

NOTÍCIA BREU, AMB CURTS COMENTARIS, DE L'INICI,
A FERROCARRILS CATALANS (EL CARRILET),
DE LA REVOLUCIÓ COLLECTIVISTA DE L'ANY 36

Emilià Martínez i Espinosa

Em costa de posar-me a escriure sobre aquest tema perquè com saben o deuen saber els que ja m'han sentit o llegit alguna vegada, tinc per costum ésser imparcial en els meus judicis en qualsevol sentit, sigui el que sigui. I no és gens fàcil manifestar-se imparcial quant a la revolució (mai o poques vegades tan justament aplicada la paraula "revolució", que implica canvi radical de formes i estructures) col·lectivista portada a cap amb motiu i durant la nostra malaurada guerra civil. S'han escrit molts quilos, tones potser, de paper arreu del món parlant de les col·lectivitzacions espanyoles, uns lloant-les excessivament i d'altres malparlant d'elles, refusant-les i menyspreant-les d'una manera baixa i grollera. Ni els uns ni els altres, com sol ocórrer, tenien raó. Els partidaris o simpatitzants de la tendència llibertària en el socialisme -"socialisme en llibertat" se'n diu ara- les varen presentar, les col·lectivitzacions, i descriure com una cosa meravellosa i perfecta en el seu desenvolupament. I els altres tant els sectariss leninistes -fervorosos adoradors, més que seguidors, aleshores del "padrecito" Stalin- com els partidaris de l'empresa privada burgesa i capitalista, les presentaven com un desastre, quelcom absurd, sense possibilitat d'èxit. Ni els uns ni els altres, repeteixo, tenien raó. Cadascú, com sol passar sempre, s'ho mirava i ho veia segons "el color del vidre" que tenia al davant dels ulls, és a dir, la secta, el partit, el sector al qual pertanyia i el lloc, alt o baix, on estava situat.

A les col·lectivitzacions aquell intent, només intent, de canviar a fons

les estructures de l'economia social, hi va haver de tot, bo i dolent, com en tots els afers humans. No hi ha res perfecte i, a més, difícilment surt res ben perfecte a la primera empenta, a la primera prova; tot s'ha d'anar perfeccionant. Així a la revolució col·lectivista de 1936 ni tot va anar com una seda de fi i suau, ni tampoc aspre i difícil com un raspall de ferro. I de les dues maneres s'han presentat les coses pels comentaristes d'una i altra banda.

En l'organització de les col·lectivitzacions -o autogestió empresarial com se'n diu ara- vam tenir molts de problemes, disgustos, enrabiades amb gent -per cert no gaire nombrosa- individualista; individus irresponsables que, fins i tot, de vegades es deien i es creien idealistes i revolucionaris -per més pega-; gent matussera, inadaptada, inconscient; d'aquests que sense garrot enlaire no hi ha manera que acceptin cap norma ni disciplina però que, de tota manera, ja dic, foren una petita minoria. En canvi vam tenir grans satisfaccions en trobar espontànies i entusiastes col·laboracions de tècnics, administratius i dels treballadors en general i, fins i tot, de molts amos que van passar a formar part, com a experts, dels Comitès d'Empresa o de Direcció. A algun d'aquests, ja vellets, se'ls assignà una pensió com és el cas, si no recordo malament, dels propietaris de les fàbriques anomenades "El Salt" i "Els Polvorers" de Manresa, entre d'altres.

Un dels entrebancs que trobarem als primers moments fou la manca de companys conscients i responsables, amb capacitat d'organització. Ja n'hi havia, i no pocs; però havien marxat

voluntaris cap al front d'Aragó amb la "*Columna Durruti*" i altres columnes de milicians molts dels quals van quedar allí abatuts per la metralla feixista. No obstant anà sortint gent amb voluntat i bona fe, intel·ligència i capacitat i tot s'anà arrançant satisfactòriament. El problema realment seriós fou la dificultat, ja a la tardor del 36, de l'abastiment de primeres matèries, fins al punt d'ésser totalment impossible l'obtenció d'algunes d'elles a conseqüència del bloqueig, sobretot marítim, imposat pels "*nacionales*" amb la col·laboració estreta i massiva de la flota italiana i, fins i tot, anglesa. Es va arribar a tenir la gent parada i cobrant, naturalment, setmanes i setmanes per la manca absoluta de primeres matèries, imprescindibles en alguna indústria. Sempre he pensat que fou principalment a causa d'aquest bloqueig tan estricte i prolongat, que perdérem la guerra. Amb teca per a la gent i primeres matèries per a la indústria, d'altra manera hagués anat la cosa. I tant d'altra manera! L'ambient d'acció i col·laboració col·lectivista era tal que a la tardor del trenta-sis tot hom tenia iniciatives i feia suggeriments de canvis de formes i mètodes de treball, de transformacions de màquines, d'invents originals, d'innovacions, etc. D'haver tingut facilitat de proveïments, un cop vençudes les primeres i naturals dificultats d'organització i direcció col·lectiva, s'haurien fet meravelles. Però això al capitalisme internacional no li convenia i d'aquí el ferm tancament de les nostres fronteres i el bloqueig general de les nostres costes.

Una altra dificultat molt important també fou l'oposició radical i sistemàtica del Partit Comunista a les col·lectivitzacions. Ara, mort Stalin i desilusionats més o menys d'aquell cònte ximple de la "*dictadura del proletariat*" -que no era ni és cap altra cosa que la dictadura d'uns quants

caps que manen al "*Partido*"- i despenjats en part de Rússia, parlen també d'autogestió i de "*socialisme en llibertat*". Però aleshores pendents sempre i només que de Rússia i atents sobretot al que manés Stalin -les conseqüències del qual, repetides insistentment, eren de rebutjar i combatre sistemàticament totes aquelles accions, operacions, iniciatives, etc. que no fossin dirigides i controlades pel "*Partido*"- ens feien una oposició en tots els camps: polític, econòmic i militar que ens perjudicà molt. Arribaren, fins i tot, a dissoldre per la força unes magnífiques comunitats agrícoles al Baix Aragó quan l'estúpid capítost Líster passà per allí amb el seu popularitzat "*Quinto Regimiento*", la unitat militar més ben armada de l'exèrcit republicà i que, per cert, a l'hora de la veritat, no va fer res més que qualsevol altra, tot i el seu extraordinari armament.

Esdeveniments preliminars

El dia 18 de juliol del 36, al matí, s'alçà Franco al Marroc contra la República. Cap al migdia Mola a Pamplona i una mica més tard Queipo del Llano a Sevilla. El 19, a les cinc del matí, sortien de la caserna de Pedralbes de Barcelona els militars, revoltats també, cap a prendre els llocs, els indrets més estratègics de la ciutat; però la força pública barcelonina i més de dos milers de militants cenetistes, prèviament alertats, armats i ben organitzats en grups -durant la nit havien assaltat un vaixell carregat d'armes al port- els esperaven en llocs a propòsit i ben preparats. Hi hagué un enfrontament terrible, amb molts de morts i ferits, sobretot cenetistes; però cap a la mitja tarda els revoltats eren vençuts i detinguts els caps principals. Amb això la ciutat tornà a la calma. Una calma relativa com es pot suposar, perquè quedava la consegüent remor, senyals i efectes de la lluita i

l'agitació i excitació d'ànims, conseqüència de la rebel·lió militar i de les seves notícies provinents d'altres llocs d'Espanya.

Es va saber aviat per gent fugitiva arribada de Casp que aquesta ciutat, Saragossa i tot l'Alt Aragó eren presos pels militarots revoltats, ajudats de la Guàrdia Civil, que feien moltes detencions i empresonaments i que es disposaven a venir cap aquí, a Catalunya. Per aquest motiu tot seguit es parlà de sortir-los al pas i es començà d'allistar voluntaris, a preparar-los i a entrenar-los una mica, a formar-los en columnes militars a correuita. El 21 a mig matí, ja sortia la famosa "*Columna Durruti*" en direcció a Casp on hi va haver una gran batalla amb molts de morts i ferits per prendre-la, perquè l'ocupaven i defensaven un grup nombrós de guàrdies civils. Mentrestant a Barcelona es van anar organitzant altres columnes cenetistes o d'altres colors polítics o sindicals que anaven sortint cap a l'Aragó a mida que s'enllestien. A Manresa també vingué algú per tal d'allistar voluntaris i se n'endugué tota una colla. El company Flores té molts noms dels que s'allistaren i marxaren aquell dia. D'ells ben pocs tornaren.

El mateix dia 19 vora el migdia, baixava jo, conductor d'un tren de Manresa a Barcelona, i en arribar a Martorell, surt el cap d'estació tot astorat i em diu que havíem d'arraconar el tren, que no es podia continuar avall perquè, segons deien, hi havia "*un cisco de la hostia*". "I doncs, què passa?" li vaig dir. "El cap de Plaça d'Espanya no ho sap ben bé però, pel que ha sentit, sembla que hi ha hagut una revolta militar, amb canons i tot pels carrers. Volien prendre Barcelona militarment però els guàrdies d'assalt i molta altra gent civil assabentats i preparats, els han plantat cara i hi ha una lluita terrible, ferotge, pels

carrers. Ara espero ordres de l'Inspector". Al cap d'una estona telefonà l'Inspector donant ordres de paralització total dels serveis a tota la línia; que tothom se n'anés a casa seva fins a noves ordres i que els caps d'estació es quedessin de guàrdia esperant instruccions. Amb la mateixa màquina i un cotxe ens tornàrem cap a casa, a Manresa els que teníem ací la residència, deixant de pas algun viatger pel camí.

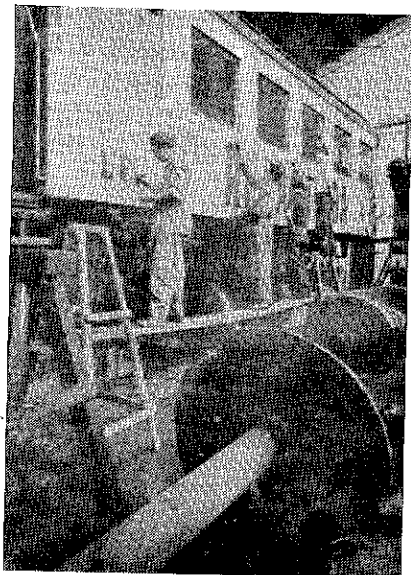
En arribar a Manresa Alta el Subinspector d'aquest sector ja m'esperava i em digué: "Senyor Martínez, m'han donat ordres de suprimir tots els serveis, de tancar totes les estacions i de donar-li a vostè les claus d'aquesta, de Manresa Alta. Jo, sorprès, vaig dir: "A mi, precisament?" Per què?" "Consideren que sou la persona més indicada, en aquests moments, per tenir-les" va dir-me. "Què passa, doncs, de fet?" Li vaig replicar. "No ho sé ben bé, però sembla que és quelcom molt gros. El Subdirector que és qui m'ha parlat directament diu que hi ha una gran batalla pels carrers de Barcelona amb molts morts, moltes destrosses i molta de sang. Diu que el Director està fent les maletes i se'n va cap a Bèlgica, el seu país. Ho deu veure fotut això . . ." Em vaig quedar les claus, les dels baixos, naturalment, (a dalt hi vivia ell): oficines, sala d'espera, saleta de personal de trens, oficina de facturacions, magatzem de mercaderies, etc. Ho vaig tancar tot, vaig donar les claus i vaig fer responsables dos companys dels deu o dotze que hi havia allí presents tot dient-los que estiguessin atents al telèfon i que si hi havia cap novetat m'avisessin al local de la C.N.T. I me'n vaig anar per cercar més informació.

El que passava ja ho sabem i no cal repetir-ho. Potser només dir que la revolta dels militarots feixistes (abonats i sostinguts fermament, diguin ara

el que vulguin, per totes les jerarquies del catolicisme, el capitalisme i les dretes en general) fou el motiu, l'ocasió oportuna d'una revolució social a fons per tal d'intentar posar en pràctica el col·lectivisme autogestionari, amb control sindical però sense intervenció estatal, això és, el socialisme en llibertat, aspiració antiga del sindicalisme llibertari.

La nostra resposta revolucionària: la col·lectivització

Ara i després d'aquesta mena de preàmbul o prolegomen dels fets que van fer trontollar tan fortament, en tots els sentits, el nostre país; i per saber com fou, com va anar, més o menys i amb poca diferència de les unes a les altres, el desenvolupament i organització interior de les col·lectivitzacions, potser que passi a explicar, encara que tan sols sigui una mica per sobre, com ens ho vam fer a Ferrocarrils Catalans, el popular "Carrilet" avui de la Generalitat. Perquè saber com va anar una col·lectivització és saber, amb poca diferència, com van anar totes les altres que s'anaren or-



"Decoració dels vagons dels catalans amb motius al·legòrics al moviment revolucionari".

ganitzant després. Al llibre editat pel Comitè Nacional de la CNT sobre aquest tema consta en primer lloc la col·lectivització dels Ferrocarrils Catalans, amb l'estatut-reglament interior i tot, que férem per regir-nos; i la primera signatura és la meua.

Doncs bé, el dia 19 de juliol hi va haver la gran batalla pels carrers de Barcelona contra els militarots feixistes. Tot seguit es procedí a l'allistament de milicians per sortir al pas i detenir els feixistes d'Aragó que es deia que venien cap a Catalunya. El 20 es constituí i equipà la "Columna Durruti" que al matí del 21 ja sortia cap a Casp. I aquest mateix dia, cap al tard, els xicots que estaven de guàrdia a Manresa Alta em vingueren a dir que em demanaven des de l'estació de Plaça d'Espanya de Barcelona. Em vaig posar a l'aparell i em digueren que, a part dels quinze o vint companys que havien marxat amb en Durruti cap a l'Aragó, tots els altres empleats de la Companyia residents a Barcelona eren presents a l'estació. Que a Martorell passava igual (els de Manresa també eren tots a Manresa Alta) i demanaven què s'havia de fer, què em semblava a mi que s'havia de fer. Vam parlar una estona canviant impressions i notícies, vaig demanar pel company Corrons (un xicot empleat a les oficines de la Companyia, molt intel·ligent i capacitat, que havia estat secretari del Partit Sindicalista d'en Pestaña) i que no hi era però que arribà al cap de poc i ens informà que la situació era molt greu a tot Espanya, de la inoperància i la incapacitat del Govern per dominar la situació i de la possibilitat d'una guerra civil llarga. Li vaig dir que, per les notícies que en teníem a Manresa, jo també pensava igual i que, per tant, el que em semblava que s'havia de fer era restablir les comunicacions de tota mena com més aviat millor i engegar les empreses industrials, comerç, etc.;

no deixar caure l'economia per tal d'evitar que no ens passés com a Rússia l'any 17 on tot quedà desfet i ensorrat i la gent, al 1919 i 20 moria de gana a milers, amb satisfacció, suposo, del capitalisme internacional, sense entranyes. Em va dir que estava completament d'acord amb mi però que no hi havia el Director, que aquest com molts d'altres directors i amos reaccionaris i amb responsabilitats, havia desaparegut. "Per engegar el tren -li vaig dir- no necessitem el Director; ni a les indústries els amos, no són ells qui mouen les màquines ni els que fan la feina . . .!". Vaig proposar, ràpid i decidit, de reunir-nos tots els treballadors de la línia l'endemà ací a Manresa, al Conservatori, per posar-nos d'acord i decidir. Li semblà encertada la proposta, ho consultà a la gent allí present. Jo vaig fer el mateix amb la que m'envoltava: tothom va estar-hi d'acord, fins i tot els de Martorell que escoltaven el telèfon. Així que es passà comunicació a tota la línia i l'endemà en un tren des de Guardiola de Berga i en un altre des de Barcelona ens reuníem en assemblea al teatre Conservatori, que és d'on va sortir, on es va constituir la primera col·lectivització o autogestió d'Espanya i, segons crec, del Món.

L'endemà sobre les deu del matí, érem tots al Conservatori, mil cent i algun més -no recordo exactament el nombre-. Em feren presidir i després d'unes paraules de presentació i explicació de l'acte, del perquè érem reunits ja que n'hi havia molts que no n'estaven ben assabentats i amb l'exposició de la greu situació en què ens trobàvem i dels motius excepcionalment importants pels que ens havíem reunit, vaig exposar la meua proposta: la col·lectivització de l'empresa, és a dir, l'engegament, direcció i administració del "Carrilet" per nosaltres mateixos. Les meves paraules van ser breus. Naturalment no sóc orador, és

a dir, home de fàcil paraula, ni el moment era a propòsit per fer discursos. Al final, i recomanant a tothom seny, serietat i responsabilitat en la decisió que anàvem a prendre -que implicava, si la meua proposta era acceptada, l'inici d'una fonda transformació social i, per tant, d'una gran importància històrica-, vaig donar un "salut a tothom!" que fou contestat rotundament i unànimement i que ressonà talment com un tro dins la sala abarrotada. És molt difícil, gairebé impossible, oblidar aquell tro, aquell entusiasme, aquella fraterna unanimitat, aquell fervor revolucionari . . .

Seguidament, el president del sector sindical de la U.G.T., va dir que ells eren minoria però que estaven completament d'acord amb la proposta. Vaig demanar que si algú havia de dir alguna cosa en contra ho podia exposar clarament i tranquil·lament. Ningú no va dir res i, tot seguit, es passà al nomenament d'una ponència que redactés un reglament provisional. Després, la pràctica, ja ens diria si l'havíem de reformar o completar, ampliant-lo. Fet l'esbós del reglament o normes pel nostre desenvolupament col·lectiu futur, -la ponència ho redactà en una hora aproximadament, perquè el company Corrons, d'oficines i secretari del Partit Sindicalista, era molt expert en aquests afers- es llegí a l'assemblea i aquesta l'aprovà amb alguna esmena, fent constar alguns companys que, segons la pràctica, es trauria o s'afegiria el que fos necessari: "*res de rigideses ni immobilitats autoritaris a l'estil feixista o stalinista . . .*". Finalment, el company Corrons, Pere Corrons, -magnífic, intel·ligent, capacitat i seriós company mort a la Model l'any 43-, el president de la U.G.T. i jo, ens adreçarem a l'assemblea breument insistint en la necessitat de la disciplina i l'acompliment atent i zelós de cadascú a la feina; tant o més, si era possible que abans, per-

què abans treballàvem en benefici d'uns quants i ara ho faríem en benefici de tots, de la comunitat. El final fou apoteòsic: felicitacions, estretes de mà i abraçades a nosaltres i entre tots ells, crits d'entusiasme etc. etc. Després cadascú a casa seva. L'endemà, dia 23 de juliol, el "Carrilet" tornava a funcionar amunt i avall com si res no hagués passat. I havia passat realment molt, caram!: una *innovació socialista mundial!* en règim col·lectivista o autogestió.

La pràctica i la teoria de l'autogestió

La fórmula provisional fou que cadascú continués al lloc de treball que tenia fins aleshores; substituir el Director -fugitiu- per un Comitè d'Empresa compost per un delegat de cada secció de l'Empresa, escollit i nomenat entre els més seriosos i capacitats per la mateixa gent de la secció. Aquest Comitè d'Empresa es reuniria un cop cada mes o quan fos necessari per tal de veure i fiscalitzar la marxa de la mateixa i comunicar-ho als altres treballadors; una Comissió Permanent de direcció i execució efectiva, sortida del Comitè d'Empresa i nomenada d'entre i pels mateixos components del Comitè. La Comissió Permanent estaria formada per tres delegats. Aquests càrrecs no serien fixos ni per un temps determinat sinó renovables en tot moment i sempre que els "encarregats" no acomplissin degudament la seva comesa. Tothom quedava al mateix lloc i amb el mateix sou que tenia, de moment; i als components del Comitè se'ls abonarien les despeses extraordinàries que els ocasionés el seu càrrec, però res més. Els delegats de cada secció al Comitè serien, alhora, els encarregats de la pròpia secció. Es nomenà igualment una Comissió que regulés millor els sous, perquè n'hi havia uns d'altíssim i d'altres, realment, de misèria, de fam. Això, aquesta feina, no gaire grata, ens tocà

de fer-la al president de la U.G.T. i a mi. I, com és de suposar, ho vam fer el millor que vam saber però, naturalment, no a gust de tothom. Ja se sap, mai no es fa res a gust de tothom! Hem viscut i ens hem educat en una societat fonamentada en l'egoisme, en l'interès particular i és molt difícil, impossible talment, d'evitar-ho així, de sobte, en vuit dies. Vull dir, evitar la força de l'egoisme dins nostre, heretada de tants segles.

He de dir que el diner ni es va suprimir ni hauria estat possible de suprimir-lo (que n'hi ha per anys en tot cas!) a les col·lectivitzacions industrials. Quin enrenou se'ns hauria girat! només ens hauria faltat això! Era molt més fàcil i pràctic fer les transaccions per mitjà del diner. El diner és, i tot el que es vulgui, una desgràcia fatal per a les bones relacions de convivència humanes ja que promou i aviva l'ambició i predispesa a molta gent a tota classe d'accions immorals, deshonestes i indignes per tal d'obtenir-lo i apilar-lo al seu servei i benefici exclusiu a costa de la fam i misèria dels altres; però fou un gran invent per facilitar les transaccions i intercanvis comercials. A les ciutats i centres comercials i industrials és gairebé impossible de suprimir-lo.

Al camp, això és, al sector camperol, la cosa és més fàcil, tant més fàcil que ja algunes de les col·lectivitats agràries que es constituïren al Baix Aragó suprimiren de seguida el diner. I la gent, els components de l'entitat col·lectiva s'abastien de tot el que necessitaven als magatzems col·lectius i el Comitè Administratiu amb la venda dels productes sobrants, comprava roba, sabates, mobles i tot allò que fes falta als components de l'entitat comuna.

En conclusió: suprimir el diner al camp fàcil, a la ciutat cosa molt difícil.

Passades les primeres setmanes, ja

al mes de setembre, van començar de sortir dificultats en les relacions personals entre la gent dins el servei: algú que es presentava tard a la feina i no tolerava que ningú li digués res; algun altre que s'enfadava i cridava perquè no se l'havia pujat de categoria; qui rondinava perquè no li havia arribat la puja de sou amb què comptava i guanyava tres o quatre vegades més que un peó!-. Com sia que mancava sovint la puntualitat d'alguns al treball, amb tot d'excuses, cosa que no es pot admetre enlloc però menys en un ferrocarril perquè pot portar moltes dificultats al servei; en una reunió de delegats a Martorell vaig proposar la redacció d'una mena de relació de faltes a cometre, que es fan tot sovint, i una mena de codi de sancions per cada falta, que seria sotmès a la consideració de tothom, en assemblees a cada localitat i, si era aprovada per majoria, de llavors endavant el que cometés una falta ja sabia a què atendre's, es castigaria ell mateix, s'hauria d'enfadar amb ell mateix. No se m'acceptà la proposta de moment, però jo estava segur que al final, si s'hagués guanyat la guerra i les col·lectivitats haguessin tirat endavant, la meua proposta s'hauria hagut d'acceptar i el "codi" imposat. No hi ha manera, sembla, d'evitar la "frescura" d'alguns, pocs, però que n'hi ha sempre i a tot arreu de "frescos" i tranquils, despreocupats, barcuts que necessiten la tralla sempre enlaire, a tot arreu i en totes les circumstàncies. A part d'aquell reduït grupet d'individus -vuit o deu entre mil centals quals es va haver de cridar l'atenció i amenaçar diverses vegades, la resta del personal col·laborà amb entusiasme en la tasca col·lectiva: es feren reparacions i restauracions de material, cotxes, màquines, etc., afermament de vies i, fins i tot, rectificacions d'algun revolt perillós, adecentament d'estacions, etc. etc.

Com que es va entendre que la

col·lectivització havia d'estar controlada pels sindicats, al Comitè d'Empresa se li afegí un delegat de cada sindical amb la missió de vigilar que no es desviés de la línia del col·lectivisme socialista. Totes les altres col·lectivitzacions que es varen anar constituint aviat al llarg del Llobregat ho feren, més o menys, seguint aquest model. No en sé de cap que n'adoptés un altre de diferent. Més encara: el Decret de Col·lectivitzacions i Control d'Empreses de la Generalitat, sortit a l'octubre del 36, si no recordo malament, copiava quasi exactament el nostre reglament amb alguns afegiments per al control oficial a més del sindical.

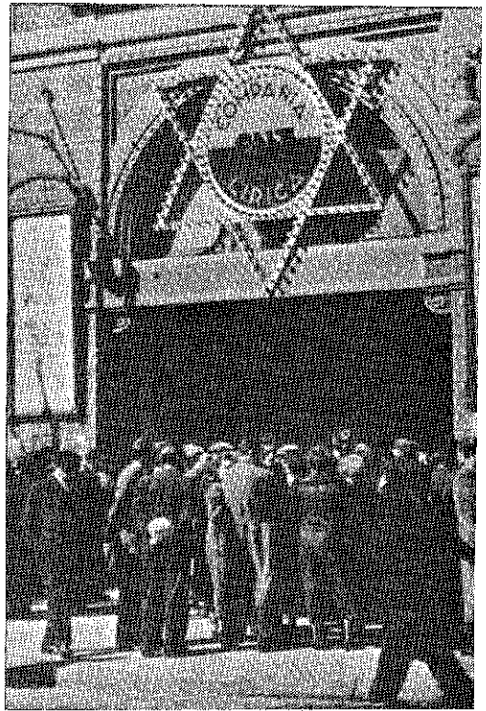
El dia 23 de juliol al matí, baixant cap a Barcelona per carretera trobàvem, a l'entrada i sortida dels pobles, barricades i tot de gent guardant-les i demanant documentació. Jo baixava del cotxe, m'encarava amb ells i els deia, invariablement i a tot arreu: "nois, què foteu aquí? Esteu perdent el temps. A Catalunya els feixistes són vençuts i han fugit i si en queda algun, és amagat. El que heu de fer és col·lectivitzar les indústries i posar-les en marxa per mantenir l'economia abans que no s'ensorri tot i ens fotem de gana després, com a Rússia l'any 20". "I com ho hem de fer?", solien dir-me, i jo: "enlloc de l'amo o el director nomenau un Comitè d'Empresa amb els companys més seriosos i capacitats que tingueu, que vetlli per la marxa de l'Empresa i d'entre ells dos o tres que dirigeixin i administrin efectivament. I la resta, a la feina, al lloc de treball que tenia abans. Aquesta revolta feixista es pot convertir en una guerra llarga". I afegia: "nosaltres som del "Carrilet", l'hem acabat de col·lectivitzar i aquesta tarda ja funcionarà així, en règim col·lectiu. No perdeu el temps, doncs, aquí parats. . ." L'endemà 24 i el 25, baixant amb el tren, anava repetint el mateix a molta de gent que s'arreplegava a les estacions:

des de l'escala del cotxe o pujant sobre algun seient els engegava el disc. Penso de vegades que devia semblar una mena d'evangelista predicant la "bona nova" . . . Altres companys, per la línia de Manresa a Guardiola i de Martorell a Igualada feien el mateix, així és que ben aviat es va seguir l'exemple pertot arreu.

Acabament

No tinc pas la pretensió d'ésser l'únic a qui se li va ocórrer tenir la iniciativa, autènticament revolucionària, de les col·lectivitzacions. És possible que se li ocorregués també a algun altre company en algun altre indret del país, però del que estic segur és que el "Carrilet" fou la primera empresa col·lectivitzada (o autogestionada, com se'n diu ara) de Catalunya i d'Espanya i, amb tota seguretat, del Món. I que la fórmula emprada per nosaltres en aquells moments -un Comitè o Consell general fiscalitzador, una reduïda Comissió Executiva de direcció i tothom al seu lloc de treball- fou la més indicada, la més adequada en aquelles circumstàncies. I la prova és que es va anar emprant a tot arreu amb petites diferències.

Crec que fou a l'octubre quan sortí una disposició de la Generalitat -ja n'he parlat abans- reglamentant això oficialment on es concretava que les empreses de més de cent treballadors serien, obligatòriament col·lectivitzades, amb un reglament interior gairebé idèntic al que havíem establert nosaltres. Les de cinquanta fins a cent treballadors col·lectivitzades o controlades segons opinió de la majoria dels treballadors. I les de menys de cinquanta, amb una Comissió o Comitè de Control administratiu de treballadors, és a dir, respectant la propietat particular de l'amo i la direcció però intervenint els treballadors en l'ad-



ministració. Per cert que moltes d'aquestes empreses petites reberen ajut econòmic de la Generalitat per no haver de plegar i, en acabat, com que quedà constància escrita, els franquistes passaren a cobrar aquells préstecs, i amb rèdits, que els empresariets pagaven sense piular, naturalment, però amb una mala llet!

Com he dit abans, en un canvi d'ambient així, tan radical i sobtat, era natural que es presentessin algunes dificultats en l'adaptació i acomodament de la gent a la nova situació sense amos afamats que no en tenien mai prou de guanys, i directors i encarregats atiant sempre la gent, malparlant-la i amenaçant-la. Nosaltres, al "Carrilet" no vàrem tenir gaires problemes: tres o quatre beneïts que creien arribada l'hora de no creure ningú i fer el que els donés la gana i quatre o cinc més de mandres, ganduls de difícil esmena els quals cridats al Comitè s'anaren con-

ACTA DE INCAUTACION
DE LOS CAMINOS DE HIERRO DE CATALUÑA

En la población de Manresa, a veinticuatro de julio de mil novecientos treinta y seis, reunidas las organizaciones sindicales Federación Nacional de la Industria Ferroviaria, afecta a la Confederación Nacional del Trabajo, y el Sindicato Nacional Ferroviario, afecto a la Unión General de Trabajadores, de acuerdo, en nombre y representación del personal de la Compañía General de Ferrocarriles Catalanes, líneas Barcelona-Manresa, Martorell-Igualada, Manresa-Olván, Olván-Guardiola, Manresa-Suria y Bordeta a Puerto, toman el acuerdo unánime de proceder a la incautación práctica y oficial de todos los servicios y dependencias de las mismas, asumiendo por consiguiente, desde este momento, la total responsabilidad para la administración, dirección y normalización de los servicios de las antes citadas líneas.

En la ciudad de Barcelona, el día veintiocho de julio de mil novecientos treinta y seis, la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria, adherida a la Confederación Nacional del Trabajo, y el Sindicato Nacional Ferroviario, adherido a la Unión General de Trabajadores, habiéndose incautado de todo el material que constituye la explotación de la Compañía General de Ferrocarriles Catalanes, líneas de Barcelona, Martorell y Manresa; Manresa, Olván y Guardiola, Martorell a Igualada; Manresa a Suria, y Bordeta al Puerto, como asimismo habiéndose hecho cargo de la prestación de los servicios correspondientes a las mismas, tanto en la parte técnica como en la comercial y administrativa, lo ponen en conocimiento de la Generalidad de Cataluña, la cual, al darse por notificada, no tiene nada a objetar y acepta el hecho de la incautación en las siguientes condiciones . . .

Firman:

Por la Generalidad de Cataluña: El Consejero de Gobernación, José María España.

Por la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria: Emiliano Martínez, Antonio Casanovas, Pedro Rius, José Pericas y Eduardo Casals.

Por el Sindicato Nacional Ferroviario: Miguel Salvador, Isidro Medina, Pedro Corrons, Miguel Canals y Julio Guardiola.

Barcelona, 31 de julio de 1936

El Comité Directivo