

Biblioteca Ferroviaria



MM07026

ETI 3848

L'accident del tren de Sarrià de febrer del 1939

Una tragèdia censurada

Jordi Font-Agustí
Víctor Canosa
Antoni Gras Font

Pont del Petroli



Primera edició, juny del 2024
Badalona

ISBN: ISBN: 978-84-128679-0-9
D.L. B 8699-2024

© del text: Jordi Font-Agustí, Víctor Canosa i Antoni Gras Font
© del pròleg: Joan Villarroya Font
© d'aquesta edició: Associació Cultural de Poesia Pont del Petroli

Imatge de la coberta: Tren encapçalat per l'automotor 15 en una imatge dels anys 70. Autor desconegut. Arxiu FGC. Disseny Vicenç Lafebre.

Imatge de la contracoberta: Recreació de les plaques dels cotxes del tren causant de l'accident. Disseny Victor Canosa.

Compaginació: César Ariño Planchería

Tots els drets reservats. Es prohibeix la reproducció total o parcial d'aquesta obra per qualsevol mitjà o procediment, i el lloguer o préstec públic sense l'autorització per escrit dels titulars del copyright, llevat de les excepcions previstes per la llei.

Índex

Pròleg	5
Introducció	7
1. La gestió de Ferrocarriles de Cataluña, S.A. entre el gener del 1936 i el 26 de gener del 1939.	9
1.1. Els primers anys 30 i els primers mesos del 1936	9
1.2. L'inici de la guerra civil	13
1.3. El primer any de guerra	15
1.4. El segon i tercer anys de guerra.	17
1.5. Actuacions de la propietat durant la guerra.	19
2. L'ocupació de Barcelona i els seus efectes en la companyia	21
2.1. El Servicio Militar de Ferrocarriles confisca l'empresa.	21
2.2. La represa del servei	22
2.3. La depuració del personal	24
2.4. Les actuacions fetes la resta del 1939	25
3. La línia de Terrassa i els trens que hi circulaven	27
3.1. La línia i la seva orografia	27
3.2. Els trens	28
3.3. Els sistemes de frenat	32
4. L'accident del dia 11 de febrer del 1939	37
5. Actuacions fetes dins la companyia	43
6. La investigació de l'autoritat militar	49
6.1. Actuacions del jutge militar de guàrdia	49
6.2. Instrucció del sumariíssim ordinari 17	52
6.3. A mode de conclusió	62
7. L'accident en la premsa de l'època	65
8. El record de l'accident en els testimonis i en les publicacions.	71
9. Fonts emprades	76
10. Agraïments	78

Pròleg

Només feia vint-i-quatre hores que l'exèrcit franquista havia donat per acabada la campanya militar a Catalunya, quan, a la línia de ferrocarril entre Terrassa i Barcelona, es va produir un greu accident que va costar la vida a 36 persones i en va ferir de diversa consideració unes 130. Jordi Font-Agustí, Victor Cañosa i Antoni Gras Font han realitzat una rigorosa investigació, no solament de l'accident, sinó també de la trajectòria de la companyia Ferrocarriles de Cataluña S.A. Resulta molt interessant el moviment de viatgers entre els anys 1924 i 1935 i que, malgrat un cert estancament els anys 30, la companyia fos una de les més rendibles dins el conjunt d'empreses ferroviàries espanyoles.

La construcció de la línia fins a Terrassa i Sabadell no es completaria fins a l'any 1925 quan el seu impulsor, el nord-americà Frederick S. Pearson, ja feia una quantitat d'anys que era mort; concretament va morir el 7 de maig del 1915 en l'enfonsament del transatlàntic Lusitania. Tècnicament, els constructors van tenir de superar, per arribar al Vallès Occidental, la serra de Collserola, sense poder evitar que en alguns punts hi haguessin forts pendents, fet que repercutiria, i molt, en l'accident esmentat. Resulta curiós, si més no per a mi, que el material mòbil fos de construcció nord-americana.

Imprescindible, per la incidència que van tenir en l'accident, l'estudi sobre els sistemes de frenada, però que els profans en la matèria com jo tenim problemes d'entendre, tot i que estan molt ben explicats aportant fins i tot esquemes dels circuits pneumàtics i elèctrics.

Si tornem a la història de la companyia, em resulten especialment reeixides les pàgines on s'expliquen les vicissituds i canvis que va patir durant la guerra. Primer de propietat privada, l'empresa fou col·lectivitzada i dirigida per un comitè central format bàsicament per treballadors. A partir del maig del 1937, la direcció i l'explotació van passar a ser controlades pel Consejo Nacional de Ferrocarriles. Per un altre cantó, els propietaris que van poder fugir de la zona republicana i arribar a la zona franquista van reunir-se a San Sebastián, entre altres qüestions, per donar suport incondicional al nou règim.

Quan a finals de gener del 1939, les tropes franquistes ocuparen el Vallès Occidental i Barcelona, la línia, que no va patir grans desperfectes, i amb 32 cotxes utilitzables de 52, es va posar en funcionament. El problema

més greu era el de personal, ja que per diverses causes, entre elles les depuracions, la plantilla era molt més reduïda que abans de la guerra.

Amb aquestes circumstàncies, el dia 11 de febrer es va produir l'accident que és l'objecte d'estudi del llibre. Els autors, amb la documentació de la companyia, el buidatge de la premsa i la consulta del sumari instruït per les autoritats militars, que va acabar cinc anys després (!!!) reconstrueixen de manera minuciosa el que va passar aquest dia.

La detallada anàlisi que fan del sumari els autors permet, primer, descartar un sabotatge i, segon, veure com en les declaracions, sobretot dels responsables de la companyia, intenten diluir al màxim les responsabilitats de la mateixa. A les pàgines del sumari hi ha moltes declaracions, entre altres de passatgers que van sobreviure, relacions i fitxes de morts i ferits, tot plegat per concloure que la causa de l'accident fou que els sistemes de frenada van fallar. Si el tren portava molts més passatgers dels que tocava, les autoritats judicials van valorar que no va tenir repercussions sobre l'accident.

Deien els clàssics que tota guerra genera un botí. Que li preguntin al tinent coronel d'artilleria Ramón Hernández Francés, de la mateixa quinta i home de confiança del general Francisco Franco que, sense cap relació i coneixement de la companyia, el novembre del 1939 en fou nomenat director gerent.

En resum: un fet puntual de la nostra història, un tràgic accident de ferrocarril ha donat peu a aquest, per a mi, magnífic llibre. Fet amb rigor, anant a totes les fonts possibles incloses les fotogràfiques i, això sí, fet amb passió. Passió pel ferrocarril, en definitiva passió per la nostra història. Enhorabona.

Joan Villarroya

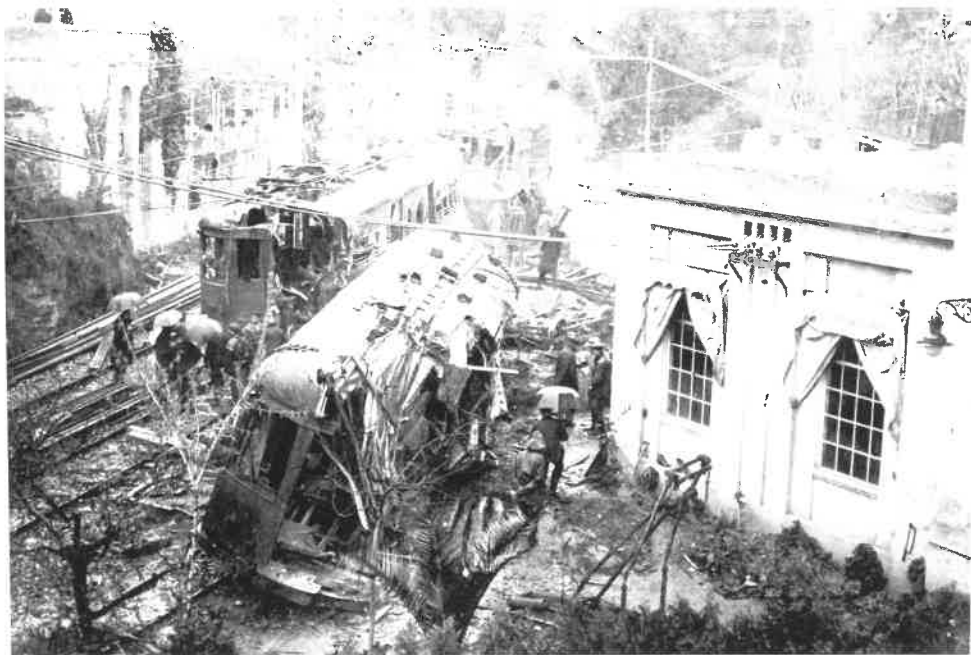
Catedràtic d'Història Contemporània de la Universitat de Barcelona

Introducció

L'11 de febrer del 1939, quan tot just feia quinze dies que les tropes franquistes havien ocupat Barcelona i el Servicio Militar de Ferrocarriles havia confiscat l'empresa col·lectivitzada Ferrocarriles de Cataluña, S.A., es va produir a la línia de Barcelona a Terrassa un accident en el qual van morir 36 persones i en van resultar ferides unes 130. Un tren procedent de Terrassa va perdre frens a l'estació del Peu del Funicular i va acabar el seu trajecte desfermat en xocar amb un tren aturat a l'estació de Sant Gervasi.

Als arxius de la companyia es conserven els informes redactats per diferents tècnics sobre les causes de l'accident. Sotmesa a la censura, la premsa del moment en va publicar molt poca informació. La justícia militar va intervenir d'immediat i el 27 de febrer es va començar la instrucció del Sumaríssim Ordinari número 17, que acabaria amb un consell de guerra per determinar responsabilitats.

Uns anys abans, el 9 d'abril del 1925, un tren format pels cotxes 402, 501 i 502, a causa d'una mala maniobra amb el canvi d'alimentació elèctrica, va baixar sense control des del Baixador de Vallvidrera i va descarrillar



Una de les moltes imatges existents de l'accident del 9 d'abril del 1925, que cal no confondre amb l'accident que és objecte d'aquest llibre. Autor desconegut. Arxiu FGC.

poc abans de l'estació de Sarrià amb el resultat de 24 morts (el maquinista i 23 passatgers) i més d'un centenar de ferits. En aquella ocasió, la premsa va informar abundantment de l'accident i va especular sobre les seves causes amb un gran desplegament d'imatges. De l'accident del 1939 no se'n conserven fotografies, fora de les d'algun dels cotxes al taller durant la seva reparació. Que no hi hagi fotografies de l'accident, ni al sumari ni als arxius de la companyia, es pot atribuir tant a la falta de mitjans després de tres anys de guerra com a la voluntat d'evitar que, si se'n feien, es divulguessin. Aquestes diferències entre els dos accidents són ben significatives i il·lustren com el règim franquista va censurar la informació sobre la tragèdia del 1939, probablement perquè no se l'acusés de ser-ne responsable per ordenar un precipitat restabliment del servei.

En aquest volum es descriu l'estat de la companyia i del servei en el moment de començar la Guerra Civil, la línia i els trens, els canvis que es produïren entre 1936 i 1939, l'accident de l'11 de febrer d'aquest darrer any, els informes de la companyia, la instrucció del sumaríssim i l'escàs ressò que l'accident va tenir en les publicacions periòdiques.