

# Carrilaires sota sospita

Conflicte social, repressió i depuració  
ferroviària a Móra la Nova

JORDI DURAN I SUÀREZ



**Museu del Ferrocarril  
a Móra la Nova**  
MNACTEC

## Introducció

La construcció i l'entrada en servici de les vies fèrries que van impulsar companyies de capital privat a Catalunya i a l'Estat espanyol a partir de 1848 va implicar el naixement d'un nou col·lectiu professional a casa nostra: els carrilaires. La professió ferroviària, per les especials característiques del sector, podríem considerar-la com un ofici d'oficis, on s'encabien des d'activitats laborals específicament vinculades als camins de ferro, com els maquinistes, fins a personal administratiu i de gestió, passant per oficials i ajudants de taller o treballadors de via i obres.

La capacitat que tenia el personal del carril d'aturar l'activitat econòmica del país en cas de conflicte social o polític va fer que els ferroviaris fossin un col·lectiu especialment vigilat, regulat i intervingut tant per les companyies concessionàries del servici com per les autoritats governamentals. Pel mateix motiu, els carrilaires eren peça cobejada pels sindicats, ja que jugaven un paper clau en un sector estratègic del qual depenia bona part del transport de persones i mercaderies.

Els primers moviments de reivindicació obrera als camins de ferro espanyols ja van tindre lloc al segle XIX, però no fou fins a 1912 quan va esclatar, a Catalunya, el primer gran conflicte laboral del sector: una vaga que va aturar l'activitat a les estacions de la xarxa catalana, entre les quals la de Móra la Nova, inaugurada l'any 1891. Companyies i governs van respondre de manera sistemàtica a les vagues ferroviàries que es van anar desencadenant durant les dècades dels anys deu i vint del segle passat amb mesures coercitives, com ara el desplegament de la Guàrdia Civil i l'exèrcit per estacions i dipòsits o la militarització dels empleats del tren més jòvens.

L'any 1917 va tindre lloc una vaga revolucionària, el fracàs de la qual comportà l'aplicació, per part de les concessionàries i amb el vistiplau governamental, de la primera depuració de gran abast d'empleats del carril a

l'Estat espanyol. Els principals afectats van ser molts dels treballadors que van secundar l'aturada i els activistes sindicals més destacats.

Vista la conflictivitat laboral als camins de ferro, l'any 1920 se va crear l'Escala de Complement Honorària de Ferrocarrils (ECHF), un cos militar de reservistes voluntaris que tenia la missió d'assegurar la circulació dels trens en situacions d'excepció i de guerra amb el concurs de treballadors de plena confiança de les concessionàries. Ne formava part personal «competente y entusiasta; pues el solo hecho de solicitar entrar a formación parte de la Escala [...] los acredita como patriotas, amantes de su profesión y adictos a la Empresa». En definitiva, uns ferroviaris fidels a les companyies i als governs de torn que «no vacilarían en prestar su cooperación a los Jefes y Oficiales de Ingenieros que con ellos tuvieran contacto».<sup>1</sup>

La de 1917, però, no fou l'única purga ferroviària que tingué lloc en els anys previs a la Guerra Civil. Ja en temps de la II República, durant el bienni radical-cedista, van esclatar els processos revolucionaris d'Astúries i Catalunya del mes d'octubre de 1934, que van ser sufocats per l'exèrcit i les forces d'orde. La repressió, sobretot a Astúries, fou ferotge i els carrilaires van rebre'n les conseqüències en forma de detenció, empresonament i depuració laboral dels empleats més significats políticament i sindical.

Com a reacció a l'aixecament militar del 17 i 18 de juliol de 1936 contra la República espanyola, els dies 19 i 20 va desencadenar-se a Catalunya un esclat revolucionari que portà aparellada la confiscació per part dels obrers de fàbriques, empreses i activitats econòmiques de tota mena, entre les quals les companyies del tren. A partir d'aleshores, els comitès sindicals van assumir la gestió ferroviària i, en paral·lel, activaren mecanismes de repressió contra els carrilaires que simpatitzaven amb els militars sollevats. El personal de l'alta direcció de les concessionàries fou separat del servici de manera immediata i, tot seguit, van començar les intimidacions, expulsions i execucions extrajudicials de caps d'estació i de responsables de dipòsit, de servici, de taller... a mans de piquets de milicians i patrulles de control. Fins i tot alguns empleats de base afectes a les organitzacions de dreta o d'extrema dreta en van rebre les conseqüències amb la màxima severitat.

1 MASÍA DE ROS, Alfonso: "La Agrupación de Movilización y prácticas de Ferrocarriles". *Ejército* (Madrid), núm. 154 (novembre de 1952), p. 60.

Però el gran procés repressiu contra els carrilaires espanyols va tindre lloc a l'acabar la Guerra Civil, especialment en aquelles zones, com Catalunya, que van romandre durant més temps en territori lleial a la República. Pràcticament tots els empleats del sector van ser considerats d'antuvi enemics del «Glorioso Movimiento Nacional» i gairebé el noranta per cent del col·lectiu va haver de fer front a un procediment de depuració que exigia als ferroviaris sol·licitar la readmissió al lloc de treball i sotmetre's a una investigació sobre els seus antecedents sociopolítics. A Móra la Nova, pel cap baix, 284 empleats van veure's afectats per esta purga laboral.

La present monografia intenta resseguir el recorregut històric del moviment social protagonitzat pels obrers del carril a l'Estat espanyol i els diferents estadis de repressió a què van ser sotmesos de 1912 en endavant, fent especial esment a la depuració per motius ideològics soferta pels carrilaires de l'estació i el dipòsit de Móra la Nova en la immediata postguerra civil. Una purga ferroviària que ja s'havia iniciat anteriorment a la zona controlada pels militars sollevats el juliol de 1936 i que es va anar estenent i intensificant a mesura que les tropes dels alçats contra la República anaven ocupant el territori lleial.

Fou en el període que va des de l'acabament de la Guerra Civil fins a l'any 1943 quan la depuració franquista assolí el màxim grau d'intensitat, si bé la repressió laboral dels empleats del tren s'allargà durant dècades. Hem constatat que l'any 1978, tres anys després de la mort del dictador Francisco Franco, encara es removien expedients de depuració pels despatxos de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe), companyia estatal que el 1941 es va fer càrrec de les antigues concessionàries espanyoles dels camins de ferro.