

Viatges de la memòria: entre fum i carbó



Viatges de la memòria: entre fum i carbó

La Memòria del Futur

col·lecció

La Memòria del Futur

8. Viatges de la memòria: entre fum i carbó

Primera edició

abril de 2009

Projecte gràfic-disseny

Xavier Duran Esteva

Correcció del text

Xavier Anguera i Lleó

© *Dels textos*

Joan Alberich González, Anna Punyet León,
Pilar Garcia Fuertes i Judith Barbacil i Mestres

Col·laboració

Museu del Ferrocarril

Coordinació

Pla de la Gent Gran

© *De les imatges*

Els autors i fons fotogràfic del Museu del Ferrocarril
de Vilanova i la Geltrú

© *D'aquesta edició (incloent-hi el disseny)*

Pla de la Gent Gran

Ajuntament de Vilanova i la Geltrú

Casa Olivella

Plaça de la Vila, 12

Tel. 938 140 000

<http://www.vilanova.cat>

Imprès Gràfiques El Campanar

Dipòsit legal B-22836-2009

Índex

Presentació	7
Agraïments	9
Viatges de la memòria: entre fum i carbó	11
Introducció	13
L'evolució de l'univers del ferrocarril a Vilanova i la Geltrú	17
Els somiadors del ferrocarril vilanoví	19
La figura de Francesc Gumà i Ferran	21
La consolidació d'un gran centre ferroviari	25
El dia a dia de la gran família ferroviària	27
Els ferroviaris durant la República	29
Testimonis	33
Guerra i repressió	35
Testimonis	37
Vilanova i la Geltrú, terra d'arribada	41
Testimonis	45
Quan el sou no arribava. L'estraperlo i la picaresca quotidiana	49
Testimonis	51
El treball ferroviari en època de la Renfe	55
Testimonis	65
L'economat	71
Testimonis	75
El paper de les dones en la família ferroviària	77
Testimonis	79
Passatgers al tren!	81
Primer viatge. Alguns records del tren	85
El context històric. Viatjar en temps de la República	87
Segon Viatge. Viatge i vida	89
El context històric. Els anys del franquisme	93

Terçer viatge. Un tren a la moda	95
El context històric. Les dècades finals del segle XX	97
Les instal·lacions ferroviàries de Vilanova i la Geltrú al segle XXI	99
El Museu del Ferrocarril	101
Notes	105
Referències bibliogràfiques	107

Presentació

La Memòria del Futur

Amb gran satisfacció presentem la darrera entrega de la col·lecció **La Memòria del Futur**, en aquest cas el volum número 8, *Viatges de la Memòria: entre fum i carbó*. Fa tres anys vam celebrar el 125è aniversari de l'arribada del ferrocarril a Vilanova i la Geltrú i ara aquest llibret que tenim a les mans ens acosta a la realitat ferroviària de la nostra ciutat. En aquest nou volum de **La Memòria del Futur** es fa palesa la intensa relació entre la ciutadania de Vilanova i la Geltrú i el tren. L'arribada del ferrocarril va representar l'aparició d'un nou mitjà de comunicació amb l'exterior, i fins i tot va originar una nova manera de viure. El tren significà la connexió amb la modernitat i fins i tot va canviar la fesomia de la nostra estimada vila costanera. En definitiva, no cal insistir més en la importància que va tenir l'arribada del ferrocarril a la ciutat. Però sí que cal remarcar que aquest fascicle no és només un recull històric, és molt més, ja que esdevé una recopilació de vivències i records de la gran família ferroviària vilanovina.

Destaca, en aquest nou volum, el tarannà de Vilanova i la Geltrú com a ciutat que de bell antuvi acull i integra persones novingudes d'arreu del país, i el més important: fa una ullada a la vida quotidiana de les famílies, i especialment de les dones, que han estat el pal de paller i que han tingut cura de les tasques domèstiques i educatives en absència dels seus marits ferroviaris.

Enguany aquest volum s'ha realitzat conjuntament amb el Museu del Ferrocarril, institució ben arrelada a la ciutat i equipament museístic que ofereix un valuós llegat del patrimoni industrial ferroviari únic en la seva categoria, i per la qual cosa cal felicitar la seva tasca de promoció i dinamització, que el converteixen en un centre d'activitat cultural i turística de primer ordre.

Com tothom sap, aquesta col·lecció **La Memòria del Futur** fa possible recuperar moments perduts del passat recent de la nostra vila gràcies als testimonis dels nostres conciutadans i conciutadanes que els varen viure en primera persona. Cal assenyalar que el camí d'aquesta col·lecció ha anat en paral·lel amb el taller d'història oral local que va prendre per nom **La història a les nostres mans** i que enguany fa deu anys d'existència. És de justícia agrair i felicitar la feina ben feta del **Grup de dones amb memòria**, que formen part d'aquest taller i que ben clarament podem considerar com una experiència de treball, unitat i consolidació de grup.

Per finalitzar, voldria reiterar la meva confiança en aquest programa de recuperació, preservació i transmissió de la nostra memòria local, així com encoratjar la ciutadania a continuar amb el compromís d'aconseguir una societat per a la tolerància i convivència, integradora i on la premissa final sigui la construcció d'un món plural i millor per tothom.

"No hi ha hagut mai al món dues opcions completament iguals. La qualitat més universal és la diversitat".

Michel de Montaigne

(1533-1592)

Pensador i assagista

JOAN IGNASI ELENA I GARCIA
Alcalde de Vilanova i la Geltrú

Agraïments

De la voluntat de preservar el nostre passat més recent i, especialment la memòria femenina, en va sorgir l'any 2003 el programa **La Memòria del Futur**. L'objectiu final d'aquest programa és recuperar la memòria col·lectiva de la nostra ciutat i transmetre-la als infants i joves vilanovins i vilanovines. Com tots i totes sabeu no cal dir que aquest programa ha tingut una molt bona acollida i una excel·lent difusió entre la ciutadania, i ha aconseguit amb escreix els objectius proposats. És per això que cal un efusiu agraïment per a totes les persones que col·laboren en la consecució d'aquests propòsits tan lloables, i molt especialment al **Grup de dones amb memòria**, que enguany celebra el 10è aniversari. Ja fa deu anys de la creació del taller **La història a les nostres mans**, que va ser l'origen de tot plegat. Aquest taller es basa en les pràctiques que recull la història oral. Aquesta història local, al llarg del temps, ha ajudat a configurar la història general i nacional i els tallers d'història han esdevingut alternatives per fer que la història local arribi a tots els sectors.

Hom diu que les persones quan s'apropen a la jubilació es marquen noves fites vitals, i aprofiten per fer realitat els seus ideals, afeccions i desitjos més íntims, que la vida familiar i laboral els havien impedit desenvolupar. Per la qual cosa, moltes persones grans a partir de la seva jubilació es "reinventen" i s'il·lusionen amb nous objectius vitals. Aquest és el cas de moltes de les dones que formen part del taller, ja que han obert la porta a noves expressions i estan acomplint les seves expectatives tot reforçant la seva curiositat, aprenentatge i autoestima.

En aquest darrer volum de la col·lecció **La Memòria del Futur**, *Viatges de la memòria: entre fum i carbó*, torna a quedar ben palès el record d'uns temps passats, un devenir de testimonis de vilanovins i vilanovines. El volum és un reflex d'una època marcada per la situació d'escassetat de productes bàsics per sobreviure, que va propiciar

una cultura de l'esforç. A tall de reflexió, potser caldria ara prendre exemple d'aquest tarannà estalviador i treballador de les nostres persones grans per aprendre noves fórmules per afrontar la crisi actual. També cal assenyalar la distinció de rols, el treball d'homes i dones que han lluitat per una ciutat que ara és la nostra.

Cal fer un esment especial a totes les persones que des de l'equip del Museu del Ferrocarril han participat en l'elaboració d'aquest llibre: Pilar Garcia, directora del Museu, Rafael Salvador i Pilar Camuniez, de l'àrea de documentació; i els col·laboradors: Anna Punyet, Joan Alberich i Lluís Miquel Tuells.

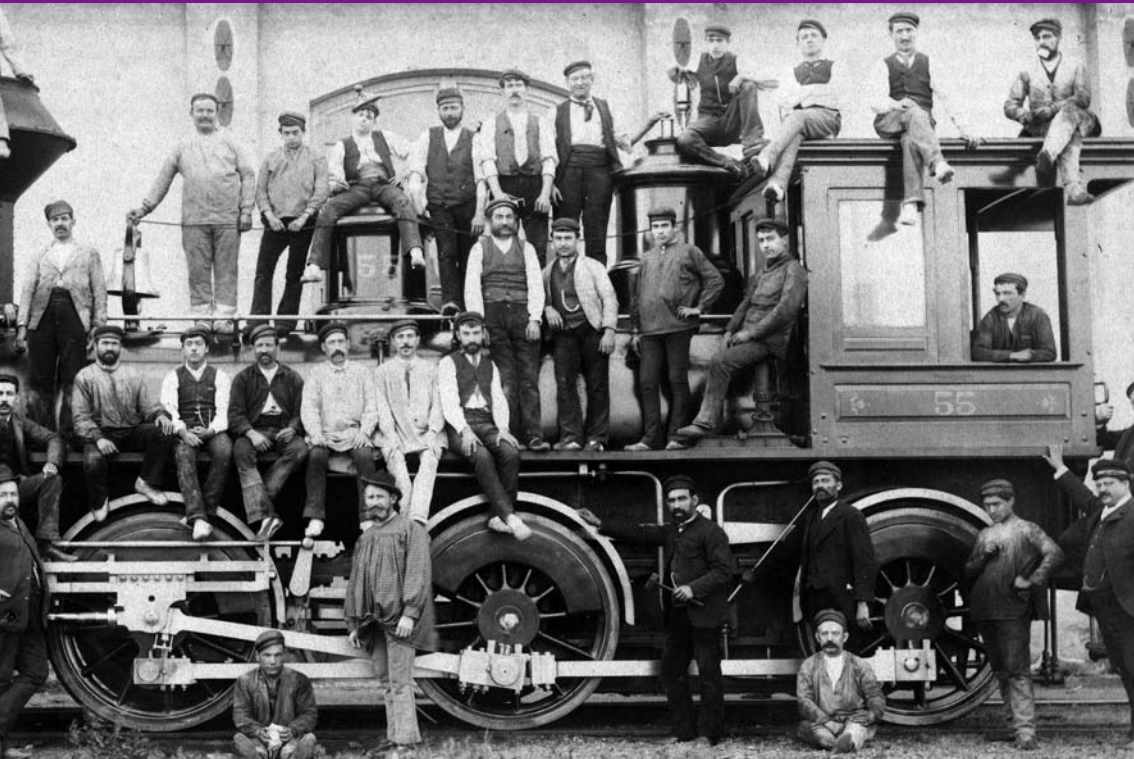
També hem d'agrair la dedicació i l'ajuda inestimable que ens han lliurat els qui són els/les principals protagonistes d'aquest capítol: Dolors Borrell, Josefina Castany (que malauradament ens ha deixat recentment), Salustiano Álvarez, Maria Lluïsa Jiménez, Julio Lara, Àngela Blanch, Pedro Jiménez, Montserrat Daviu, Josep Rovira, Carme Salcedo, José Gascón, Pepa Gascón, Sílvia Cremades, Camèlia Ferrer, Dolors Mercadé, Magda Sáez i Amèlia Cabrera. La meva gratitud especial també a totes les dones que formen part del **Grup de dones amb memòria** del taller **La història a les nostres mans**, ja que amb la seva constància, voluntat i persistència encoratgen les noves generacions a no oblidar el nostre passat. També un agraïment especial a la Judith Barbacil, que des dels inicis ha conduït aquest taller amb afecte i professionalitat.

I, per concloure, un mereixement a l'excel·lent tasca i a l'esforç que han esmerçat totes les persones de l'equip de treball d'aquest programa i d'aquest volum en concret.

MÍRIAM ESPINÀS I RIERA

Regidora de Plans d'Equitat, Infància, Adolescència i Gent Gran

Viatges de la memòria: entre fum i carbó



Treballadors ferroviaris al dipòsit de Vilanova i la Geltrú l'any 1887 sobre la locomotora 55, originària de la línia de Barcelona a Vilanova i la Geltrú i Valls. Fons fotogràfic de Lluís Miquel Tuells. Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.

Introducció

Memòries del tren

Aquest vuitè volum vol parlar de trens, dels trens i de les seves càrregues. De càrregues peculiars i de valors immensos. Trens de memòries, de sensacions, d'inquietuds, de treball, de viatges, de descoberta...

Un tren es pot definir com un conjunt de vagons enganxats entre si i arrossegats per una locomotora. O com un vehicle present arreu, fill de les vagonetes de les mines i invent fonamental del segle XIX per al transport de viatgers i de mercaderies. Aquestes podrien ser unes possibles definicions de tren, definicions clares i senzilles. Però la paraula tren, per a tots i totes nosaltres, torna a englobar una multitud de significats, i molts més, quan relacionem aquesta paraula amb una altra: Vilanova i la Geltrú.

No ens equivoquem si afirmem que la paraula tren és present moltes vegades en el dia a dia, i que la fem servir no només per fer referència a aquell vehicle que utilitzem per desplaçar-nos, també hi recorrem per definir altres aspectes com ara: el **tren de vida** d'aquelles persones, el **tren d'aterratge**, **perdre el tren** en segons què... Però a Vilanova i la Geltrú la paraula tren novament adquireix nous significats. A la nostra ciutat, tren podia ser sinònim d'*anar a tocar ferro*, de frontera entre la vila i la platja, el bar de l'estació, els tallers de la RENFE, l'economat, Barcelona...

Des de l'any 1881, any de l'arribada del ferrocarril a la vila, aquest es va convertir en una part més de la fesomia de la ciutat. La via del tren va separar Vilanova en dues parts, Baix a Mar i la Vila; la via es convertia en una autèntica frontera i definia diferents maneres de viure i de relacionar-se. No sempre es baixava a Mar i no sempre es pujava a la Vila, els de Mar eren *els de la via cap avall* i els de la Vila *els de la via cap amunt*.

Aquesta via també ha dividit l'artèria principal de la ciutat, la Rambla. Un bon tomb de Rambla podia o havia d'acabar amb l'*anar a tocar ferro* de les baranes que protegien aquesta "carretera del tren". També ha estat motiu d'origen de la instal·lació de moltes famílies a la ciutat o entreteniment per a la canalla amb les pedres o posant monedes a les vies per aplanar-les amb el pas del ferrocarril.

El vuitè volum de **La Memòria del Futur** vol tractar, doncs, de la relació que s'estableix en un moment donat entre el tren i una ciutat, entre un vehicle i els habitants d'una vila costanera, o entre un nou transport, una nova manera de viatjar i una nova manera de viure. El tren significa per Vilanova i la Geltrú la connexió amb la modernitat en un moment donat.

Viatges de la memòria: entre fum i carbó no pretén ser una anàlisi freda i preestablerta de xifres, definicions tècniques o causes i conseqüències de l'origen del ferrocarril. L'apropament que vol intentar aquest nou volum vol prendre una direcció clara, l'estudi del llegat humà del món del tren.

Un nou estudi que vol ser una nova excusa per explorar des d'un altre vessant la rica història de la nostra ciutat, perquè el tren a Vilanova i la Geltrú serà sinònim de treball, viatge i també vida.

Una vegada més, ha estat gràcies a la col·laboració, és a dir, al conjunt d'esforços, que aquest vuitè volum de **La Memòria del Futur** veu la llum. El taller de **La història a les nostres mans. Dones amb memòria**, s'ha utilitzat de plataforma per anar teixint els fils que ens han conduït a la realització d'aquest retrat humà del tren. D'elles també n'ha sortit el títol, un títol ben explícit: *Viatges de la memòria: entre fum i carbó*.

Però ha estat a través d'aquest taller i de la col·laboració establerta amb el Museu del Ferrocarril de la ciutat que se li ha aconseguit

donar un contingut i una estructura que té com a finalitat la recuperació, mitjançant la memòria, del llegat humà del món ferroviari de la vila.

Una memòria que recordarà la vida de les famílies ferroviàries, dels usuaris i les usuàries, de les visites a l'estació per mirar com passa el tren, de la facilitat que hem tingut sempre els vilanovins i vilanovines per anar a comprar a Barcelona, d'anar a treballar en tren, a estudiar o als metges i que ens ha fet estar moltes vegades d'esquenes a Tarragona. Ens continuarem endinsant en un viatge, anomenat de la memòria, envoltat de fum i de carbó per recordar els orígens de l'arribada del tren a la ciutat, la seva consolidació amb la creació d'un gran centre ferroviari format per l'estació, el dipòsit amb els seus maquinistes i fegoners, el *Recorrido*, els treballadors i la vida de les famílies ferroviàries al llarg dels períodes més significatius del passat segle xx (República, guerra, postguerra, transició i democràcia), els viatges i els seus usuaris i usuàries, la pèrdua d'activitat del dipòsit de locomotores de vapor, la creació del Museu del Ferrocarril, el taller de Grans Reparacions de RENFE a Vilanova o els ferroviaris en l'actualitat. Un viatge al quals us convidem i on el bitllet per viatjar és el de recordar. És, per tant, un estudi des de tots els vessants i que només vol ser un esquitx per a futurs estudis més aprofundits de l'empremta que ha deixat el ferrocarril amb la seva arribada i consolidació en el teixit social local, potser el vessant més desconegut.

La pregunta que ens fem ara és si ens podem imaginar, a dia d'avui, Vilanova i la Geltrú sense ferrocarril.

L'evolució de l'univers del ferrocarril a Vilanova i la Geltrú



*Personal del dipòsit
al començament del segle xx,
al costat de la locomotora MZA 463.
Gentiles de Teresa i Carme
Pujades Elías. Un dels treballadors
és el seu pare.*

Els somiadors del ferrocarril vilanoví

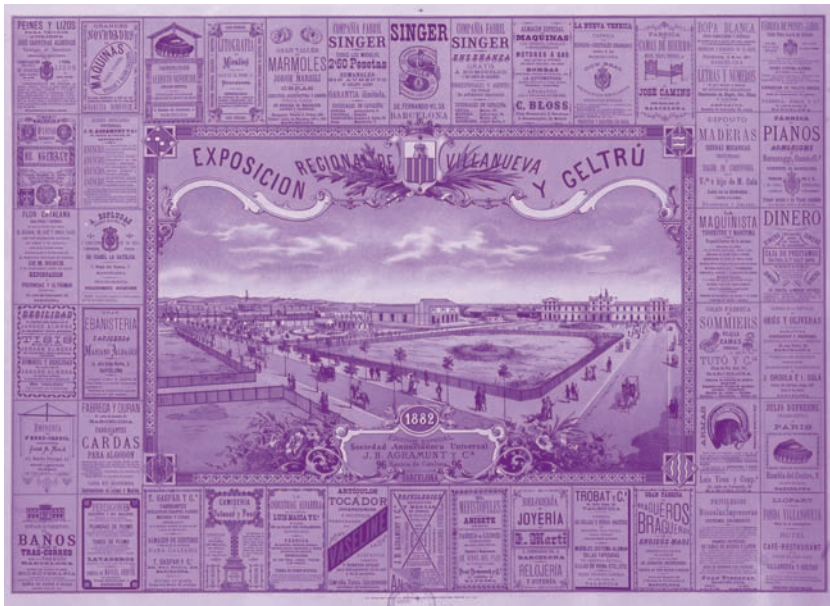
La Memòria del Futur

L'arribada del tren a Vilanova i la Geltrú en 1881 va ser una revolució que va transformar usos, activitats, valors i una estructura urbana secular. La situació d'aquesta població, aïllada per la barrera orogràfica que suposa el massís del Garraf, reduïa i dificultava les seves relacions amb l'exterior. La implantació de la infraestructura ferroviària que uniria Vilanova amb Barcelona va accelerar el notable desenvolupament industrial de la vila, va crear les condicions per a l'establiment d'un dels centres ferroviaris més importants de Catalunya i va afavorir la implantació de noves activitats i instal·lacions, com va ser el cas de la fàbrica Pirelli.

La implantació del transport per tren va significar una transformació sense precedents, i aconseguir-ho va ser una gesta heroica d'una visionària i perseverant burgesia local. Des de 1854, i fins en dotze ocasions, els prohoms de la capital del Garraf havien tractat d'aconseguir autorització per construir unes infraestructures ferroviàries que travessessin la carena litoral per arribar fins a Barcelona. Després de molt intents, la persona determinant que va assolir el somni d'un poble va ser Francesc Gumà i Ferran, personalitat destacada del XIX que va posar el seu coratge, els seus recursos, la seva tenacitat i la seva força al servei del progrés.

A mitjan segle XIX, la qüestió ferroviària va ser un dels problemes més greus de Vilanova i la Geltrú. La connexió de Barcelona cap al sud i el centre a través de la prolongació de la línia ferroviària interior de Martorell, suposava la incomunicació del litoral i, especialment, de la seva principal població industrial. Aquesta era la raó per la qual les autoritats no veien la necessitat d'emprendre un nou projecte en un traçat tan pròxim. De fet, bona part del comerç es va desviar per tren cap al port de Barcelona, i es va iniciar el declivi del port marítim de Vilanova.

Les nul·les condicions de transport de la vila costanera ocasionaven un amenaçador encariment dels costos dels productes allí elaborats. Els camins veïnals eren intransitables, només hi havia un servei de carros i diligències que des de 1865 viatjaven diàriament a Vilafranca (es recorrien els 17 km que les separen en unes 8 o 9 hores) i les condicions del viatge eren pèssimes i perilloses, cosa que va motivar els comerciants i industrials de Vilanova a estudiar i a impulsar noves rutes. La possibilitat d'un transport terrestre que aconseguís escurçar distàncies per a les persones i les mercaderies els va empènyer a l'acció. De fet, fins que els camins de ferro no van solcar la terra, la majoria de la població europea només recorria uns 12 km en tota la seva vida. Això significava que els habitants de Vilanova tot just arribaven més enllà de Cubelles o Sitges (es va construir una carretera entre aquestes ciutats en 1844).



Plànol de l'Exposició Regional de Vilanova i la Geltrú de l'any 1882, que se celebrà a l'espai que actualment ocupa el Museu del Ferrocarril. Fons documental de la Biblioteca-Museu Victor Balaguer.

La figura de Francesc Gumà i Ferran

La Memòria del Futur

Una figura cabdal de la construcció de la Vilanova i la Geltrú contemporània fou Francesc Gumà i Ferran. Un home que va consagrar part de la vida a modernitzar la seva ciutat d'origen. Fill d'un conegut industrial, es va dedicar al comerç a Cuba i quan va tornar va dedicar capital i energies en el desenvolupament vilanoví. A ultramar va conèixer els efectes transformadors que el tren introduïa per on passava, i s'envoltà de persones influents (Víctor Balaguer, Pau Soler i Morell, Joan Torrens i Agustí Pujol, entre altres) per embarcar-se en la complexa aventura de la construcció d'un nou traçat ferroviari.

El 1877 va arribar l'anhelada concessió de la llicència de construcció de la línia, això sí, sense cap ajuda estatal, característica de la xarxa a Catalunya i sense precedents en l'Europa continental. Els diners per a la seva implantació es van poder aconseguir per l'empenta de Gumà que, al costat d'un grup d'homes de negocis, va buscar recursos en el seu patrimoni, en la subscripció pública i fins i tot va anar a Cuba a buscar finançament. En 1878 es va fundar la Sociedad del Ferrocarril de Valls y Villanueva a Barcelona, al capdavant de la qual hi havia Francesc Gumà. Es va encarregar el programa d'actuació a l'enginyer Cels Xauradó, que va crear un projecte que avui es reconeix com un model de definició i precisió.

Es planteja aquest ferrocarril en una conjuntura expansiva de la Borsa de Barcelona, coneguda com *La Febre d'Or*. L'optimisme general i l'interès pel ferrocarril va propiciar la formalització d'un gran nombre de contractes i la possibilitat d'adquirir i assignar més terrenys dels que altres ferrocarrils hi destinaven. En aquesta conjuntura alguns van ser cedits gratis pels propietaris i altres donats a canvi d'accions de la societat concessionària. El resultat va ser una gran quantitat de sòl previst per al servei del tren que permetria amb els anys implantar un gran centre productiu a Vilanova i la Geltrú.

Les expectatives generades van impulsar la constitució d'un ferrocarril original i agosarat. Els anys de retard respecte a la resta de traçats —la línia Barcelona-Mataró es va inaugurar el 1848— el situaven en condicions de triar els elements i les condicions més avantatjoses. Entre el barri marítim i el centre de la vila, es va reservar una gran extensió de terreny per a la construcció de l'estació, els molls, els tallers, els magatzems i les vies. La nova xarxa de transport va animar a plantejar un eixample urbà adaptat a les necessitats d'una vila industrial en expansió. L'objectiu marcat per la Companyia no era únicament crear una estació de primera categoria, sinó que anava acompanyat d'un projecte molt més ampli per crear un gran centre ferroviari: taller de reparació de locomotores, una àrea de càrrega i recollida de mercaderies i una altra d'acollida de viatgers. Amb aquest propòsit es va projectar una de les estacions de majors dimensions de totes les construïdes fins en aquell moment fora de Barcelona.

El material per a les instal·lacions es va encarregar a la Maquinista Terrestre i Marítima, però el material mòbil va ser d'origen americà. Probablement Gumà va quedar seduït per aquest tipus de vehicles quan els va veure en uns dels seus viatges a Nova York. Les nou locomotores les va construir la casa nord-americana The Rogers Locomotive and Machine Works. Aquest origen suposava una novetat a tot l'Estat, ja que el material americà era pràcticament desconegut a l'època. Els cotxes també van venir de Nord-amèrica, de la casa Harlan and Holligsworth Co. Ltd, amb la novetat que disposaven de bogies en comptes de dos eixos el que incrementava notablement la comoditat dels viatges. Les locomotores de vapor Carolines i els luxosos cotxes Harlan van caracteritzar un ferrocarril de clara inspiració americana. En una primera fase es va construir, al costat de l'edifici de l'estació, un moll de mercaderies (ja desaparegut) i una gran nau per guardar aquests primers vehicles —que avui es troba pendent de rehabilitar i forma part de les instal·lacions del Museu—.



*Francesc Gumà i Ferran.
Fons documental del Museu del
Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.*

El projecte original estava molt ben plantejat i la inversió va ser de les més moderades. Els accionistes podien haver tret rendiments molt acceptables, però l'eufòria econòmica que es vivia va empènyer els seus directius a embarcar-se en el projecte d'una nova societat molt més ambiciosa. El director gerent de la Companyia va desenvolupar la idea d'un ferrocarril directe des de Madrid a Barcelona, que sense passar per Saragossa travessés Molina d'Aragó, Calamocha, Montalbán i Casp, empalmant a Roda amb el ferrocarril de Valls. Per a això es va constituir el 1881 una nova empresa, la dels Ferrocarrils Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona, abans de la posada en funcionament del recorregut Barcelona-Vilanova i la Geltrú. Aquest darrer propòsit suposava unes dificultats i riscos que van impedir la seva consecució final i que van deixar en una precària situació econòmica la societat i els accionistes.

En tot cas, la voluntat de no quedar exclosos de la xarxa ferroviària que s'anava teixint i l'obstinació d'avançar van ser clau per a la construcció d'una línia que des de fora de la vila no es creia necessària. Les obres van durar tres anys i contra tot pronòstic, el 29 de desembre de 1881 el primer tren va cobrir el recorregut Barcelona-Vilanova i la Geltrú. La inauguració del nou recorregut va ser un gran esdeveniment ciutadà perllongat durant diversos dies, en els quals es col·locaria la primera pedra de la Biblioteca Museu Víctor Balaguer en uns terrenys cedits per Gumà.

El crac borsari succeït en els últims dies del gener següent va provocar l'enfonsament de la cotització de valors en el mercat barceloní, cosa que va influir en la caiguda de les accions de la nova companyia i en la contenció de l'expansiva iniciativa.



Treballs de construcció dels túnels del Garraf entre 1878 i 1881. Fons documental del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.

La consolidació d'un gran centre ferroviari

Francesc Gumà pretenia crear un gran centre dedicat al ferrocarril, però els problemes financers van frenar el projecte. A la vista de les dificultats de tot tipus, la Companyia dels Directes va ser absorbida per la Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF). No obstant això, aquella quimera passats els anys va arribar a ser una realitat. La reserva de terrenys per a usos ferroviaris va permetre que de 1886 a 1909 aquesta societat pogués ampliar les instal·lacions dedicades a funcions de manteniment, edificar diversos molls coberts i descoberts per a la càrrega de carbó i dues aiguades per a abastir les locomotores. Amb la següent absorció per la gran Companyia Ferroviària de Madrid, Zaragoza a Alicante (MZA) es va acabar de configurar el dipòsit de locomotores de vapor de Vilanova i la Geltrú i les naus de l'anomenat *Recorrido*. Segons els darrers estudis l'edificació de la rotonda és de l'any 1917.

La conseqüència és que les instal·lacions van erigir-se com a centre d'una gran activitat ferroviària a Catalunya, que va oferir ocupació a la població local i va atraure, durant dècades, mà d'obra especialitzada de tot Espanya. Fins a 900 persones dedicades als més diversos oficis van arribar a treballar en el conjunt ferroviari de Vilanova: maquinistes, fogoners, tapissers, fusters, etc.. El 1941, amb la nacionalització de totes les línies, es va seguir apostant per aquest espai com un dels principals tallers o centres per al manteniment de màquines i de cotxes.

En els últims anys de l'etapa del vapor a Espanya es van començar a utilitzar locomotores de grans dimensions. Durant el decenni de 1950, amb els nous motors dièsel o elèctrics i l'electrificació de les principals línies catalanes, les màquines de vapor i els seus dipòsits van començar a perdre importància. El de Vilanova i la Geltrú va funcionar fins a 1967, vuit anys abans que desaparegués la tracció de vapor a les línies de RENFE. La continuïtat de l'activitat del cen-

tre productiu va prosseguir al *Recorrido*, que amb els anys es transformaria en al que és avui el Taller Central de Reparacions (TCR), que ocupa similars funcions a les desenvolupades originalment, encara que amb la tecnologia més avançada. Des de 1994 aquestes dependències s'encarreguen a més a més del manteniment dels trens de rodalies.

Entre el dipòsit i l'estació, en els anys setanta es va construir un edifici que funcionaria com a economat, en substitució del vagó setmanal que transportava gènere d'alimentació i neteja per als treballadors ferroviaris, i que després es reutilitzaria com a edifici de serveis (botiga, sala audiovisual, biblioteca, arxiu, oficines...) del Museu del Ferrocarril.

El dia a dia de la gran família ferroviària



*Treballadors al dipòsit
de Vilanova i la Geltrú, a finals
de segle XIX o principis del XX.
Donació de Josep Isern Vicenç.
A la fotografia surt el seu avi
Josep Isern Arboç. Fons
documental del Museu del
Ferrocarri de Vilanova i la Geltrú.*

Els ferroviaris durant la República

La Companyia del Ferrocarril de Valls y Barcelona (VVB) que va crear Francesc Gumà i Ferran, davant de la situació de fallida econòmica, va iniciar les negociacions per a la seva fusió amb una altra empresa, la Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF), creada l'any 1875 i que explotava bona part de la xarxa ferroviària catalana del moment, entre ella la primera línia peninsular construïda entre Barcelona i Mataró (1848). Finalment, la fusió entre totes dues empreses –de fet, l'absorció de la VVB per part de la TBF– s'esdevingué l'any 1886.

El traspàs de concessions entre companyies amb fins especulatius o per manca de solvència a l'hora de dur a terme el projecte era un fet habitual, així com també l'absorció d'unes empreses per les altres. A la vegada, també la companyia TBF fou absorbida el 1891 per la poderosa Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), que heretà totes les seves línies, entre elles la de Vilanova i la Geltrú a Barcelona.

La MZA, creada l'any 1855, s'acabà convertint en la segona companyia ferroviària del país, tant per la longitud màxima de la seva xarxa (3.665 quilòmetres), com pel nombre d'empleats (34.224 l'any 1935), tan sols superada per la Compañía de Hierro del Norte de España (Norte), amb 3.814 quilòmetres i 41.035 agents. Les línies de MZA s'estenien de forma radial amb centre a Madrid i des de Badajoz a la frontera de Portbou, si bé es podien distingir dos grans blocs: les anomenades «xarxa catalana» –formada per les antigues línies de la TBF– i «xarxa antiga», que mantingueren una autonomia força destacable.

L'explotació dels ferrocarrils espanyols per part d'empreses privades durà fins a l'any 1941 quan, just acabada la Guerra Civil, i tenint en compte la necessitat de reconstrucció de bona part de la xarxa i la incapacitat econòmica de les antigues companyies per a dur-la a

terme, es promulgà la Ley de bases de ordenación ferroviaria y de los transportes por carretera (del 24 de gener), que establia la nacionalització de tota la xarxa ferroviària espanyola de via ampla, i es creava a aquest efecte l'empresa pública que havia d'explotar-la: la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

En l'època en què el ferrocarril de Vilanova i la Geltrú era explotat per la companyia MZA —és a dir, fins a la caiguda de la República—, treballar com a ferroviari estava molt ben considerat, ja que permetia disposar d'un sou moderadament alt per a l'època i, sobretot, de caràcter fix, cosa que a l'altra gran empresa de la ciutat, la Pirelli, no passava. A més, els ferroviaris tenien tots uns altres avantatges, com els viatges pagats en ferrocarril; el dret a la jubilació a partir dels 60 anys d'edat i 25 de servei, a raó de 1/60 dia per cada any de servei, sobre la base del sou màxim dels últims 5 anys; les gratificacions per família nombrosa i les bestretes gratuïtes sense interès a retornar en diverses mensualitats.

Tot això feia que per a les noies festejar amb un ferroviari fos ben vist, ja que les condicions de vida els permetien disposar de millors habitatges, procurar una millor educació als seus fills, etc. Per contra, els «pirellistes» tenien un horari més reduït que els permetia fer feines addicionals i treure's un sobresou, mentre que els ferroviaris treballaven unes 10 hores diàries aproximadament. No obstant això, després de la Guerra Civil, amb la fundació de la RENFE, les condicions salarials entre els ferroviaris i els «pirellistes» s'invertiran i passaran a ser millors entre aquests últims.



*Estació de Vilanova i la Geltrú, 1883.
Cels Xauradó, Album Artístich de La Renaixensa.
Fons documental del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.*



*Personal de l'estació de Vilanova MZA de l'any 1924.
Fons documental del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.*

testimonis

Àngela Blanch



«Abans de la guerra, nosaltres vivíem molt bé amb el sou del pare. L'exemple és que quasi tots els fills de les famílies de ferroviaris tenien carreres. Tenien un esperit molt de dir: "Els nostres fills han de ser més que nosaltres!" Els meus pares van poder fer una casa, una casa que avui seria preciosa. Home, treballaven deu hores diàries, però tenien un sou fix. Perquè hi havia molta gent que no tenia això. Abans de la guerra ser ferroviari estava bastant ben considerat. La noia que es podia casar amb un maquinista cantava victòria. El maquinista guanyava més que el pare, sí. És que els maquinistes sempre han guanyat més.»

Pedro Jiménez



«Abans es valorava que el ferroviari tenia un sou fix, quan s'entra-va a l'MZA el lloc de treball era fix i no et feien fora, eres com un funcionari, no s'hi guanyava gaire però era fix i tenia els seus avantatges.»

[...] «El personal de màquines guanyava més diners. El meu pare l'any 34 es va comprar una ràdio, tot un luxe. Guanyava unes 400 ptes., mentre al taller podien arribar a guanyar-ne 250. El personal de màquines sempre ha estat ben valorat i les dones s'hi volien casar.»



Julio Lara

«El meu pare va venir de la província de Cuenca. Va fer la "mili" a Barcelona i cap a l'any 27 va venir a Vilanova a treballar al Recorrido, es va casar amb la meva mare, que estava vinculada a Casp, on vivien la seva germana i el seu pare. El meu avi, el pare de la mare, era "Jefe de Via y Obras" de Casp, era un manetes. Es va casar i va venir aquí i van llogar una casa. Després en van comprar una altra per 5.000 o 6.000 pessetes, uns baixos en un solar de 5 per 20 amb només 13 edificats a la rambla del Castell. Guanyava 5 pessetes diàries, un bon sou l'any 1927. Abans de la guerra treballaven matí i tarda.»

Guerra i repressió

L'any 1936 s'inicia la Guerra Civil espanyola, que durà fins al mes d'abril de 1939, quan l'exèrcit franquista pren el control de la totalitat del territori espanyol. Una de les últimes regions a caure fou Catalunya, ja que les tropes no entraren a la ciutat de Barcelona fins al 26 de gener de 1939. Cinc dies abans, el 21 de gener, ho havien fet a Vilanova i la Geltrú.

La Memòria del Futur

Durant la Guerra Civil el servei ferroviari es prestà regularment, si bé condicionat per les limitacions pròpies del conflicte: bombardejos, destrosses materials, etc. Les companyies ferroviàries privades del país —entre elles, la MZA— foren col·lectivitzades i passaren a ser controlades per un comitè revolucionari, dirigit pels sindicats de l'època —especialment, per la CNT-FAI (Confederació Nacional del Treball-Federació Anarquista Ibèrica)—, que a Vilanova i la Geltrú, com a la resta de Catalunya, tenia una forta implantació durant la República.

Els treballadors ferroviaris foren, llavors, mobilitzats; és a dir, per decret van passar a formar part de l'exèrcit del govern de la República. Les formes de treball van esdevenir militars, així com els objectius d'actuació. Per aquest motiu, i per la forta afiliació dels ferroviaris en sindicats, poc abans d'acabar la guerra, molts empleats abandonaren el seu lloc de treball, temerosos de ser víctimes de la repressió a causa del seu paper destacat al servei de la República i pels seus ideals. Alguns van optar per amagar-se, però la gran majoria fugiren cap a França.

En aquest context bèl·lic, les instal·lacions ferroviàries eren considerades com a punts estratègics, i, per tant, objectiu dels bombardejos de l'aviació franquista. No és d'estranyar que a Vilanova i la Geltrú es construïssin una sèrie de refugis antiaeris, alguns dels més importants es trobaven situats a les actuals instal·lacions de l'Institut Municipal d'Educació i Treball (IMET), a l'edifici de la Paperera, i a la plaça de la Vila.

Acabada la guerra, el control de la companyia ferroviària tornà a mans dels seus antics propietaris, si bé per poc temps, ja que, com hem vist, l'any 1941 es fundà la companyia estatal RENFE, que aglutinà totes les antigues companyies privades.

Una de les primeres accions de la nova companyia, sota el fort control del règim dictatorial, fou fer «purga» entre els seus empleats per tal de sancionar o expulsar aquells que no s'haguessin adherit al «glorioso movimiento nacional». En la majoria dels casos, la sanció consistí en l'acomiadament amb data retrospectiva del 18 de juliol de 1936 —dia de l'aixecament militar— sense dret a reclamació ni indemnització econòmica. No obstant això, bona part dels treballadors acomiadats, així com la majoria dels que van fugir cap a França, foren readmesos al cap del temps —l'any 1941 majoritàriament, quan la mà d'obra necessària per a la reconstrucció de la xarxa ferroviària espanyola escassejava— si bé amb importants sancions: la pèrdua de l'antiguitat a la companyia, la impossibilitat d'ascensos de categoria laboral durant un període de temps determinat i, en alguns casos, el trasllat forçós a altres zones de l'Estat. Com veurem en el següent capítol, aquesta última va ser una important via d'arribada a Vilanova i la Geltrú d'un nombrós grup de maquinistes i fogoners.



*Treballadors del ferrocarril
al costat de la locomotora MZA 463.
Gentilesa de Teresa
i Carme Pujades Elías.*

testimonis

Àngela Blanch

«Aquí abans de la guerra quasi tothom era de la CNT. Estaven al sindicat i quan van venir aquesta gent de Madrid, tots es van fer de la UGT. El pare es va canviar, pensava que la CNT no hi arribava. I bé, hi va haver un canvi (...)

La Memòria del Futur

Recordo quan van entrar els nacionals, pujaven pel carrer Unió. Nosaltres estàvem al refugi i deien: "Han entrat, han entrat els franquistes!" I vam sortir, teníem molta por, jo tenia tretze anys, hi havia molts "moros" i explicaven tot això que agafaven els nens... Quan passaven anaven dient: "A los catalanes les traemos pan y pavo, pan y pavo." Amb la gana que teníem, que feia dies que no menjàvem! El pare va marxar a França dos o tres dies abans. Molts, molts homes de Vilanova van marxar. Home, també hi va haver qui es va amagar. El pare va tornar a Vilanova el dia de Sant Pere. No el van agafar al Recorrido, consideraven que no havia d'haver marxat, però no li van prendre els carnets de ferroviari i va poder fer l'estraperlo fins que el van agafar en una empresa petita, i amb el pas del temps el van tornar a admetre una altra vegada.»



Montserrat Daviu

«El meu pare no va marxar a França: quan va arribar a Girona es va amagar dintre d'un tren i el van trobar. Un cap d'aquells que porta-

va la metrallera va dir: "Vigila los pájaros." Ai! El papa quan va sentir "Vigila los pájaros", i com que ell estava a dins, va pensar: "Em donarà una punxada amb la baioneta" i digué: "Ya salgo, ya salgo!". Amb les mans enlaire, pobre home. Home!, qualsevol s'està allà i que el punxin. Llavors, van passar per un control i els anaven preguntant: "¿Qué quiere, España o Francia? ¿Franco o Francia?" El pare va demanar Franco, però no per Franco, sinó per estar al costat dels fills i la dona. Perquè era matar-lo estar separat de nosaltres.»



Josep Rovira

«Al meu pare també el van obligar a anar cap a França i es va quedar a Girona. Es va amagar en un paller fins que es va entregar als militars i el van portar a un batalló de treballadors a arreglar vies. Al cap de poc, mitjançant un padri que tenia, va tornar a Vilanova i el van jutjar, i com tenia algú que responia per ell, va tornar a treballar amb els trens i fins al final.»



Carme Salcedo

«Com que el meu pare treballava al Recorrido i anava amb els trens amunt i avall, el van agafar i va estar tres anys a la Model, a la presó. Ell formava part del sindicat. El pare era "rojillo", que deien, i per això el van agafar.»

Els refugis... Sempre anàvem amunt i avall fugint de la por. Sempre recordaré una vegada que quan van acabar de bombardejar vam sortir amb la mare i quan estàvem al carrer de la Fruita, va passar un soldat amb un saquet de cigrons i mongetes i li va dir a ma mare: "Tenga, se lo doy por que yo esto ya no me lo podré comer." I ens va donar un saquet amb mongetes i un altre de cigrons per que era un soldat d'aquests que perseguien, no era dels nacionals.»

La Memòria del Futur

Maria Lluïsa Jiménez



«Després de la guerra, el que va passar és que el pare era republicà i hi va haver gent que el va denunciar. El van agafar i va estar 24 mesos a la presó, i quan va sortir va pensar que potser no l'agafarien al dipòsit, però sí, va tornar a entrar-hi, però va estar dos anys que no podia sortir de Vilanova. Llavors, només feia trajectes per aquí: maniobres i coses d'aquestes, no podia anar enlloc perquè estava vigilat i a més havia d'anar a firmar no sé què.»

Vilanova i la Geltrú, terra d'arribada

Com ja s'ha apuntat, una de les principals vies d'arribada de població ferroviària nouvinguda a Vilanova i la Geltrú fou a través de les sancions que les companyies ferroviàries i després RENFE va imposar als treballadors «sospitosos» d'haver simpatitzat amb la II República. Malgrat que es fa difícil quantificar el nombre de persones que arribaren a la nostra ciutat per aquesta via, es pot afirmar que fou prou elevat per poder-la qualificar d'«onada immigratòria».

La Memòria del Futur

El caràcter industrial i de motor econòmic de Catalunya en el conjunt de l'Estat espanyol va fer que es considerés terra d'arribada. Durant la dècada dels anys 20 i la República ja hi ha constància de l'arribada de treballadors ferroviaris forans a Vilanova i la Geltrú, sens dubte atrets pels llocs de treball relacionats amb el dipòsit de locomotores i els tallers de material remolcat, en ple funcionament en aquella època.

En el cas de l'arribada de ferroviaris sancionats a Vilanova i la Geltrú des d'altres zones de l'Estat espanyol, cal fer constar que, en la majoria dels casos, la nova destinació era força benvinguda pels empleats. En efecte, Vilanova i la Geltrú, com tot Catalunya, pertanyia a l'anomenada «5a Zona» de RENFE —estructurada en zones territorials, força equivalents a les regions cobertes per cada una de les antigues companyies—, una de les dotades amb les millors instal·lacions, dipòsits, tallers, les millors i més modernes locomotores, etc. Si a aquest fet li sumem els encants de Vilanova i la Geltrú —el mar, el bon clima, etc.— i deixant de banda el trasbals que significa un trasllat no voluntari, féu que molts ferroviaris consideressin el «càstig» de venir a Catalunya com un mal menor. No és d'estranyar, doncs, que quan la companyia aixecà les sancions i obrí la possibilitat que els treballadors tornessin al seu lloc d'origen, la gran majoria refusés la proposta.

Dos són els motius que expliquen per què Catalunya fou una de les principals destinacions de la població ferroviària sancionada, un de

tipus pràctic i un de tipus estratègic/ideològic: d'una banda, Catalunya era un dels pols importants de la xarxa ferroviària espanyola, amb importants dipòsits de locomotores i tallers de reparació de material mòbil (Barcelona-Poblenou, Barcelona-Sant Andreu, Vilanova i la Geltrú, Móra la Nova, etc.) i la necessitat de mà d'obra era elevada. De l'altra, probablement el trasllat de treballadors obeïa al fet de poblar el territori català de persones no nascudes a Catalunya, a fi de tenir «sota control» certs moviments sindicalistes, polítics o ideològics que poguessin posar en un compromís la seguretat i viabilitat del règim dictatorial.

En els casos de trasllat forçós des d'una dependència ferroviària a una altra, la companyia ferroviària posava al servei del treballador i de la seva família un o més vagons de mercaderies que, carregat amb totes les seves pertinences —mobles, principalment—, era enganxat als trens regular fins a completar el trajecte cap al lloc de destinació. Malgrat que la companyia sol·licitava al seu empleat que li presentés un document conforme tenia allotjament al lloc de destinació, era força habitual que el vagó en qüestió quedés estacionat en un via secundària de l'estació i que els ferroviaris i la seva família s'hi allotgessin fins a trobar un habitatge més digne. Per fer front a aquestes necessitats d'habitatges, les companyies ferroviàries, i especialment l'MZA, optaren per construir elles mateixes habitatges per allotjar-hi una part dels treballadors, si bé les ajudes i la solidaritat entre els mateixos treballadors suplien la manca d'oferta adequada.

Un cas concret d'aquest tipus d'habitatges construïts per les empreses ferroviàries per als seus treballadors el constitueixen els anomenats «poblats ferroviaris» que, a semblança dels poblats industrials o les colònies mineres, s'alçaven en uns determinats enclavaments de la xarxa, com ara les estacions de bifurcació, situats lluny de les poblacions. En la majoria dels casos es tractava d'autèntics pobles, que acollien no tan sols els habitatges dels ferroviaris i les seves famílies, sinó una gama de serveis socials, com l'escola, l'economat, l'església, etc.



El trasllat forçós des d'altres dependències ferroviàries de l'Estat a Vilanova i la Geltrú s'explica per la importància dels tallers i del dipòsit de vapor de la nostra ciutat. Fotografia cedida al Museu del Ferrocarril per l'Antonio González, empleat del TCR.

Un cas força representatiu d'aquest tipus d'urbanitzacions, i molt proper a Vilanova i la Geltrú, és el poblat ferroviari de Sant Vicenç de Calders, al municipi del Vendrell, al punt on enllacen les línies a Barcelona per la costa (Vilanova i la Geltrú) i per l'interior (Vilafranca del Penedès). El poblat arribà a comptar amb 102 habitatges, disposats en sis edificis de planta baixa i tres pisos, i en el seu màxim moment d'esplendor, a mitjan anys seixanta del segle xx, acollí fins a 313 persones. En els baixos d'aquests pavellons, la companyia ferroviària habilità alguns espais com a escola, capella religiosa i dispensari mèdic.

Per altra banda, des de la posada en marxa del servei ferroviari, les companyies prengueren consciència de la necessitat que el personal de tracció —maquinistes i fogners— disposés d'espais on poder pernoctar durant els llargs trajectes. En la majoria dels casos, es tractava de petites construccions, amb males condicions de manteniment, amb funció de dormitori amb un gran nombre de llits i lliteres on els empleats podien passar la nit i dutxar-se.

testimonis

Pedro Jiménez

La Memòria del Futur

«El meu pare va arribar, com qui diu, amb una pistola al darrere. Va venir represaliat de la Guerra Civil i el van enviar castigat d'Alcázar de San Juan a Catalunya, i li van fer la millor feina que li podien fer. Vam venir a Vilanova en un vagó de fusta dels que ara ja no existeixen; el meu pare va col·locar els llits dintre del vagó i vam trigar més de dos dies des d'Alcázar a Vilanova. Allí fèiem vida, dinàvem, dormíem... Vam arribar a Vilanova l'any 1941 i jo recordo molt bé que quan passàvem per La Gavina, el Racó de Santa Llúcia i es veia el mar, el meu pare va dir: "¡De aquí no nos vamos más!". És que la idea del meu pare era venir a Catalunya perquè havia parlat ja amb ferroviaris catalans i considerava que les condicions de vida eren millor i, vés per on, el van castigar venint a Catalunya. Li van fer un gran favor!

De Vilanova també hi havia gent que estava castigada a altres llocs d'Espanya. Als tres anys enviaven unes cartes en què els deien si volien tornar al seu lloc d'origen. El meu pare la va rebre, va haver-hi concili familiar i vam decidir quedar-nos, de fet ja ho havia dit el meu pare només arribar, que Vilanova i res més. Alguns, sobre tot de Madrid, van marxar, però la gran majoria de castigats es va quedar a Vilanova.

La relació amb la gent de Vilanova va ser perfecta. Nosaltres mai vam tenir cap problema amb els catalans. El meu pare va començar a treballar amb un maquinista molt vell, molt català i estava admirat de la manera com el van rebre a Vilanova. Aquí va trobar bons companys i bona gent.»



José Gascón

«El meu pare era maquinista i a mi també m'agradava. En acabar la guerra l'any 39 vaig sol·licitar l'ingrés a l'MZA a Saragossa o a Arcos de Jalón, més a prop de Saragossa, perquè jo hi vivia, i de Madrid em van respondre que havia d'anar a Vilanova i la Geltrú. Jo no sabia ni on era, Vilanova i la Geltrú. El fogoner que duia el meu pare coneixia Vilanova i m'havia dit que era el millor de Catalunya, amb dipòsit nou, platja... Vaig entrar amb 23 o 24 anys d'ajudant ajustador després d'una prova al dipòsit de Saragossa. Vaig venir que guanyava 7,50 ptes. i en el tren que em duia ja hi vaig trobar la mestressa, que era murciana, i em va preguntar on anava i si hi tenia ningú. Com que li vaig dir que no, em digué: "Si vol vingui a casa meva", al carrer de Sant Felip Neri, i ja ens vam posar d'acord per 10 pessetes. Quan l'endemà em vaig presentar al contramestre del dipòsit, que es deia Galceran, em va dir: "Aquí s'acostuma a fer hores. Vostè vol fer hores?". "Guanyo 7,5 pessetes i la mestressa me'n fa pagar 10. Doncs, més hores que no té el dia!" I així vaig començar.

En el tema de la integració no hi va haver cap problema. Jo vaig començar com a fogoner amb catalans vells com un tal Villa, Estruga... i mai no hi va haver cap problema. M'han parlat en castellà. Jo he estat un "cerrojo", perquè en més de 60 anys no he après a parlar català.»

Àngela Blanch

«La gent venia de Madrid i de Múrcia i de tot això... Ells no van parlar mai el català, però els seus fills, sí. Es van integrar molt bé aquí i, és clar, quan van venir aquí van dir: "Carai, quin encert hem fet!", perquè van trobar Vilanova molt avançada.

El pare tenia molts amics que havien vingut de fora. Tenia un molt bon amic que era manxec. Hi havia molta solidaritat entre ells, tota la gent que treballava allà s'estimava molt. Els fills es van integrar aquí i els pares van fer el possible perquè estudiessin i perquè avancessin.»

Quan el sou no arribava... L'estraperlo i la picaresca quotidiana

La situació econòmica durant la guerra i la postguerra més immediata era molt dura per a les famílies, ja que venia marcada per la manca de productes bàsics: menjar, roba, carbó per a les cuines i estufes, o altres productes de primera necessitat que les prestacions socials de la companyia no podien cobrir. Així, aviat sorgí l'anomenat «estraperlo», que consistia en el contraban més o menys camuflat de certs productes de necessitat bàsica.

La Memòria del Futur

Com es pot deduir, el ferrocarril va jugar un paper molt important en tot aquest trànsit de productes bàsics, ja que era, gairebé, l'únic mitjà de transport disponible: des de l'Aragó i altres zones, la gent venia carregada d'arròs, farina, cereals, oli i tot tipus de paquets. Per evitar el control de la Guàrdia Civil, el tren reduïa la velocitat poc abans d'arribar a l'estació (a l'alçada de l'actual Parc Samà), on esperaven tota una sèrie de persones a qui hom llençava els productes de l'estraperlo. L'estraperlo va durar durant la dècada dels anys 40 i principi dels 50, moment a partir del qual la situació econòmica del país va començar a millorar.

A part del contraban des d'altres zones d'Espanya, els maquinistes també contribuïen a millorar les condicions generals amb petites accions quotidianes, com ara subministrar aigua calenta procedent de les calderes de les locomotores de vapor, llançar carbó des de la màquina, etc. Igualment, els treballadors del dipòsit també tenien una picaresca particular: portar petites quantitats de carbó —les anomenades «briquetes»— i de fusta amagades sota els uniformes per fer funcionar les cuines «econòmiques» i les estufes de casa seva o treure's un petit sobresou venent-lo als veïns. Per la seva banda, els treballadors del *Recorrido* feien el mateix amb els productes que tenien al seu abast: pintures, oli, etc. En tots els casos, la companyia semblava fer-hi la vista grossa, potser conscient que els sous que pagava als seus treballadors no donaven per a gaire.

De fet, hi havia una dita que afirmava que «a casa dels ferroviaris no entrava el fred» —per la possibilitat d'obtenir el carbó que s'utilitzava en les locomotores de vapor—. Per altra banda, també sembla que les cases dels ferroviaris de Vilanova i la Geltrú es reconeixien perquè totes estaven pintades del color gris que s'utilitzava habitualment al *Recorrido*.

testimonis

José Gascón

«Cada dia dúiem a casa el cistell de carbó, tot i que hi havia els de la Brigadilla, que controlaven, però no atacaven gaire. Nosaltres fèiem els mercaderies a Móra i tots els lleugers a Barcelona, a Vilanova, a Vilafranca per Martorell. Van posar un tren fins a La Zaida per portar farina. Sortíem de Vilanova, dormíem a Móra i a la tarda anàvem a La Zaida, carregàvem i tornàvem a Vilanova amb la farina per alimentar els d'aquí.»

La Memòria del Futur

Josep Rovira

«Del Recorrido sortia de tot, perquè un que entrava a treballar sortia coix d'una cama i és que portava a dins dels pantalons la bastida d'una finestra... Un altre va treure una corriola al coll com si fos una medalla... Són anècdotes que havien passat aquí.»

Maria Lluïsa Jiménez

«Jo vivia al carrer de la Llibertat, a les barreres del pas a nivell. Llavors, quan els trens venien de la part de Tarragona, sobretot, el meu pare explicava que, quan arribaven al carrer de la Llibertat, tiraven les briquetes, que era un carbó molt senzill, dolentíssim. Hi havia una pedra que era molt bona, però d'aquella li donaven menys perquè les màquines tiressin.»

Carme Salcedo

«Hi havia molt estraperlo durant la guerra. La gent anava molt carregada i es posaven els paquets i pujaven al tren quan ja estava engegat. Quan arribaves allà al parc [l'actual Parc Samà] tiraven els paquets.»

Nosaltres teníem el germà gran que treballava a l'autòdrom de Sitges i, és clar, van agafar el pare i vam quedar tots quatre amb la mare, que no havia treballat mai. Així que el meu germà va anar a Calatayud a buscar menjar, perquè allà hi havia farina i oli. Era l'única cosa que portava: oli i farina. I es posava un paquet lligat a la mà i, amb l'altra, pujava. Però a l'estació de Calatayud hi havia guàrdies civils que vigilaven. Quan pujaven, s'amagaven als lavabos i quan arribava el tren tots corrien per anar a pujar al tren. I quan

el meu germà va pujar amb una mà, com que els trens anaven plens d'estraperlistes, va agafar-se a la barana del tren, no van obrir la porta perquè ja estava tancada i ple de gent i un guàrdia civil el va estirar per darrere i el va matar. El meu germà, un bon noi de 19 anys! Molt trist, però son coses de la guerra.»



Josefina Castany

«El meu pare estava tancat a un camp de concentració i la meua mare amb sis fills va quedar molt desprotegida i anava a una casa d'aquí de Vilanova on havia una senyora que tenia diverses persones que li feien els viatges en tren per anar a buscar menjar.

Ens vam fer uns vestits que portaven una sobrefalda i sota hi portàvem bosses plenes de quilos d'arròs i farina i tot això. Semblàvem més grasses, però amb aquest sistema no ens van agafar mai i ho vam fer molt de temps, i d'aquesta manera vam fer front a tota la situació. La meua mare va estar molt de temps fent això. Va ser un bon mitjà per poder portar diners a casa, perquè fins que el pare no va tornar del camp de concentració de França... La qüestió és que va sortir!»



Silvia Cremades

«Jo era petita durant l'època de l'estraperlo, durant la postguerra, però tinc una anècdota del meu pare: Un bon dia va anar a Amposta a buscar menjar, no per fer negoci, perquè a casa passàvem molta gana. La meva mare li va cosir dintre de l'abric unes butxaques i allà hi portava arròs i cigrons i, és clar, el van enganxar. Ell estava assegut i va passar la guàrdia civil i li va preguntar què portava i ell els va dir la veritat. Va dir: "Miri, jo tinc filles, la meva sogra, la meva cunyada..." Era l'únic home que hi havia a la família, perquè la meva àvia era vídua. Els guàrdies civils li volien tallar l'abric i el meu pare, que era un home jove i amb la necessitat que tenia, es va posar quasi a plorar. I llavors li van dir que no li tallarien l'abric i el van deixar passar. Però des d'aquesta anècdota, sempre que veia un guàrdia civil o sentia parlar d'aquest tema, tenia un respecte i una por!»



Salustiano Álvarez

«Hi havia molta necessitat... Increïble! Per molt que els vostres pares us n'hagin parlat, allò era terrible... Aquí no hi havia de res, ningú no donava res, t'havies de buscar les garrofes allà on fos i com fos, i t'exposaves que t'ensexampessin i et fessin fora... »

El treball ferroviari en època de la Renfe

Com hem vist, l'any 1941, un cop acabada la Guerra Civil, es crea la companyia estatal RENFE, que engloba totes les antigues companyies ferroviàries. Malgrat aquest fet, la nova companyia manté, durant molt de temps, la mateixa estructura, funcionament i personal que les companyies privades que substituïa, de manera que l'organització del treball dels ferroviaris mantingué una dinàmica similar que abans de la guerra.

Des de la seva creació, RENFE es divideix en «zones» i Catalunya —l'antiga «xarxa catalana» de MZA— i, per tant, també Vilanova i la Geltrú, queda integrada en l'anomenada «5a Zona», una de les de més trànsit i amb millor material i personal més professionalitzat de tota la xarxa. No és d'estranyar, doncs, que, per a la gent de fora, venir a treballar a la «5a Zona» fos un privilegi i un motiu d'orgull.

L'ACCÉS A LA COMPANYIA I LA TRAJECTÒRIA LABORAL.

EL CONTROL PER PART DE L'EMPRESA

Entrar a formar part de la gran família ferroviària en època de RENFE es podia fer per dues vies diferenciades. D'una banda, per la via militar, és a dir, fent el servei militar obligatori en la secció ferroviària de l'exèrcit —l'anomenat «Batalló de Ferrocarrils»— i, un cop acabat, demanar una plaça a RENFE d'acord amb l'especialització cursada: tracció (maquinista o fogoner), via i obres, etc. De l'altra, la que es podria dir per la via civil, que consistia a entrar a la companyia desenvolupant feines de baixa qualificació —peó de via i obres, auxiliar al taller...— i, de mica en mica, anar millorant de categoria professional a través d'ascensos mitjançant la superació de les successives proves teòriques i pràctiques per al lloc que es desitjava ocupar —per exemple, el reglament dels senyals en cas d'optar a maquinista—.

Així, una trajectòria tipus dins l'empresa, pel que respecta als empleats dedicats a la conducció dels trens, era començar realitzant feines d'ajudant als tallers, passar a fogoner (de les categories tercera, segona, etc.) i, posteriorment, a maquinista de locomotora de vapor –també de diferents categories, segons el tipus de servei prestat (rodalies, maniobres, mercaderies...)– i, amb l'electrificació de la xarxa, a maquinista de locomotora elèctrica.

A part dels exàmens sobre els coneixements tècnics, la RENFE també sotmetia els seus treballadors a certes mesures de control social i prevenció de la conflictivitat laboral i/o política. Així, la trajectòria dels empleats a la companyia era «controlada» pels seus superiors, com demostren les puntuacions que, anualment, els treballadors rebien sobre aspectes relacionats amb el seu treball. En concret, els ferroviaris eren avaluats pels següents aspectes:

- Dots de comandament
- Competència professional:
 - Coneixements de la seva especialitat
 - Cultura general
 - Esperit de perfeccionament
- Esperit d'iniciativa
- Conducta:
 - Comportament en general
 - Disciplina
 - Moralitat
 - Zel en el servei
 - Assiduitat i puntualitat
 - Conservació i tracte a les màquines i les eines de treball
 - Modals
 - Companyonia
 - Comportament amb els usuaris

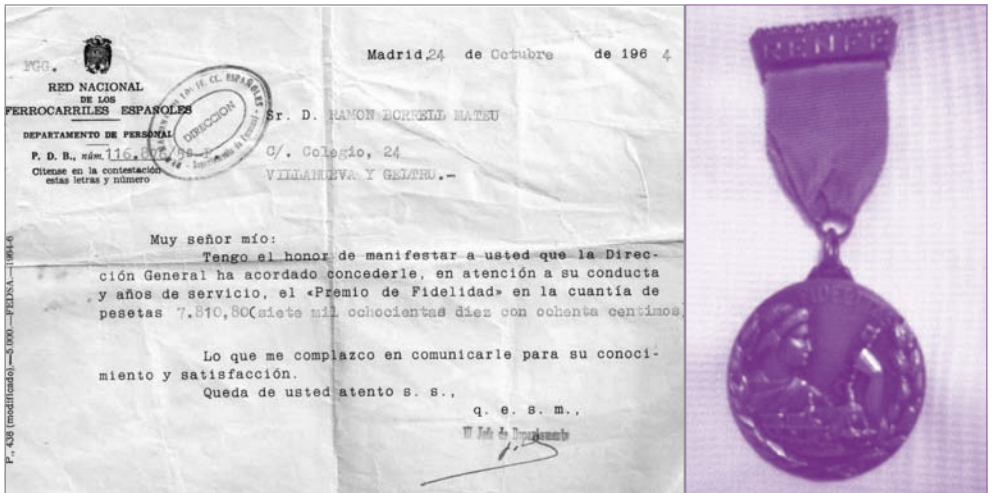
L'ESPERIT PATERNALISTA DE L'EMPRESA: ELS BENEFICIS SOCIALS

Malgrat el control militar que la companyia tenia sobre els seus treballadors, sovint adoptava un «paper protector», amb la prestació d'alguns beneficis socials. Cal entendre aquest tipus de beneficis des del punt de vista del control social i laboral: intentar mantenir sotmesos i agraïts els treballadors i garantir-ne un mínim nivell de vida a fi d'assegurar-se la tranquil·litat del clima laboral: no en va, les vagues i el sindicalisme per part dels treballadors d'una empresa tan gran com la RENFE —la primera en nombre d'empleats en tot l'Estat durant molts anys— eren temuts per la seva àmplia repercussió social i perquè haurien significat paraitzar el país. No obstant això, els salaris eren molt baixos i els beneficis també pretenien compensar la precarietat dels sous.

Un bon reflex de l'esperit paternalista de les empreses vers els seus treballadors fa referència a certes prestacions en matèria econòmica: ocasionalment els treballadors eren premiats, i més freqüentment castigats, econòmicament pel seu comportament o la seva actuació. Així, s'atorgaven gratificacions econòmiques —molt de tant en tant— per actes com ara evitar xocs de material ferroviari; mentre que la majoria de les sancions —multes equivalents a una part proporcional del salari o, en els caos més greus, suspensions de feina i sou durant un determinat període de temps— es devien a la manca de manteniment i neteja del material ferroviari i a la responsabilitat en accidents. Sens dubte, però, l'element que millor reflecteix la identificació treballador-empresa és la concessió, després de la jubilació, del premi d'esperit a la fidelitat a aquells treballadors que haguessin prestat els seus serveis —en la majoria dels casos, tota la seva vida laboral— a la companyia.

Una altra ajuda econòmica que la companyia prestava als seus treballadors era la concessió de bestretes a compte del salari de l'empleat. En els documents que conserva el Museu del Ferrocarril es comprova que la sol·licitud d'aquest tipus de reintegraments era una pràctica habitual, en la majoria dels casos per fer front a despeses de

tipus hospitalari de familiars —dones i fills, principalment— del treballador en qüestió. En cas que fos el mateix treballador que necessités atenció hospitalària, la mateixa companyia corria, en la majoria dels casos, amb les despeses, així com també existia un fons social per a la prestació d'ajudes econòmiques per a les vídues de treballadors ferroviaris. A Vilanova i la Geltrú i a moltes altres estacions, hi havia un servei mèdic pels empleats de RENFE a través de l'anomenada «Previsión ferroviaria», una espècie de mútua sanitària.



Carta de l'any 1964 comunicant la concessió del premi de la fidelitat a Ramon Borrell. Document gentilesa de la seva filla, Maria Dolors Borrell.

Medalla d'esperit a la fidelitat.

LES CONDICIONS DE TREBALL: EL SOU, L'HORARI I LES VACANCES

En parlar de l'època d'abans de la Guerra Civil, durant l'època de MZA, ja s'ha comentat que treballar com a ferroviari estava ben considerat, pel bon sou que es cobrava i el caràcter fix que tenia. Després de la creació de la RENFE, però, la situació canvia i els sous són minsos, especialment entre els treballadors del *Recorrido*, que eren entre un 30 i un 40% més baixos que els dels maquinistes. Per aquest motiu, després de la guerra, el sou era molt més elevat a algunes indústries de la ciutat, com ara la Pirelli, els treballadors de la qual obtenien «punts» segons el seu treball, que es convertien en dies de festa o en augments de sou.

Per contra, els ferroviaris tenien al seu favor el fet que disposaven de 15 dies de vacances pagades a l'any —fet no habitual a l'època—, si bé els maquinistes i els fogners estaven subjectes a les necessitats del servei i no podien triar amb gaire llibertat els dies que les volien fer, de manera que era habitual gaudir-les en els mesos de novembre i desembre, per exemple. Un altre benefici econòmic que tenien els maquinistes i fogners eren les anomenades «economies», que consistien en una paga extra per haver estalviat el consum d'una determinada quantitat de carbó i oli.

Pel que fa l'horari, la jornada típica dels treballadors dels tallers i del dipòsit era d'unes deu hores diàries, des de les set del matí fins a les dotze del migdia i de la una a les cinc o a les sis de la tarda i era regulat per una sirena situada al dipòsit que se sentia des de bona part de Vilanova i la Geltrú i que marcava l'entrada i sortida dels treballadors. Un món a part era l'horari dels treballadors destinats a les locomotores —maquinistes i fogners—, ja que era usual que les jornades s'allarguessin durant moltes hores prestant servei a bord de les locomotores o que s'encadenessin diversos dies fora de casa. Com que aquests no podien dinar a casa, era típica la imatge de portar una carmanyola metàl·lica o de ceràmica —l'anomenada olla ferroviària— a bord de la cabina de conducció, i que el menjar s'hi mantingués calent o es cogués amb l'escalfor de la llar de locomotora.

Un complement indispensable de l'àpat dels ferroviaris era la bóta de vi i el càntir d'aigua fresca.



*Homenatge
al personal jubilat.*

EL TREBALL QUOTIDIÀ

Com era el dia a dia del treball dels ferroviaris de Vilanova i la Geltrú? Respondre aquesta pregunta passa per diferenciar els treballadors dels tallers i del *Recorrido* dels dedicats al dipòsit i a la conducció de les locomotores de vapor.

Com s'ha dit, els primers realitzaven una jornada laboral de deu hores amb una pausa al migdia per dinar. La feina al dipòsit de locomotores consistia a reparar les màquines avariades i fer-ne el manteniment per al funcionament diari. A aquest efecte, els maquinistes tenien una llibreta on, acabat el servei de cada dia, apuntaven els problemes observats a la seva màquina perquè fossin reparats per al dia següent. Quan les avaries eren de major envergadura o les locomotores havien de passar revisions ordinàries després d'haver recorregut una quantitat establerta de quilòmetres, eren enviades als tallers generals de la companyia a Villaverde (Madrid) o bé a les instal·lacions de la Maquinista Terrestre i Marítima de Barcelona.

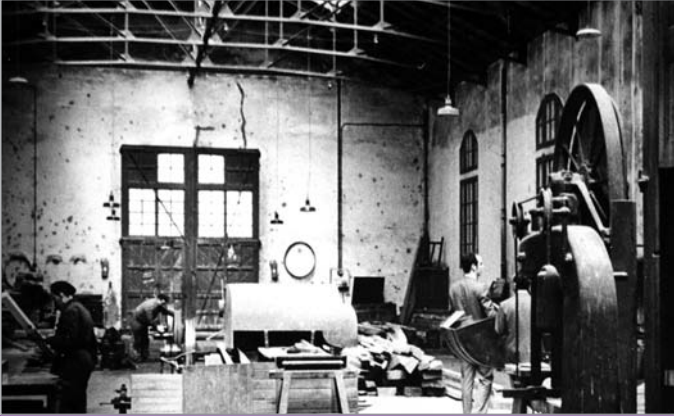
L'organització al dipòsit es feia segons l'especialitat, de manera que existia un grup especialista en el rodolament i les bieles de les locomotores, un altre en els mecanisme de fre, etc.

El treball dels maquinistes i dels fagoners era més divers segons el tipus de servei que s'havia de fer, de manera que la seva jornada començava amb la consulta a un taulell que hi havia a l'entrada del dipòsit on figurava el servei que tenien assignat aquell dia. Cada parella de maquinista i fagoner era fixa i sempre treballaven amb la mateixa locomotora, de manera que s'establien forts vincles d'amistat i coordinació entre ells, així com un fort lligam amb la locomotora que tenien assignada, que intentaven mantenir al màxim de neta i polida. De fet, era habitual que els dies de festa la parella preparés la màquina per al dia següent netejant-la i greixant-la.

Cada tipus de locomotora prestava un servei determinat segons les seves característiques, de manera que les més petites o més velles prestaven servei de maniobres, mentre que n'hi havia unes altres de més potents especialitzades en el servei de passatgers i de mercaderies. En aquest últims casos, la locomotora feia el recorregut fins a una determinada estació, on era rellevada per una altra de procedent d'un altre dipòsit per poder retornar així cap a Vilanova amb un altre tren.



Vista exterior de les naus del taller de reparació de material mòbil, conegut popularment com a Recorrido. Fons documental del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.



*Interior dels tallers,
secció de fusteria,
als anys 60.
Gentilesa de TCR Vilanova.*



*Interior dels tallers,
secció de tapisseria,
als anys 60.
Gentilesa de TCR Vilanova.*

El treball a bord de la locomotora en l'època de la tracció a vapor era molt dur i brut: la tasca del fogoner consistia a mantenir un nivell de foc adequat a la llar de la locomotora per poder escalfar l'aigua per generar vapor i fer funcionar la locomotora, a còpia d'anar-hi introduint carbó a cops de pala. Afortunadament, amb la introducció del fueloil líquid com a combustible, la feina del fogoner es féu menys dura, ja que la llar s'alimentava de manera automàtica. Per la seva banda, el maquinista havia d'estar pendent de tots els indicadors de funcionament de la locomotora i dels senyals (semàfors, avisos de passos a nivell, etc.) de la via, i regular la velocitat del tren en tot moment per a complir l'horari assignat.

L'ORGULL DE SER FERROVIARI. EL SENTIMENT DE PERTINENÇA

Un tret característic de la condició de ferroviari és el gran sentiment de pertinença al col·lectiu que tenien —tenen— els treballadors. Segurament aquest sentiment es basa en tres motius: en primer lloc, en el fet que el ferrocarril fos, durant molt de temps, el motor del país durant els durs anys de la postguerra, quan era gairebé l'únic mitjà de transport disponible. En segon lloc, el fet que cada parella de conducció tingués assignada una locomotora fixa feia establir forts vincles d'identificació amb l'eina de treball quotidià, de manera que sovint, mig en broma, mig seriosament, es deia que «el ferroviari estima més la seva locomotora que no pas a la seva dona». Finalment, i en tercer lloc, la força que emanava d'un enginy tan potent com és el tren, s'establien llaços molt forts entre els treballadors.

Fruit d'aquest fort sentiment col·lectiu, la solidaritat entre els treballadors ferroviaris fou un fet innegable, reforçat, sens dubte, per la necessitat d'ajuda i recolzament entre les persones en una època tan dura com la viscuda durant la postguerra. Així s'explica la bona acollida que tingueren els ferroviaris procedents de la resta de l'Estat en el moment de la seva arribada a Vilanova i la Geltrú i la intensa vida cultural i associativa que existia entorn del ferrocarril i dels seus treballadors, etc.



La solidaritat i l'orgull per la feina feta estaven molts estesos entre la gran família ferroviària. Grup de fusters del Recorrido.



Una de les feines del fagoner era mantenir el nivell del foc i d'aigua necessaris a la caldera per poder generar el vapor d'aigua suficient. Antiga aiguada de l'estació de Vilanova i la Geltrú, fotografiada el 1966.

Actualment es conserva al Museu del Ferrocarril restaurada pels membres de l'associació «Socis i Col·laboradors del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú». Fotografia de Rosa Maria Farriol.

testimonis

Pedro Jiménez

Avantatges socials del ferroviaris

«Els catalans no ingressaven a la RENFE. Tenien indústries i guanyaven molt més que els ferroviaris. Moltes vegades guanyaven més amb els punts que els ferroviaris, però els ferroviaris vivien millor perquè tenien vacances, 15 dies l'any, tot i que el personal de màquines no podia fer les vacances quan volia, i potser les havia de fer al desembre.

Una altra diferència és que podien estar malalts fins a tres mesos, els quals tenien pagats. També tenien una assegurança mèdica: la Previsió Ferroviària. Això sí, els sou era molt justet. A la resta d'indústries, com a la Pirelli d'aquí Vilanova, no hi havia aquests beneficis.»

El treball quotidià

«Jo treballava al taller, d'ajustador. Hi tenia un banc i la meva feina. Les màquines hi entraven a fer el torneigament de rodes, perquè les llandes es deformaven de tant de rodar. Les rodes tenen un angle d'inclinació per poder agafar les corbes; aleshores s'aixecaven amb gats, es treien les rodes i es feia una reparació cada 10.000 quilòmetres, i es torneigaven les rodes. Les rodes permetien que se'ls fes quatre torneigaments; al cinquè es canviava la llanda i anaven a la Maquinista o a tallers generals.

Érem tres grups, un es dedicava a distribuïdors i pistons, un altres a les bieles, vàlvules i aixetes, i el tercer als coixinets grans de les rodes i al fre. Després hi havia un grup de calderers que eren els que reparaven la caldera per dins, per si hi havia esquerdes.

El pont grua es feia servir per a les màquines petites, les anomenades 500 i les alemanyes, que eren les 400. S'aixecaven a mà, entre 12 o 14 persones, tot i que abaixar-les era més difícil, perquè calia anar retentint el pes, però es feia. Mai no vaig veure que passés res. Per pujar a la grua calia fer-ho per per una escala que anomenaven "escala de gat", que són uns ferros entravessats que hi havia en un racó, sense cap mena de seguretat. A la nau hi havia els torns, les planejadores, els bancs de treball, la fornal, el magatzem de les eines...

El maquinista en el seu dia de descans anava a la màquina per netejar-la, arreglar-la, com ell deia, netejar les aixetes, greixar...

Nosaltres al taller mai no vam fer vuit hores, sempre en fèiem 10: de 7 a 12 i de 13.30 a 17.30. Potser per això guanyàvem una mica més i teníem el que s'anomenava "preu fet": quan una màquina entrava en reparació, el contramestre establia que el s'havia de fer, i quan la màquina estava reparada sempre rebíem un plus.»

José Gascón

L'accés i la trajectòria laboral

«Al cap d'un cert temps el sotscaip em va proposar de ser fogoner, i com que la meva intenció era ser maquinista, vaig acceptar. Em va dir que aquella tarda mirés el quadre que posaven a la porteria i on figurava el servei de cadascú: fogoner, maquinista i el número del tren... i així vaig començar de maniobres a Sant Vicenç.

Només vaig estar quatre anys de fogoner, era el mínim que exigien; després vaig fer l'examen. Vaig lliurar la meva instància al cap del

dipòsit i li vaig preguntar si seria més dur amb els que tenien plecs de càrrec per no netejar i em va dir: "Estudia, home, estudia!", i al final ens van aprovar a tots. Ens van fer les proves, que eren anar amb un operari i posar la màquina en posició per poder-ne treure les bieles, després en marxa, amb un cap de maquinistes al costat, anaves de Barcelona a Sant Vicenç amb viatgers, després havies de passar pel passeig de Gràcia sense fer fum, un mercaderies de Sant Vicenç a Roda de Berà, després contravapor per si els frens no funcionaven i... aprovat!»

El treball quotidià

«Al dipòsit de Vilanova hi havia més de cent persones entre fogoners i maquinistes. Hi havia moviment, sí. A la nau gran hi entraven les locomotores per reparacions generals i les aixecaven. Al cap d'un cert temps s'havien de dur als tallers generals, a Villaverde o a la Maquinista Terrestre per a reparacions més grans.

Els maquinistes, quan acabaven tenien un llibre a les oficines on havien de consignar els defectes que trobaven a la seva màquina, i l'endemà el contramestre el repartia entre els operaris. El dia de descans et deia: "Descans i rentada", i com que tenies una màquina fixa –la qual t'estimaves més que la dona–, venies, perquè estava apagada i sense aigua, i la preparaves: esmerilaves els mascles de prova perquè si se't trencava el vidre del nivell havies d'anar amb els mascles, si tenies una caixa que s'escalfava t'havies de ficar al fossat...

En els túnels, com en el de l'Argentera, la gent i jo ens posàvem malalts. Em posava a la trapa entre la màquina i el tènדר i per aquí em pujava l'aire. Estic una mica sord de les pulsacions contra els túnels. –Al cap de quatre anys ens va cridar el cap de maquinistes perquè els maquinistes vells que tenien màquines fixes es van començar a exclamar que els feia mal l'estómac, el ronyó... i ens van donar les seves màquines–. Als 28 anys et donaven una "mastodont" [un tipus de locomotora de mercaderies] i hi pujaves més cofoi...»

Josep Rovira

«Hi havia una gran diferència en salaris. Jo veritablement guanyava molt més al dipòsit del que guanyaven els treballadors del Recorrido. A casa, si la mare no hagués ajudat el meu pare fent pantalons, no sé si hauríem pogut tirar endavant, en èpoques molt més dolentes. Aquí s'ha parlat d'uns sous que no sé... Els del Recorrido guanyaven un 30 o un 40 per cent menys. És clar que teníem fusta per fer el foc, això es lògic i normal, com ells tenien el carbó. Treballaven em sembla que de 7 a 12 i de 13 a 17.»

Àngela Blanch

«A l'escala del meu pare hi vivia un tal Sáez que es veu que era encarregat i que va venir de fora. Com que l'avi ja havia plegat perquè no podia treballar, i de feina per tots tres no n'hi havia, li va dir: "Mira, ara hi ha ocasió de poder entrar a la MZA", i hi van entrar tots dos germans. I aquest home va ser qui els va fer entrar, perquè no hi entrava tothom, havies de tenir una mica d'influència.

Jo crec que el meu pare entrava a treballar a les set i plegava a les dotze. A les dotze ho tinc present, perquè havíem de tenir el dinar a taula perquè després tenia molt poc temps. Dues hores, crec que tenia més o menys al migdia. Després marxava fins la set del vespre.»



Dolors Borrell

«El que tenien els ferroviaris és que s'avenien molt, tots. Tenien motius (el pare li deien el "Borrel"). Eren com una pinya: eren molt amics tots, com familiars. I treballaven de gust! Al meu pare li agradava la feina que feia, no sé per què... Però el trens de vegades criden molt l'atenció, oi?»

L'economat

Entre les prestacions de serveis de tipus social facilitades, primer per MZA i després per RENFE, destacava el servei d'economat.

L'economat, instaurat per MZA —primer a Madrid, el 20 de març de 1903, i poc després a Barcelona— consistia en la venda de productes de primera necessitat (principalment, menjar) per part de la companyia als seus empleats i les seves famílies a un preu menor que el del mercat lliure, sota la condició que fossin per a consum propi. Així, cada empleat disposava d'una llibreta —de la qual la companyia disposava d'una còpia— on s'anotaven els productes sol·licitats i entregats, la quantitat, el preu, etc., de manera que el seu import no pogués superar les 2/3 del sou del titular de la llibreta. A més del menjar, els ferroviaris també podien comprar-hi el seu uniforme de treball, ja que en el cas dels maquinistes i dels fogoners, pel tipus de treball que realitzaven, era necessari tenir-ne alguns de recanvi.

A tall d'exemple, reproduïm a continuació la compra mensual elaborada per una família el mes de juliol de l'any 1962, i els preus dels productes adquirits:

Article	Quantitat	Import (en pessetes)
<i>Vi negre</i>	12 litres	51,60
<i>Vi de Xerès</i>	1 litre	8,80
<i>Oli</i>	10 litres	284,20
<i>Bacallà</i>	1 kg	39,40
<i>Xoriço "Cantimpalo"</i>	3 kg	288,50
<i>Sucre</i>	2 kg	24,80
<i>Avecrem</i>	3 paquets	9,00
<i>Pasta de dents</i>	1 tub	4,60
<i>Formatge especial</i>	1 kg	50,00
<i>Raspall de dents</i>	1 unitat	5,00
<i>Xocolata</i>	2 unitats	13,20
Total		774,40

Ministerio del Economato de la Red Nacional
 de los
 Ferrocarriles Españoles

B

LIBRETA DE PEDIDOS núm. **9832**

CARGO ACTUAL Y SUCESIVOS
 RESIDENCIA
 DEPARTAMENTO O SERVICIO

Maquinista = **BARCELONA 5.ª ZONA**
 = **VILANOVA** = M. Y TRACCION - V.
 (Depósito)

LE CORRESPONDE EL DESPACHO
 POR LA LIBRETA DEL **6.º** DÍA
 LA LIBRETA DE CADA MES.

DOMICILIOS...

Med. D. E. 81.-50.000 (2-80).-FEDSA, Valencia

Reproducció de la portada i
 un dels fulls interiors de la llibreta
 de l'economat on s'anotaven les
 compres realitzades mensualment
 i el seu import. Fons documental
 del Museu del Ferrocarril
 de Vilanova i la Geltrú.

- 12 -

Libreta núm. _____ Dependencia o estación _____
 Matrícula núm. _____ Residencia _____
 Nómina núm. _____
 División o Servicio _____ de **11** de 19**44**

D. DEBE:

Designación de los Artículos	Cantidad	PRECIO DE UNIDAD	Importe
11 Aceite	2		28.60
7 Caramelos	2		5.80
18 Mielita	3		2.65
7 Galletas M	1/2		8.20
			50.25

TALON DE PEDIDO
 NUM. **40582**
 Día **16** de **11** de 19**44**

TOTAL

El Jefe de la Sección.

El servei d'economat a Vilanova i la Geltrú es pot dividir en tres èpoques ben diferenciades: en un primer moment, la seu de l'economat es trobava a Barcelona, concretament a l'estació de França, fins on calia desplaçar-se per comprar els productes. Posteriorment, el servei fou itinerant, ja que consistí en un vagó que efectuava el recorregut per les principals estacions de la xarxa, on es quedava estacionat un breu període de temps fins a partir cap a la següent destinació. Les anotacions a les llibretes d'economat ens indiquen que el vagó economat efectuava la seva visita a la nostra ciutat un cop al mes. Finalment, ja en l'última època, a la dècada dels anys setanta, es construí un edifici —l'actual àrea de serveis del Museu del Ferrocarril— destinat a aquesta funció, i es posà fi, així, al servei itinerant d'economat.

Com a anècdota, i encara relacionada amb les necessitats alimentàries, cal recordar, en el cas de Vilanova i la Geltrú, la importància que va adquirir el bar restaurant de l'estació i els jardins anomenats Hort d'en Juandó, on es realitzaven les gran celebracions socials com ara els casaments o els batejos. Durant molt de temps el bar va ser regit per la família Mansilla-Planas.

Jaume Planas Serret va iniciar el negoci Bar-Restaurant a l'estació al voltant de l'any 1900. Quan ell va morir, el continuaren la seva vídua i les seves filles Maria i Teresa Planas. A elles, la nissaga restauradora ja els venia de lluny, ja que el seu pare va ser màitre a Barcelona de l'Hotel Suís i la seva mare era la cuinera dels marquesos de Marianao. La Maria Planas, casada amb Julián Mansilla, va tenir quatre fills, i tots ells van néixer i van viure molts anys a l'edifici de l'estació. Seguint la tradició familiar, dos dels seus fills, el Julián i l'Antoni Mansilla Planas, es varen fer càrrec del restaurant de l'estació. L'Antoni va continuar el negoci fins a la seva jubilació a la dècada dels anys 80 del segle passat.

Al restaurant de l'estació servien també banquets, i un dels llocs on se celebraven grans àpats era als jardins situats al davant del Dipòsit de Màquines de Vapor, que portava per nom Hort d'en Juandó.

L'ambient de l'estació dels anys 40 era molt diferent de l'actual, ja que els trens s'aturaven una estona a l'estació i del bar sortia un carretó amb vitrines plenes de coques de Vilanova de la pastisseria La Confiança, i diferents begudes com gasosa i cervesa, que venien als passatgers per fer més còmode el temps d'espera.

testimonis

Montserrat Daviu

«Per comprar a l'economat, veníem aquí a l'estació. Primer el pare i la mare pujaven a Barcelona; després, quan van posar els vagons, ja compràvem aquí.»

La Memòria del Futur

Maria Lluïsa Jiménez

«El pare també era maquinista i pots comptar com venia a casa, la roba que portava, i aleshores allà no li donaven res, ni vestits ni res. Sort que a l'economat de Barcelona venien uns pantalons i una jaqueta semblants. Jo la recordo cordada fins dalt, i llavors la mare li comprava un vestit o dos perquè quan ell vingués es pogués canviar, perquè sempre venia brut de carbó i de fum. I tot això ho havien de pagar ells, ni les sabates...! Si a vegades veies passar un maquinista en actiu per l'estació, el veies tacat i brut, perquè estava treballant.»



Pepa Gascón

«El meu pare es va comprar l'uniforme a l'economat, a Terme [Barcelona-Término, coneguda popularment com "estació de França"]. Però, quan anàvem a Barcelona, per ser els primers, hi anàvem amb el primer tren i esperàvem a fora. Feia un fred! Sí senyora, allà al darrere de la paret amb les bossetes a esperar que obrissin. Llavors compràvem els cigrons, les mongetes, i en una llibreta ho apuntaven... I això ho pagàvem de mica en mica... Perquè sí no...»

El paper de les dones en la família ferroviària

Finalment, un últim aspecte que cal destacar és el paper de les dones tant dins la companyia com en la vida quotidiana de la família ferroviària. En termes generals, l'ofici ferroviari es considerava masculí, mentre que el paper de les dones es limitava, gairebé exclusivament, al lloc de guardabarreres. A més, la realització d'aquesta funció no els atorgava el rol d'empleades de l'empresa, sinó que, pel fet de ser, en la majoria dels casos, familiars d'obrers o guardes de via que vivien en les caselles properes als passos a nivell, rebien únicament una petita compensació econòmica que, segons les companyies, complementava el jornal del treballador.



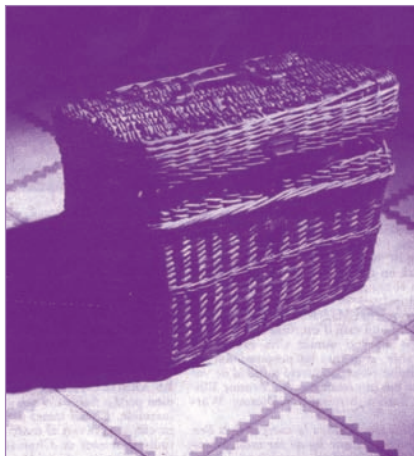
*Josefa Vera Pérez,
guarda del pas a nivell
de la rambla Samà,
el 15 de febrer de 1953.
Gentiles de Teresa Ortiz Casas.*

Diferent era, però, el paper de la dona en l'àmbit familiar. La tradicional divisió de rols en la vida reproductiva de les famílies es veia més accentuada encara en el cas dels ferroviaris, ja que aquests passaven llargues temporades fora de casa —en el cas dels treballadors del servei de tracció— o afrontaven llargues jornades de treball —en el cas dels treballadors dels tallers—. Així, les dones havien d'ocupar-se de bona part de les tasques domèstiques, educatives i d'atenció familiar, en absència dels pares, marits o fills ferroviaris, sense saber amb certesa quan tornarien a casa després de determinats trajectes com a maquinistes o fogners.

Però la tasca diària de les dones no només s'inscrivía en l'apartat domèstic sinó que, tradicionalment, les dones a Catalunya han treballat fora de casa, ja fos en la indústria —en el cas de Vilanova i la Geltrú el treball femení en les indústries tèxtils era una evidència— o bé fent feines extres com ara cosir o fer vestits. Així, el treball de les mullers dels ferroviaris permetia aportar una segona font d'ingressos a la llar que completava el sou dels treballadors ferroviaris, que, com hem vist, després de la Guerra Civil es va reduir molt.



Aurèlia Rossell Palau, guarda de canvi d'agulles del Vendrell. Fotografia cedida per Dolors Borrell Rossell.



Cistell de vimet utilitzat pels ferroviaris en els seus llargs trajectes.

Dolors Borrell

«La meva mare era del Vendrell, el meu pare era d'aquí i es van conèixer pel tren. La meva mare treballava en un pas a nivell, i el meu pare passava fent maniobres i es van conèixer, i van venir a viure aquí.

Jo recordo sempre que el meu pare faltava a casa perquè anaven cap a Picamoixons, cap a no sé on que ara sembla molt a prop, i llavors era molt lluny... I el dia que arribava era una alegria perquè sempre ens portava alguna cosa: les màquines passaven davant un cirerer i, zas!, trencava una branca i quan arribava era una festa perquè "a veure que has portat avui".

El meu pare estava molt fora. Molts Nadals l'esperava i no venia... Jo sempre el recordo fora. No podies comptar amb ell i era una alegria molt gran quan venia.

La meva mare i totes les dones que eren mullers de ferroviaris tenien un cistell de vímet, on li posava dos o tres dies el menjar i jo recordo que anàvem a l'estació a portar-li quan passava i ho recollia. I a vegades ens esperàvem si sabíem que no trigava i quan no li deixàvem en allà...»



*Jaume Rossell.
Canvi d'agulles.
Fotografia gentilesa
d'Encarnació Borrell Rossell.*

Passatgers al tren!



Passatgers al tren!

Donem pas als viatges, avui tan comuns, tan necessaris, tan obligatoris o tan alliberadors. Abans potser més espaiats, avui més constants, però sempre amb la mateixa definició: viatges per obligació o viatges per plaer.

Qui no ha fet en un moment o altre un viatge? És tasca inútil buscar algú que no n'hagi fet cap. Tots i totes hem estat en un moment o altre viatgers. El cotxe, la motocicleta, el vaixell, el metro o l'avió poden ser exemples de vehicles que ens han transportant d'un lloc a un altre. Però és el tren el protagonista i és el tren el que ens ha convertit moltíssimes vegades en *passatgers al tren!*

En aquest nou capítol ens endinsem en els trajectes dels qui hem viscut el tren des de fora, no com a integrants de la gran família ferroviària, sinó com a simples persones usuàries. Des d'aquesta nova categoria, la d'usuari i d'usuàries, podem definir els trajectes com a moments de xerrades, de relaxació, de nervis..., tot depenent de quina finalitat tingui el nostre viatge. Però el tren també ens convida a badar i a imaginar perquè és el vehicle que ens posa més en contacte amb el paisatge que anem deixant enrere. I com ho fa? Mitjançant les seves gran finestres, que ens transporten a espectacles, a vegades, molt repetits en la nostra memòria, i a vegades únics perquè ja no hi tornarem a passar.

En aquestes noves pàgines intentarem reflectir les vivències i les emocions dels passatgers, els quals ens convidaran a acompanyar-los en un autèntic viatge de la memòria.

L'estació de sortida serà la del temps de la República i l'estació d'arribada, la dels temps actuals. Avisem que és un tren amb parada a totes les estacions de la nostra història i la memòria és la maquinista d'aquesta locomotora anomenada vida.

primer viatge

Alguns records del tren



Dolors Mercadé

Devia ser l'any 33 o 34 quan el meu pare, Alfred Mercadé, que treballava com a constructor a Vilanova (ell va ajudar a fer el Grup Escolar) va patir una baixada de la feina i llavors va ser contractat com a encarregat de la casa Miarnau¹ a Barcelona. Va fer moltes obres d'importància, com les escoles Collasso Gil, la renovació de les estacions de tren de Gràcia i de França, la renovació del mercat de la Boqueria i el de Vilanova...

Amb tot això, el pare viatjava cada dia en tren a Barcelona. El meu germà Joan també treballava amb els Miarnau, però feia una feina i uns horaris diferents. El pare marxava a les 7 del matí i el Joan a les 5. Havien de marxar tan aviat perquè els costava quasi dues hores arribar a la feina. El recorregut seguia la línia de la costa i per això hi havia uns quants túnels fins a Castelldefels. A partir d'allà ja no, com ara.

Els trens funcionaven amb carbó, que es transportava al vagó de darrere la màquina. Allà el fogoner s'encarregava que tot rutllés. En pujar al tren et quedaven les mans enmascarades només d'agafar-te a la barana i, evidentment, el tren feia una fumarada considerable. Els vagons eren de fusta, amb unes escaletes de ferro que donaven a la plataforma, també de ferro, que els unia. Un cop dins no hi havia gaire confort. Els seients eren de fusta a banda i banda d'un passadís. Recordo que mentre estaves asseguda veies tots els caps dels altres viatgers. Això sí, teníem calefacció de carbó (encara que l'olor era una mica marejadora). Tot i això, vist des del record, ara trobo que pujar-hi era tot un espectacle i una mena d'aventura.

Els que havien de viatjar molt sovint es treien un abonament. El meu pare n'agafava un per sis mesos, però també n'hi havia de tres

mesos i d'un any. El revisor ja coneixia els que agafaven el tren diàriament, i quan passava gairebé no calia ni que l'hi ensenyessin. La targeta tampoc es marcava, així que si volies, durant aquells mesos podies fer tots els viatges a Barcelona que et vinguessin de gust, no hi havia un nombre limitat de trajectes.

Però no només s'agafava el tren per motius de feina. A casa, i més de tant en tant, la mare s'acostava a Barcelona per comprar roba o anar al metge. L'oncle solter hi anava a passar la tarda de diumenge per anar al teatre o al futbol. I d'acord que no era com ara, però nosaltres trobàvem que Barcelona era al nostre abast gràcies al tren. Més ben dit, quasi que en tren no s'anava enlloc més que no fos a Barcelona, o molt poc. I crec que quan més vaig viatjar en tren va ser durant la guerra i la postguerra, mentre vaig ser soltera.

El pare va deixar de treballar durant la guerra, perquè els amos Miarnau es van traslladar a Sant Sebastià, on tenien una casa. Ells volien que els acompanyés amb tota la família, però el meu pare no va voler.

Llavors, com que l'avi i l'oncle eren pescadors, un parell de cops per setmana jo l'acompanyava a Barcelona de ruta per restaurants i fleques que ell ja coneixia, i canviàvem peix per altres productes. El peix el portàvem en cistells folrats d'hule amb gel i fulles de col a dintre. Era una feina feixuga i un pèl perillosa, perquè molts cops ens vèiem sorpresos per bombardejos i calia amagar-se al metro, encara que a mi no recordo que em fes gaire por, era una mica intrèpida i feia patir els de casa. Per això, el pare m'enviava a la part alta de Barcelona, que no rebia tant com la part de baix.

A la postguerra va ser quan més va faltar el menjar, i per això vam seguir amb aquests viatges. En aquesta època al tren es feia molt l'estraperlo², i fins i tot el maquinista, que estava confabulat amb personal que viatjava al tren, parava en trams on no hi havia estació per facilitar l'intercanvi. Eren temps difícils...

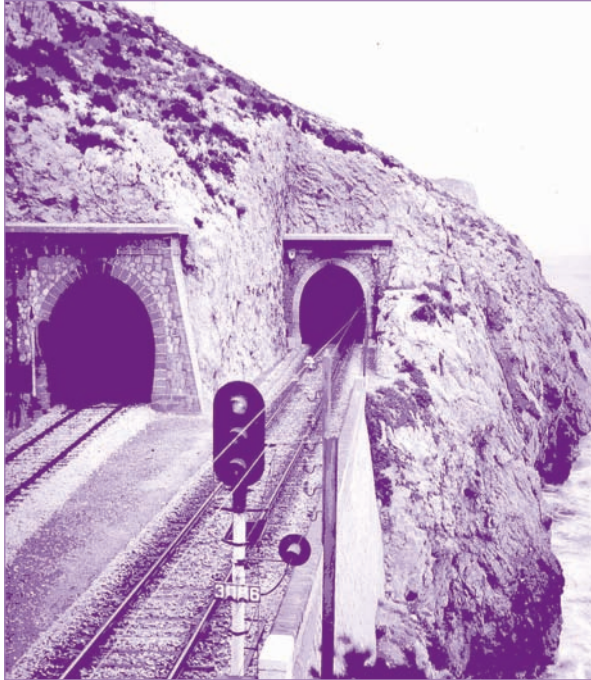
Viatjar en temps de la República

El context històric

La vivència aquí recuperada ha volgut apropar uns episodis que formen part de la nostra història i que les generacions futures només coneixeran a partir dels llibres. Aquesta petita narració posa noms i cognoms, i demostra una vegada més, com tots i totes som els autèntics protagonistes de la història.

Hem de recordar que el 14 d'abril de 1931 es proclamava la Segona República i s'iniciava una etapa molt curta de canvis. De 1931 a 1939 es va promulgar una nova constitució, es va acabar amb la monarquia d'Alfons XIII, es van reconèixer llibertats individuals com ara la llibertat d'associació o d'expressió, es va aprovar el sufragi universal, es va proclamar el país com estat laic, es va descentralitzar el territori i es va reconèixer la possibilitat de crear regions autònomes.

La Memòria del Futur



Els túnels del Garraf als anys 50 del segle xx, abans de l'electrificació de la línia. Fons documental del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.

També es va aprovar l'Estatut de Catalunya, va ser el moment de regular el matrimoni civil i el divorci, de potenciar l'ensenyament públic, de reconèixer les llengües particulars (català, gallec i basc) o de reformar l'exèrcit i les qüestions laborals.

Però si els canvis van ser els protagonistes d'aquesta etapa, les tensions i les crítiques contínues també ho foren. L'any 1933 el centredreta guanya les eleccions, deixa enrere el govern de Manuel Azaña i es paralitzen les reformes i els canvis assenyalats. Un any més tard, els partits d'esquerra no veuen bé l'entrada al govern de la CEDA (Confederación Española de Derechas Autonómicas) i esclata la Revolució d'Octubre de 1934. Les tensions contínues van fer que l'any 1936 es convoquessin noves eleccions que van guanyar el Front Popular, integrat pels socialistes, partits republicans, comunistes, algunes forces nacionalistes i el suport dels anarquistes.

Tota aquesta situació es va fer més complexa el 18 de juliol de 1936, data escollida pels militars per fer un cop d'Estat que portaria el país a una guerra civil i, l'any 1939, la República desapareixeria. Es posava fi a una etapa curta i plena de tensions i se n'iniciava una altra que seria molt llarga i que marcaria definitivament la generació dels nostres pares i dels nostres avis..., o de nosaltres mateixos.

Segon viatge

Viatge i vida**Camèlia Ferrer****La Memòria del Futur**

Us parlaré com a usuària del tren, ja que a casa meva ningú no treballava a la RENFE ni als seus tallers. Teníem veïns que sí que hi treballaven i que ens subministraven el carbó de pedra per a la nostra cuina econòmica. Eren els anys 40 i 50, anys de tan tristos records.

Jo no recordo la primera vegada que vaig pujar al tren perquè era molt petita. La meva mare anava a Barcelona sovint a buscar pa blanc en un forn i, a canvi, els portava peix fresc de la nostra platja. Tenia tres anys i era la postguerra. Les dones se les empescaven com podien davant l'escassetat d'aliments, i es van haver d'espavillar soles perquè molts homes no van tornar del front: morts, empresonats, ferits, exiliats, desmoralitzats, de tot.

El meu pare va anar a treballar a Barcelona uns quants anys, i hi tenia una part de la família. La meva mare també hi tenia un germà que hi vivia. Va ser per aquests motius que potser fèiem sovint trajectes en tren.

D'aquells temps, recordo que al tren sempre volíem seure a les finestres que donaven a la part de mar per contemplar el bonic paisatge. Al matí sortíem de casa nets i polits, ben pentinats i amb les sabates ben enllustrades.

Recordo l'anada al zoo, amb l'elefant o les mones; un altre dia, al Tibidabo, amb els miralls o l'avió. També recordo haver anat al port a pujar en una "golondrina", i una vegada hi vam anar per poder veure la cavalcada dels Reis. Tot meravellós, als meus ulls de nena petita.

Als deu anys, era el mes de juny, vaig anar a fer l'examen d'ingrés de batxiller a l'Institut Verdaguer, que és al parc de la Ciutadella. M'acompanyava el meu pare i vam baixar a l'estació de França. Recordo que vaig tenir una grata sorpresa en veure aquella gran i magnífica estació. Res a veure amb els baixadors de Sants i del passeig de Gràcia. En sortir vam anar a esmorzar xocolata amb nata en una cafeteria que em sembla que es deia Ruzafa, del costat mateix de l'estació. Després d'aquell esmorzar de xocolata amb nata, cap a l'examen. Aquest fet es va repetir també en els meus onze, dotze i tretze anys, ja que feia 1r, 2n i 3r curs. En aquells temps a Vilanova no hi havia institut de segon ensenyament, i havies d'estudiar per lliure. També recordo que els meus germans i altres nois i noies s'examinaven, a part de Barcelona, a Reus i a Tarragona; allà hi anaven més colla i els acompanyaven els professors.

Als catorze anys vaig anar cada dia en tren a Barcelona a fer el quart curs oficial al Verdaguer, i cada dia baixava i pujava a l'estació de França. No era gaire habitual en aquells temps aquesta aventura en una nena de la meva edat. Em va agradar molt aquella experiència i els consells del meu pare ensenyant-me a espavilar-me sola. Val a dir que no em sentia del tot sola, perquè al tren m'asseia al costat dels que viatjaven cada dia, i érem un bon grup. Per exemple, els recaders, que aprofitaven el viatge per esmorzar i per fer una petita tertúlia. Tots ells eren treballadors i pares de família que anaven carregats amb uns farcells de paquets molt grans. Aquest ofici avui ja no es veu, perquè ara es diuen missatgeries i totes tenen mitjans de transport propis. Amb ells em sentia acompanyada. Recordo especialment els de Reus, Tarragona i Valls. Però la meva mare cada dia em deia: "Sobretot tingues molt de compte en pujar al tren, vigila i vés a la teva", i m'ho deia al fer-li el petó del matí. Això mateix em deia quan anava a l'escola i havia de travessar el pas a nivell del carrer de la Llibertat, perquè jo vivia a Baix a Mar. Em deia: "Mira bé al traspasar la via del tren"; és que realment feia respecte.

Quan era a Barcelona, al migdia dinava a casa d'uns molt bons amics del meu pare que tenien una botiga de queviures i que tenien un fill i dues filles de la meva edat, dels quals em vaig fer amiga i encara els estimo, a tots ells.

Els dissabtes teníem classe al matí i al sortir em feia un tip de córrer per agafar el tren de quarts de dues i poder arribar a casa abans de les tres. No hi havia tants trens com ara i havies d'esperar-te dues o tres hores si el perdies. Les noies que treballaven a Barcelona aprofitaven el viatge per fer mitja o ganxet.

Recordo que als matins tots arribàvem justos de temps. Sort que no passàvem per la taquilla, ja que teníem un abonament. Alguns nois es posaven la corbata al tren i es cordaven els botons dels punys de les camises. També, alguna noia es pintava les ungles. Es llegia el diari i els llibres i es repassava la lliçó del dia. El que és cert és que es creava una certa "amistat de tren" entre els habituals.

Recordo que hi havia uns cartells que deien: "Prohibido asomarse al exterior", "Prohibido escupir", i "Se prohíbe la palabra soez".

En tren hi vaig anar fins als disset anys cada dia, però cada dia era diferent. El personal i les olors podien canviar. També era l'època de l'estraperlo, i de sota els seients sortien paquets de tota mena: sacs de patates, d'arròs, de taronges i oli amb uns recipients de pell.

Abans d'arribar el tren al túnel de Sants, afluixava la marxa i quasi parava. Del tren sortia tot el menjar, embalums i paquets, i els tiraven amb compte a gent que ja els esperava. Era una cosa normal de veure. La gent havia de sobreviure d'alguna manera, perquè van ser uns anys realment difícils.

El que m'agradava més era pujar a l'express de Bilbao, al vagó restaurant, que era molt bonic. Em demanava un cafè amb llet i podia llegir tranquil·la en una tauleta, com si anés amb l'Orient Express!

Quan passàvem per Castelldefels avisaven que el servei de bar quedava tancat perquè ja arribàvem a Barcelona. Sempre m'ha agradat viatjar en tren.

D'aquelles èpoques em ve al cap una anècdota. Tenia dotze anys i em van convidar a un petit poble de Lleida a passar una setmana. No hi passava el tren ni hi havia mar..., i em demanaven que els expliqués com era el tren i la mar, quina feinada! Pobre de mi! Explicar com era una màquina de tren de vapor, i explicar com és la mar al natural!

De petita havia anat en tren, a part de Lleida, a Girona, a Badalona, a Mataró... L'any 1958 vam anar a Madrid, portava una faldilla blanca i vaig arribar negra del fum del carbó. L'any 59 vam anar a París i vam gaudir d'aquell paisatge tan verd i tan diferent del que havia vist a Castella. I va ser en aquells anys que va arribar el 600, i "a la carretera hi falta gent"!

Els anys del franquisme

El context històric

La Memòria del Futur

En la dècada dels anys quaranta, Vilanova i la Geltrú, igual com la resta del país, va viure el franquisme, la dictadura, la condició de vencedors o vençuts, l'exili, la repressió, l'autarquia, la presència de la FET y de las JONS, el mercat negre, la misèria o el racionament. Paraules que defineixen les més de tres dècades d'un nou règim sorgit d'una victòria, la de l'1 d'abril de 1939. La Guerra Civil havia acabat i s'iniciava una dictadura basada en suports força sòlids, tant externs com interns: a l'exterior, primer el de l'Alemanya nazi i la Itàlia feixista, i anys més tard el dels EUA i els seus aliats; a l'interior, el d'una part destacada de l'exèrcit, part de la població i l'Església catòlica. El resultat va ser clar: un país dominat per una dictadura i una anomalia a l'Europa Occidental, on s'havien imposat les democràcies un cop finalitzada la Segona Guerra Mundial.

La repressió durant aquells anys va ser molt dura i fou l'instrument triat per enfortir el règim. L'economia estava totalment enfonsada i les infraestructures destruïdes després de tres anys de guerra. Aquesta situació no va començar a canviar fins a la dècada dels anys cinquanta, quan es va començar a suprimir el racionament, però l'endarreriment econòmic d'Espanya respecte d'Europa era una realitat. Qui en va patir les conseqüències directament va ser la població, una població que encara recorda aquells anys com els de la grisor o els de les mancances, i que avui encara ens poden explicar com va ser *ser infant i jove* a la postguerra.

Tercer viatge

Un tren a la moda

Magda Sáez
Amèlia Cabrera



La moda. Aquest també ha estat uns dels principals motius per anar a Barcelona, encara ho fem. Anar vestits a gust, anar vestits amb els temps, anar moderns..., hi ha coses que han canviat i hi ha d'altres que no tant.

Als anys 60 i 70, sobretot, i més als anys 50 i no tant ja als 80, no es tenia tanta roba com ara. A més a més, la consideració de la roba era diferent. Un abric, un vestit especial..., havia de ser bo, és a dir, de qualitat perquè durés, i la majoria de vegades era fet a mida. Per aquest motiu, les modistes eren un gremi importantíssim en aquells anys, i és ara que fer-se vestits a mida ha passat a ser un fet una mica excepcional.

Les modistes havien de tenir teixits diversos i mostraris per oferir a la seva clientela, la qual decidia què havia de fer-se i com. Jo era modista i per tenir un bon assortiment havia d'anar cada dimarts o dimecres a Barcelona. Agafava el tren a les vuit del matí per anar a les cases de roba, i recordo que tenia el mostrari de Can Gratacòs i La Cadena. Anava al carrer dels Boters, on hi havia la casa de patrons a mida i els figurins; aquesta casa encara existeix i s'anomena Casa Lauraza. Feia els encàrrecs i m'ho feia portar pels recaders.

Durant els anys setanta i vuitanta existia una moda de prisats i prisats solei. Per aquest motiu anava directament a la fàbrica perquè me'ls fessin i el matí se'm feia curt, perquè a les tres intentava arribar a casa. D'aquells viatges me'n recordo molt, ja que tenia molta feina..., i sort d'això! No només tenia feina a Vilanova, sinó també pels voltants.

També era un fet comarcal...

Entre la dècada dels vuitanta o noranta, treballava en una petita empresa de marroquineria de Sitges. Durant molts anys vaig haver de desplaçar-me a Barcelona, sola o amb la mestressa, per comprar la pell que ens feia falta o a dur les bosses ja acabades a unes galeries molt conegudes de Barcelona que eren a Portaferrissa. Per aquesta raó, totes les setmanes viatjava en tren. Hi havia dies que el viatge es feia molt llarg (més d'una hora), i n'hi havia d'altres que no sabies quan arribaries. Recordo els dies que feia tempesta o que simplement plovia. En aquests viatges es coneixia gent molt agradable, ja que hi coincidies força vegades i anaves establint converses. D'aquesta manera el viatge en tren es feia una mica més curt i no tan monòton.

Les dècades finals del segle XX

El context històric

Els anys 60, 70, 80 o 90 són les quatre dècades, i ben diferents, que ens porten fins al segle XXI. Durant aquests anys la vida quotidiana continuava per inèrcia i/o seguint els ritmes que la política marcava. La immigració, iniciada als anys 50, continuava i Catalunya es convertia en un dels pols d'atracció poblacional a Espanya pel seu caràcter industrial i per les oportunitats laborals que oferia. Vilanova i la Geltrú en va ser un exemple, ja que va ser també un punt d'atracció per la seva llarga tradició industrial tèxtil, per l'existència de l'antiga Pirelli, pels tallers de la RENFE o per la incipient indústria de components.

De mica en mica, la modernització de la societat i la millora de l'economia van ser un fet en la dècada dels anys seixanta. Anys en què la manca de democràcia encara era la premissa més destacada, circumstància que va provocar que Espanya no assolís els nivells de la resta dels països europeus, tot i els canvis econòmics o demogràfics (*baby boom*) que es van esdevenir.

La Memòria del Futur



21 - interior del vestibule de la estacion de Vilanova i la Geltrú.

Vestíbul de l'estació de Vilanova i la Geltrú, el 1921. Fons documental del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.



Vestíbul de l'estació de Vilanova i la Geltrú, el gener de 1982. Foto de Rosa Maria Farriol.

L'arribada de la dècada dels anys setanta va portar l'arribada de canvis polítics a Espanya. L'oposició al franquisme es va fer més forta i una crisi econòmica important (l'anomenada crisi del petroli) va afectar de manera especial Espanya. Aquests dos elements van incrementar el descontentament social i es va fer evident el debilitament del govern i del mateix dictador.

L'any 1975 Francisco Franco va morir, Joan Carles I va ser coronat rei i es va iniciar un procés de canvi de règim polític. Començava l'anomenada Transició. Les primeres eleccions, l'elaboració d'una constitució, el triomf de la Unió de Centro Democrático (UCD) i la figura del president Adolfo Suárez van protagonitzar aquests últims anys de la dècada dels setanta.

Amb l'inici de la dels vuitanta, Adolfo Suárez va dimitir, hi va haver l'intent colpista del 23F, Leopoldo Calvo Sotelo va governar el país —va afavorir l'entrada d'Espanya a l'OTAN— i va donar pas al govern socialista de Felipe González. Espanya va entrar a la CEE, l'actual Unió Europea.

Les instal·lacions ferroviàries de Vilanova i la Geltrú al segle XXI



Vista aèria de Vilanova i la Geltrú, al març de 2006, amb les instal·lacions ferroviàries en primer terme. D'esquerra a dreta, l'estació, el Museu del Ferrocarril (antic dipòsit) i el Taller Central de Reparacions (antic Recorrido). Fons documental del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.

La capital del Garraf és avui una ciutat en constant creixement de més de 60.000 habitants, que hagués evolucionat de manera molt diferent si no hagués estat per l'impuls que li va donar el ferrocarril. Aquells visionaris del segle XIX, capitanejats per Francesc Gumà i Ferran, van intuir la importància de la connexió ferroviària litoral. Segur que el tren hagués acabat arribant, però mai de la manera en què ho va fer i amb unes infraestructures que determinarien el creixement social, laboral, productiu o econòmic de la vila. D'aquell esforç comú n'ha quedat una herència activa que recorre cada dia les vies, que porta innovació i modernitat en les formes de treball, i una altra de patrimonial que ha de custodiar-se i difondre's per a les generacions futures.

En l'actualitat a l'estació de Vilanova es troben les àrees d'atenció al viatger i el gabinet de circulació. Més de 18.000 persones surten i entren diàriament de les seves andanes, la qual cosa situa l'estació entre les primeres en el rànquing de viatgers de la xarxa de rodalies de Barcelona. Als tallers de Vilanova i la Geltrú hi treballen unes 200 persones, i en les seves instal·lacions es realitzen les grans intervencions de totes les unitats de rodalies, alhora que s'efectua el manteniment de primer nivell d'una part d'aquests trens.

El Museu del Ferrocarril

En una part dels terrenys destinats a serveis ferroviaris per la primera companyia ferroviària, avui se situa el Museu del Ferrocarril. Part important és un edifici semicircular, la rotonda ubicada a l'esplanada on es va aixecar l'Exposició Regional de 1882, que va pretendre promocionar el tren i els productes locals, i on posteriorment s'emplaçaria el dipòsit de locomotores de vapor. En aquest espai avui es guarden vehicles històrics de gran valor.

La gènesi del Museu se situa en el 1972, quan l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona va decidir concentrar en aquelles instal·lacions, que havien quedat fora d'ús, una important mostra de locomotores. L'objectiu era exposar-les al Congrés de la Unió Europea de Modelisme Ferroviari (MOROP) que se celebrava a l'octubre d'aquell any a la capital catalana. La recerca de vehicles pels diferents centres de la geografia va aconseguir agrupar en l'eix circular de vies una extensa i representativa mostra de material ferroviari de via ampla. Amb el pas del temps els edificis i el conjunt d'instal·lacions van patir un progressiu deteriorament tant extern com estructural. A principis dels vuitanta confluïen diferents iniciatives en les quals es va gestant la idea de crear un museu permanent del ferrocarril a Catalunya. En aquest context, entre 1980 i 1981 hi va haver a Barcelona dues exposicions de rellevància sobre diferents aspectes de la història del ferrocarril que, al costat de l'organització dels actes del Centenari del Ferrocarril a Vilanova i la Geltrú (1981), van crear l'escenari adequat per impulsar el projecte.

RENFE i la Generalitat de Catalunya signarien un conveni aquell any per a la creació i gestió conjunta del futur Museu. L'any següent s'hi



Vista de la rotonda que actualment allotja el Museu del Ferrocarril. Foto cedida al Museu del Ferrocarril per Antonio González.



Tren de viatgers al seu pas per la platja Llarga entre Vilanova i la Geltrú i Cubelles. Fons documental del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.

afegiria l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú. Una sèrie de desacords entre les entitats van impedir que es tirés endavant el projecte integral del Museu del Ferrocarril de Catalunya. La trajectòria i l'evolució de les quasi tres dècades successives ha estat molt complexa i s'han hagut de salvar tot tipus d'obstacles. Per tal de garantir l'existència de l'equipament cultural, l'any 1993 RENFE encarrega a la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols la gestió de l'espai. Aquesta entitat és la que avui gestiona el Museu amb la missió de promocionar els avantatges del ferrocarril, custodiar uns béns que guarden la memòria de diferents generacions i aconseguir la complicitat de les institucions públiques per aconseguir recursos que permetin rehabilitar edificis, instal·lacions o vehicles i recuperar l'esperit amb què va néixer el projecte original d'aquest museu de Vilanova i la Geltrú.

A les instal·lacions que va reservar Francesc Gumà al segle XIX per fer possible el seu somni, es custodia avui la col·lecció tècnica més important de Catalunya i el seu conjunt de béns mobles i immobles es considera com un dels més interessants i amplis d'Europa. A més a més del patrimoni tangible, el Museu també aspira a la custòdia i a la transmissió a les generacions més joves dels intangibles, com és

la memòria ferroviària de la ciutat, tant la dels treballadors de les diferents instal·lacions vilanovines com la de les persones viatgeres. Per fer-ho es recorre als records i arguments de les persones que volen aportar el seu testimoni. Un dels primers fruits d'aquesta tasca ha estat la creació de l'Associació de Socis i Col·laboradors del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú (SiC), voluntariat que aporten la seva experiència, les seva voluntat de col·laboració i el seu treball per fer perviure un patrimoni comú essencial per entendre la contemporaneïtat de la ciutat; un altre és la contribució del Museu a la recuperació de les vivències de la població de Vilanova a través de diferents mitjans, un dels més potents és el taller "La història a les nostres mans". Aquest testimoniatge ha fet possible la publicació d'aquest número 8 de **La Memòria del Futur**.

L'equipament de patrimoni industrial ferroviari és un valuós llegat de l'esforç col·lectiu per pujar al tren del progrés i aspira a ser un espai d'estudi, trobada, diàleg i integració del patrimoni del ferrocarril a Catalunya, que ha deixat una profunda petjada a Vilanova i la Geltrú.



*Tren de rodalies Civia,
el model més modern de tot el parc.
Foto Luna.*

Notes

¹ Miarnau. Actualment la família Miarnau encara és present de manera destacada en el món de la construcció a Catalunya.

² Estraperlo o *straperlo*. Paraula que es va utilitzar a Espanya per definir el comerç il·legal de béns sotmesos a algun tipus d'impost, taxa o racionament per part de l'Estat. També és utilitzat com a sinònim de mercat negre. Aquesta paraula és un acrònim i té el seu origen en l'escàndol polític de la Segona República originat per un joc de ruleta elèctrica de la marca *Straperlo* a Sant Sebastià l'any 1934. Per implantar aquest joc van subornar els alts càrrecs del Govern.

Referències bibliogràfiques

ALTADILL I GINER, Miquel (2003). *Francesc Gumà i Ferran: Vilanova i la Geltrú (1833-1912): el somni del ferrocarril fet realitat*. Vilanova i la Geltrú (Barcelona 4 bis): Miquel Altadill.

COMPAÑIA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y ALICANTE (1934). *Situación del personal en la compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante (1913-1933)* Madrid: Sucesores de Ribadeneira.

CUÉLLAR, Domingo; JIMÉNEZ, Miguel; Polo, Francisco [coord.] (2005). *Historia de los poblados ferroviarios en España*. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

NADAL I FARRERAS, Joaquim...[et al.] (2006). *Des de l'andana de Vilanova i la Geltrú: 125è aniversari de l'arribada del ferrocarril 1881-2006*. Barcelona [etc]: Lunweg.

GAGO GONZÁLEZ, José María (2006). «Aproximación a la historia social: el trabajo y vida cotidiana de los ferroviarios de movimiento y tracción en la Renfe. Una historia oral». [Comunicació presentada al IV Congreso de Historia Ferroviaria. Màlaga, 20-22 de setembre].

JUEZ GONZALO, Emerenciana-Paz (2000). *Los ferroviarios de las antiguas compañías (una historia desconocida)*. Gijón: Trea.

LALANA, José Luis (2005). «Establecimientos de grandes reparaciones de locomotoras de vapor: los talleres de Valladolid». *Revista de Historia Ferroviaria*, 4, p. 45-82.

REDER, Gustavo; SANZ, Fernando F. (1995). *Historia de la tracción vapor en España. Tomo I: Locomotoras de MZA*. Madrid: autoedició.

SANZ, Fernando F. (2003). «Creación de RENFE». *Paso a nivel*, 5, p. 46-61.

Documents no publicats:

«Expedients laborals de les companyies NORTE, MZA i RENFE». Fons documental del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.

