantavieja (Terol), veí de Sant Feliu de Pallerols, amb Lluïsa Vilamitjana Oller, de Sant Feliu de Pallerols. El 1906, Josep Margó Llahí, del Departament dels Pirineus Orientals, resident a Sant Feliu de Pallerols, amb Dolors Moiset Vilar, de Sant Feliu de Pallerols. El 1910, Joaquín Villanueva Santafé, d'Olva (Terol), veí de Sant Feliu de Pallerols, amb Maria Julià Colom, de Sant Iscle de Colltort. El 1911, Joan Roig Aldabó, de Barcelona, veí d'Amer, amb Paula Masachs Buxó, d'Amer.



>> L'estació de Salt, que va ser la que va inaugurar la línia. (Foto: AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI. SALVADOR CRESCENTI.)

Els aragonesos hi arrelaren en unir-se en matrimoni amb noies del país. Arias es va casar a Bescanó amb Francesca Viñas Saguer. Citoler ho va fer a Salt amb Gràcia Vilagran Culubret. Egea va seguir el mateix camí, a la Celler, amb Maria Massegú Figueras. I Peña, a Sant Feliu de Pallerols, amb Elvira Vila Pagès, llevadora del poble

Altres empleats procedien de l'Empordà, com ara Emerencià Minobis Casadevall (Pont de Molins, 1866); Josep Ridaura Casademont (Figueres, 1880); Marià Ruiz Falgàs (Figueres, 1885) i Joan Santaló Bosch (Figueres, 1889). Eren garrotxins de la banda nord o central Pere Comerma Pujol (Mieres, 1866); Josep Pujals Pineida (Montagut, 1876); Josep Girgas Reixach (Santa Pau, 1876), i Isidre Torrentà Bassols (Tortellà, 1886). Uns altres arribaren d'altres contrades catalanes relativament properes: Antoni Rosell Eloy (Sant Quintí de Mediona, 1888); Josep Tordera Julià (Roda de Ter, 18??) i Antoni Aiguadé Grau (Sant Andreu, 1859). De les Terres de l'Ebre, Melquíades Puig García (Riba-roja, 1864) i Lluís Roig Prades (Tortosa, 1858). De l'Aragó, Miquel Moli Sopena (Juseu, 1864), i de Castella endins, Anastasio Sánchez Pérez (Toledo, 1892).

D'altra banda, no és un fet extraordinari que personal experimentat en altres línies fos captat per al grup inicial de treballadors. El primer maquinista documentat va ser Manuel Car-

bonero del Pozo, natural d'Aranjuez, que el 1895 va ser pare d'un infant nat a Amer, fruit del matrimoni amb Rosa Riera Serrat, de Sant Andreu. Els caps d'estació Moner i Sàbat sembla que abans havien treballat al tren de Palamós, i el maquinista Margó procedia de Manresa.

Que el personal de la primera època era majoritàriament forà ho corrobora el cens de població de Sant Feliu de Pallerols de l'any 1910. A més del cap d'estació Florenci Faig, hi apareixen inscrits els ferroviaris següents: Feliciano Conesa Vicente (Cañada de Benatanduz, 1876); Joan Falguera Capdevila (Caldes de Montbui, 1856); Manuel Gascón Rabaza (Cañada de Benatanduz, 1878); Francesc Granell Granell (Sueca, 1875); José Martos Navarro (Cuevas de Vera, 1879); Francisco Palomo Gascón (Cantavieja, 1871); Tomás Peña Navarro (Fréscano, 1888); Lluís Perpinyà Feliu (Banyoles, 1872); Antonio Rabaza Oliver (Cantavieja, 1875); Claudio Salas Roche (Tauste, 1880); Daniel Usán Alastrué (Barcelona, 1895) i Juan Usán Berni (Tauste, 1864).

Fer-se en el dia a dia

La formació inicial dels empleats del tren solia ser elemental. El treball diari, però, els va proporcionar una eina adequada per a la feina específica i, en molts casos, per progressar en l'escala ferroviària. I ho van fer des de baix. Va ser possible passar de jornalier a cap d'estació. Francesc Granell explica que, en el cas del seu avi, així va ser. De la mateixa manera, Ernest Costa recorda que «l'avi gairebé no havia pogut posar els peus a l'escola, però sempre havia tingut el deler d'aprendre, de saber coses». Parlava d'Esteve Saboya Coll (Barcelona, 1880 - Bescanó, 1945), que el 1921 va ser nomenat cap d'estació a Bescanó.

Només uns pocs havien cursat els estudis de batxiller (Romà Lamarca, Joan Pallí, Ramon Santaló) o tenien experiència en qüestions administratives. Seria d'aquests últims Florenci Faig, que havia estat nomenat funcionari públic el 1894, com a inspector de l'impost de cèdules personals de l'empresa arrendatària a la província.

De Domènec Barnola, el dia 1 de febrer de 1896 el *Diario de Gerona* informà: «Ayer fue detenido por el jefe de Vigilancia de esta capital el administrador de la Central del Ferrocarril de Olot Domingo Barnola, cuyo sujeto según parece debe sufrir la pena de un año y un día de prisión correccional, que le fue impuesta en sentencia dictada por la sección tercera de la Sala de lo criminal de Barcelona. Como el



>> Amadeu Saboya Coll (Barcelona, 1878 - Sant Esteve d'en Bas, 1948), cap d'estació a Amer, Olot i Girona. (Foto: AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI. UNAL.)

detenido era en la actualidad persona que tenía toda la confianza de la famosa compañía del referido ferrocarril, hiciéronse con tal motivo muchos comentarios en todos los centros». El 1880, ell i el seu pare havien estat encausats criminalment, pel su-

posat delictes d'atribuir-se la titulació de professors en medicina.

Presència femenina

Ben aviat també la dona es va incorporar al treball ferroviari. La discriminació en aquesta tasca va existir i persistir en les disposicions i els reglaments, i naturalment a l'hora de rebre el salari corresponent, complementari de l'economia familiar. Normalment eren esposes o filles de capatassos, peons o obrers ferroviaris.

La primera guardabarrera de la qual he trobat documentació és la que s'encarregava de vigilar el pas a nivell de Salt, sobre el camí que conduïa al Manicomi Provincial. Era Dolors Farrés Teixidor (Vilamallà, 1869 - Salt, 1949). Es va responsabilitzar de la feina entre els anys 1905 i 1931, i fou mare del també ferroviari Joaquim Nouguet Farrés (Figueres, 1887), incorporat a la companyia el 1912.

De començament del segle xx era, així mateix, la Siseta, veïna de les Planes, evocada per Jaume Gascón: «Per quinze pessetes al mes feia de guardabarrera» i «s'havia llevat, com de costum, ben aviat per anar a formar el



>> L'estació d'Amer, a mig camí del trajecte. (Foto: AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI. SALVADOR CRESCENTINI.)

pas de la carretera, al costat mateix del cafè de la Caseta, per al primer tren de les quatre de la nit».

Per acabar

El tren d'Olot va ser una realitat en un medi en què dominava el paisatge agrícola, miner i bosquerol, però amb una presència industrial important, dedicada al tèxtil, el paper i l'alimentació, ben representada a municipis com Girona, Salt, Bonmatí, Anglès, les Planes, Sant Feliu de Pallerols i Olot. L'excedent demogràfic més notable del sector primari va dur mà d'obra cap a la indústria, on també va trobar col·locació la dona.

El tren se'n va beneficiar, de l'excedent demogràfic, especialment a nuclis com Amer, on es van aixecar els tallers de manteniment del material rodant i la població va recuperar les pèrdues de veïns experimentades durant la segona meitat del XIX. La família ferroviària hi arrelà, i la professió va passar de pares a fills i germans. Però el personal del primer temps va arribar, en bona part, de fora, de territoris més pobres i, en menys proporció, de poblacions gironines o barcelonines amb experiència carril·laire.

Va funcionar la solidaritat veïnal envers els nouvinguts, la qual cosa va contribuir a la seva integració. No es pot dir el mateix d'algun representant de l'estament eclesiàstic, com el rector de les Planes, que malparlava d'ells i recomanava a les noies que no s'hi barreassin. «Calia no adonar-se de la seva presència», recorda Jaume Gascón, «per tal d'evitar que aquella vall de Déu no quedés encantada pel mal del segle, com si la majoria d'aquells ignorants escarrassos de feina, començant pel meu pare, fossin portadors del virus d'una nova enciclopèdia encara pitjor que la francesa».

La plantilla va canviar, progressivament, a favor dels nascuts a les poblacions de la línia. D'aquesta manera, l'any 1936, els originaris d'aquestes poblacions representaven el 70 % del conjunt. Amer, Sant Feliu de Pallerols i les Planes hi tenien la proporció més alta. En canvi, eren molt pocs els nascuts a la ciutat d'Olot, que oferia unes possibilitats de treball més heterogènies. Només n'hi trobem dos: Josep Castanyer Cortada (Olot, 1883) i Rossend Ridaura Oriol (Olot, 1904), fill del ferroviari originari de Figueres esmentat abans.



>> El tren d'Olot a la sortida de Girona. (Foto: AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI. SALVADOR CRESCENTI.)

	Caps d'estació del primer temps
Girona	Domènec Barnola Vigo, 1898-1911 Florenci Faig Serra, 1911-1925
Salt	Salvador Serra, 1897 Romà Lamarca Carreras, 1898-1916
Bescanó	Fèlix Moner Casademont, 1897-1899 Victoriano Arias Castán, 1901-1903 Ignasi Citoler Serra, 1905-1908 Marcelino Egea Abuelo, 1909 Joan Pallí Bussot, 1911-1915
Bonmatí	José Pérez Sánchez, 1908-1915
Anglès	Jeroni Oliveras, 1897-1899 Francisco Linares, 1901 Josep Sàbat, 1902-1903 Victoriano Arias Castán, 1904-1915 Antonio Ramió Viera, 1915-1936
La Cellera de Ter	Florenci Faig Serra, 1897-1907 Eligi Marull Ribot, 1908-1910 Jaume Vilanova Canadell, 1911-1915
El Pasteral	José Gascón Rabaza, 1909-1911 Marcelino Egea Abuelo, 1911-1944
Amer	Fèlix Moner Casademont, 1895 Ramon Santaló Güell, 1897-1899 Antoni Montané Valls, 1901-1906 Amadeu Saboya Coll, 1907-1915 Francesc Granell Granell, 1915-1937
Les Planes d'Hostoles	Jaume Vilanova Canadell, 1902-1911 José Gascón Rabaza, 1911-1925
Sant Feliu de Pallerols	Ramon Santaló Güell, 1902-1907 Florenci Faig Serra, 1908-1911 Tomàs Peña Navarro, 1912-1915
Sant Esteve d'en Bas	Antonio Ramió Viera, 1912-1915 Manuel Costa Llorens, 1915-1925
Les Preses	Francesc Granell Granell, 1912-1915 Emilio Ruiz Ramírez, 1915-1921
Olot	Ramon Santaló Güell, 1911-1916