

PROTAGONISTES DEL TREBALL FERROVIARI. LES GUARDABARRERES A LA DEMARCACIÓ DE GIRONA

JOSEP CLARA

UdG-Real Academia de la Historia

Resum

La incorporació de la dona al treball ferroviari data de la segona meitat del segle XIX. La tasca de guardabarrera de passos a nivell va ser dura i mal pagada. Estalvià diners a les companyies i complementà l'economia de famílies lligades al tren. En aquest article traïem de l'oblit el nom d'un centenar de dones que protagonitzaren aquesta ocupació, a la demarcació de Girona, tant en les línies del tren gros com la dels carrilets de via estreta.

Paraules clau

ferrocarril, pas a nivell, guardabarrera, treball femení, història del treball.

Abstract

The incorporation of women into railway work dates back to the second half of the 19th century. The job of level crossing guard was demanding and poorly paid. It reduced operating costs for railway companies while supplementing the income of families connected to the railway world. This article recovers from oblivion the names of around one hundred women who held this occupation in the Girona region, both on standard-gauge railway lines and on narrow-gauge tracks.

Keywords

railway, level crossing, gatekeeper, women's labour, labour history

INTRODUCCIÓ

La revolució industrial va canviar la vida dels avantpassats. La dels transports va comportar el naixement de noves professions, entre les quals la dels ferroviaris. A Catalunya, un cop superada la fase inicial, van assentar-s'hi dues grans empreses o companyies ferroviàries (la de Madrid-Zaragoza-

Alicante (MZA) i la de Caminos de Hierro del Norte de España) i altres, de volada més curta, que adoptaren la via estreta.¹

Pel que fa a la demarcació de Girona, cal recordar les dates importants de l'arribada i inauguració de la xarxa ferroviària:

1860: Granollers a Maçanet-Maçanes

1862: Maçanet-Maçanes a Girona i de Tordera a Maçanet-Maçanes

1877: Girona a Figueres

1878: Figueres a Portbou

1880: Sant Quirze de Besora a Ripoll i de Ripoll a Sant Joan de les Abadesses

1887: Palamós-Flaçà

1892: Sant Feliu de Guíxols a Girona

1895: Salt a Amer

1898: Salt a Girona

1900: Amer a les Planes

1902: les Planes a Sant Feliu de Pallerols

1911: Sant Feliu de Pallerols a Sant Esteve d'en Bas i de Sant Esteve a Olot

1919: Ripoll a Ribes de Freser

1921: Flaçà a Girona

1922: Ribes de Freser a la Molina, i de la Molina a Puigcerdà

1928: del Pont Major a Banyoles

Històricament, els oficis del tren han estat una exclusiva dels homes. La incorporació de la dona al treball de les companyies ferroviàries, però, no va topa amb la discriminació de gènere que va existir en altres dedicacions laborals o oficis. Va ser immediata a l'aparició del ferrocarril. Abans que el tren arribés a l'estació de Portbou i sorgissin els carrilets de via estreta, les guardabarreres eren una realitat en el paisatge de la nostra terra.

¹ Pere PASCUAL DOMÈNECH, *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana (1843-1898)*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1999. Per al marc global espanyol, Francisco WAIS SANMARTÍN, *Historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Editora Nacional, 1974, 2a ed., i Miguel ARTOLA (ed.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1978, 2 vol.

El 1867 la cartilla aplegada per Mariano Matallana indicava que les exigències d'accés a un ofici poc qualificat eren mínimes: "*Cuando sean mujeres se les dispensa el no saber leer ni escribir con tal que sus maridos tengan esta instrucción y vivan en las casillas inmediatas al paso a nivel que cuiden*".² L'article 51 de les instruccions de 1888 de MZA era també precís: "*El servicio de las barreras en los pasos a nivel que hayan de estar guardados, se hará según su importancia: Por una mujer. O por una mujer de día y otra de noche. O por una mujer de día y un hombre de noche*".³

Tanmateix, la discriminació femenina va existir i persistir en les disposicions, els reglaments i, naturalment, a l'hora de cobrar el salari pel treball realitzat. Les dones, fins a dates recents, només ocuparen llocs accessoris en els oficis del ferrocarril, com a auxiliars, de poca categoria i mal pagades.⁴

UN TREBALL COMPROMÈS

Malgrat que era titllat d'inferior, el de guardabarrera o guardessa va ser un treball dur, sacrificat, d'una gran responsabilitat i compromís malgrat el fred, la pluja, la calor i la boira de cada jornada. L'horari del pas d'un comboi imposava la presència activa i puntual en el lloc laboral. Una portada de la revista infantil i juvenil *En Patufet*, dibuixada per Junceda l'any 1920, va remarcar justament la responsabilitat que havia de suportar la professió. A sota del dibuix hi havia aquesta frase significativa: "Ja ho veig:

² Mariano MATAALLANA, *Cartilla para los guarda-agujas y guarda-barreras en los ferrocarriles*, Barcelona, Establecimiento Tipográfico Ramírez y C^a, 1867, p. 48.

³ *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante. Servicios técnicos. Vía y obras. Instrucción para el personal inferior de conservación y vigilancia de la vía*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1888, p. 19.

⁴ Esmeralda BALLESTEROS DONCEL, "Las mujeres en el ferrocarril: acceso restringido", *Crisis y cambio. Propuestas desde la sociología. XI Congreso Español de Sociología*, Madrid, Universidad Complutense, 2013, p. 744-756; i Pilar FOLGUERA (directora), Pilar DÍAZ SÁNCHEZ, Pilar DOMÍNGUEZ PRATS i José M. GAGO GONZÁLEZ, *El mundo del trabajo en Renfe. Historia oral de la infraestructura*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2003. Per a una visió divulgativa i elemental, Pilar GARCÍA FUERTES, "La evolución de las mujeres en el ferrocarril", *Vía Libre*, 693 (març de 2024), p. 4-5. Un exemple sobre el tema, Belén MORENO CLAVERÍAS, "Los empleados humildes de grandes empresas: las mujeres guardabarreras en el primer tercio del siglo XX", *Historia Social*, 108 (2024), p. 93-112.

tinc cadena per a tota la vida; i si bado i passa alguna desgràcia, cadena perpètua".⁵

La solitud implicava també el fet d'estar exposada a altres inconvenients i successos criminals: *"Un sujeto desconocido la otra tarde intentó violar a la guardesa del paso a nivel sito en el kilómetro 196 de la línea férrea de Barcelona a Port-Bou, término municipal de Caldas de Malavella. Dicha mujer resultó con varias lesiones en la cara y mano. El sujeto de referencia desapareció sin que haya podido ser habido"*.⁶

No menys lamentables van resultar els accidents provocats pels combois. Unes quantes guardabarreres van morir a l'acte. El 1881, al pas a nivell de Sant Pau, a Figueres, va ser notícia desgraciada aquest incident:

"El jueves ocurrió cerca de esta ciudad una sensible desgracia. El tren que, procedente de Francia, pasa por nuestra estación a las seis de la mañana, arrolló cerca de la casilla de la vía situada frente a San Pau, a una mujer de unos 65 años de edad, que cumpliendo con sus funciones de guardesa, estaba al lado de la vía con el fanal [sic]. Fue tan tremenda la contusión que recibió la pobre anciana, que la parte izquierda de su mandíbula inferior quedó completamente triturada, sufriendo además otras contusiones sin importancia en distintos puntos de su cuerpo. Procedido al levantamiento del cadáver por orden del juzgado, que se personó en el sitio de la catástrofe inmediatamente de tener aviso del hecho, y llevado al Hospital, se procedió a la autopsia por los facultativos señores Tomás y Pi, resultando de aquella que la muerte había tenido lugar por contusión cerebral".⁷

Encara més esgarrifós fou l'accident ocorregut a Girona, el 1892, al vell camí de Santa Eugènia de Ter:

"Anteanoche ocurrió una horrible desgracia en la línea de Francia. El tren exprés procedente de Barcelona arrolló a la infeliz guardesa del paso de nivel que hay en la entrada de agujas sobre la antigua carretera de Santa Eugenia, mutilándola tan horrorosamente que en el lugar indicado solo se encontró una pierna y un pie y algunos trozos de ropa, más allá de Pedret la otra pierna y un pie y más ropa, y la cabeza la guardó la máquina hasta Port-Bou. El tronco y los brazos hasta ahora no han sido hallados. El hecho, según las conjeturas que más verosimilitud presentan, debió ocurrir del siguiente modo: próximo el tren, quiso pasar al otro lado de la vía con el objeto de poner la cadena, pero sin duda por la oscuridad de la noche, se hizo la ilusión de que aquel estaba más lejos y no tuvo tiempo suficiente,

⁵ En *Patufet*, 865 (30 d'octubre 1920), p. 1.

⁶ *Diario de Gerona*, 11 de juny de 1914, p. 10.

⁷ *El Ampurdanés*, 11 de desembre de 1881, p. 3.

siendo arrollada. El farol que llevaba en la mano fue encontrado completamente destrozado algunos metros más allá del sitio donde debió ser cogida. De la desgracia, se tuvo conocimiento por otro guarda que presta servicio más abajo y que al regresar a la estación dio con los restos de la infeliz. El maquinista no debió darse cuenta de lo ocurrido, tal vez por ser aquel el momento de poner en acción los frenos de parada. El Juzgado, que se constituyó en el lugar del suceso, instruye como es consiguiente, las oportunas diligencias".⁸

Les desgràcies van repetir-se a la mateixa línia i en les altres al llarg dels anys.

CONDICIONS LABORALS

L'ofici exigia una disciplina constant. Calia estar al lloc laboral a l'hora dels trens ordinaris, que figuraven en els horaris oficials, i dels extraordinaris. Quan no existien les comunicacions telefòniques, era imprescindible vigilar els senyals del darrer vehicle. Una de les ordres destinades als guardabarreres masculins i femenins era aquesta:

"Es importantísimo que, al pasar una circulación, no deje usted de ver si lleva en cola por la parte de detrás una luz verde a la derecha (señalamiento). En este caso, esté muy atento a la vía, porque tienen que pasar, en uno u otro sentido, una o varias circulaciones extraordinarias que no han sido anunciadas por órdenes impresas. Cuando pase otro tren con la luz verde a la izquierda quedará suprimido el señalamiento, pero no olvide que en casos especiales, puede pasar una circulación extraordinaria, incluso sin estar anunciada a la vía. Tenga muy presente que los trenes anunciados por órdenes impresas no se señalan a la vía".⁹

L'article 58 de les esmentades instruccions donades al personal de conservació i vigilància de les vies de MZA establia la manera de distingir les guardabarreres: "El uniforme de las guarda-barreras mujeres, que también deben

⁸ *Diario de Gerona*, 2 d'abril de 1892, p. 5. La premsa de Figueres va explicar-ho així: "El jueves por la noche, el tren rápido 26 bis que iba hacia Port-Bou, arrolló la guardesa del pase a nivel del camino viejo de Santa Eugenia, siendo cogida entre el furgón y su coche adjunto, muriendo despedazada de una manera horrible. El vagón quedó con la banqueta toda ensangrentada y hasta con numerosos pedazos de carne. La cabeza de la infeliz fue hallada el viernes en Port-Bou, pegada al vagón, uno de sus brazos se halló en Llansá, y frente a Vilabertran se vio un pedazo de carne" (*La República*, 3 d'abril de 1892, p. 3).

⁹ Renfe, *Cartilla profesional del guardabarrera y guardesa*, Madrid, 1952, p. 4-5.

vestir y adquirir a su costa, consistirá en un pañuelo azul de lana o algodón en la cabeza y un delantal de lana azul con franja carmesí alrededor".¹⁰ La mateixa disposició sortia en l'edició de Renfe editada el 1941.

Quan va ser necessari de regular la jornada de vuit hores als serveis ferroviaris, una reial ordre de 9 de desembre de 1921, a l'hora de vetllar pel treball nocturn de les guardabarreres, va admetre excepcions: *"La sustitución de las mujeres que prestan servicio de guardabarrera de noche habrá de hacerse en un plazo de tres meses, a contar de la fecha de esta Real orden, pero podrán seguir prestando servicio, por excepción, aquellas que sean esposas, viudas o hijas de empleados"*.¹¹

És evident que les guardabarreres van estar íntimament vinculades amb la família ferroviària. Acturen soles o amb la intervenció del marit, i a voltes amb la col·laboració dels fills. El febrer de 1931, arran d'un accident a Sils, es va remarcar el risc de la derivació laboral a escala familiar:

"En dicho paso a nivel han ocurrido varios accidentes de trágicas consecuencias. A cargo del mismo están el guardabarrera Francisco Pujadas y su mujer, los cuales prestan un servicio agotador de más de veinticuatro horas. Se dice que un hijo del matrimonio enfermó hace tiempo a consecuencia de la impresión sufrida al ocurrir un accidente también de las graves consecuencias del ocurrido ahora".¹²

A més de les titulars, calia preveure les substitucions amb personal que no era de plantilla. El 1930 ho reconeixien els responsables de les companyies principals:

"Las suplencias del personal de guardabarreras, por licencias, enfermedades y descansos, se efectúan casi siempre por obreros de la vía, aunque el personal femenino se releva en muchas ocasiones por mujeres –que, como es lógico, no figuran en plantillas–, por la natural prevención que el personal de obreros tiene a dejar en las inmediaciones de sus viviendas a un hombre extraño durante las horas de su trabajo".¹³

¹⁰ *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante. Servicios técnicos. Vía y obras. Instrucción para el personal inferior de conservación y vigilancia de la vía*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1888, p. 22.

¹¹ *Gaceta de Madrid*, 10 de desembre de 1921, p. 853.

¹² *Diario de Gerona*, 19 de febrer de 1931, p. 2.

¹³ *Ferrocarriles del Norte de España, Madrid a Zaragoza y a Alicante, Andaluces y Oeste de España, Estudio de los pasos a nivel y mejora de su servicio. Octubre 1930*, p. 14.

SALARIS BAIXOS

Antonio Sans García, tot parlant d'estalviar costos al ferrocarril, apuntava —el 1885— que la construcció d'una casella prop de les vies, *"que se podrá ceder a un peón de la vía casado y cuya mujer pueda ejercer el cargo de guardesa del mencionado paso mediante una pequeña retribución de 40 o 50 céntimos de peseta diarios, en el supuesto de que se trata de un servicio de día como corresponde a este género de ferrocarriles, que si se tratara de servicio de noche precisaría el empleo de un hombre, aun siendo el servicio de día, y construir una garita para guardarse de la lluvia: esta segunda solución será más económica de momento, pero más cara la explotación, siendo por lo mismo preferible la primera. A veces el haber una mujer a propósito, en una casa de campo cercana a la vía, puede evitar la construcción de una casilla"*.¹⁴

L'enginyer industrial Silvi Rahola Puignau, originari de Cadaqués, que va gaudir de càrrecs en companyies ferroviàries, era també ben explícit el 1917: *"para guardar un paso donde existe poca circulación de trenes basta una guardesa que cobra poco jornal, en tanto que, en un paso donde exista mucha circulación, precisa un guarda que gane más que aquella"*.¹⁵

El primer salari conegut fou de dos rals i data de 1867.¹⁶ I no havia augmentat a començament del segle XX. Jaume Gascón Rodà (Sant Feliu de Pallerols, 1904-Girona, 2005), fill de ferroviari, que va residir —durant un temps de la infància— a les Planes, rememora la figura d'una guardabarrera de la línia d'Olot: *"la Siseta, que per quinze pessetes al mes feia de guardabarrera, s'havia llevat com de costum ben aviat per anar a formar el pas de la carretera, al costat mateix del cafè de la Caseta, per al primer tren de les quatre de la nit"*.¹⁷

L'afirmació del salari de dos rals concorda amb les dades de l'època. El 1912, a la xarxa catalana de MZA, les guardabarreres rebien un jornal mínim de 0,50 i màxim d'una pesseta. La informació precisa: *"La inmensa mayoría*

¹⁴ Antonio SANS GARCÍA, "Desarrollo de los ferrocarriles de poco coste en España", *Industria e invenciones*, 77 (20 de juny de 1885), p. 5-6.

¹⁵ S. RAHOLA, "El carácter económico de los ferrocarriles y gastos de explotación", *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 3139 (24 de setembre de 1917), p. 421-422.

¹⁶ Mariano MATA LLANA, op. cit., p. 58.

¹⁷ Jaume GASCON I RODÀ, *Memòries d'un periodista català (1904-1940)*, Olot, Ajuntament d'Olot, 2006, vol I, p. 38. La Siseta podria ser Narcisa Tarrés Arnau.

cobran tres reales y han de vigilar el paso de todos los trenes día y noche. No hay relevo".¹⁸

La retribució de les guardabarreres estava per sota del que cobraven les dones en les fàbriques tèxtils. L'any 1913, segons l'inspector provincial de Treball a Girona, els jornals diaris dels homes que treballaven en la indústria tèxtil oscil·laven entre 4,50 i 2,50 pessetes, els de les dones entre 3,50 i 1,50 i els dels infants entre 1,25 i 0,70.¹⁹

Una estadística de 1916 reporta que les guardabarreres cobraven el mínim d'un ral i un màxim de dos en els ferrocarrils de l'Estat, i de dos rals fins a 1,50 en els de la companyia del Norte. A la mateixa època, un peó rebia de 2 a 2,50 pessetes en els ferrocarrils de l'Estat, i de 2,25 a 3,25 en els de la Compañía del Norte.²⁰

Durant la guerra civil, les guardabarreres del tren d'Olot van veure l'augment de salari fins a les 90 o 100 pessetes des de les 50 o 60 que cobraven abans del conflicte.²¹ Les del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols arribaren a les 150 pessetes.²²

La discriminació en el reglament de la Companyia del ferrocarril d'Olot a Girona pel que fa a la jubilació era palesa: "*Las pensiones de retiro que perciba el personal de la Compañía no serán inferiores, en su cuantía, a lo que por subsidio de vejez establece la Ley de 1º de septiembre de 1939. Se exceptúan, únicamente, las de las guardabarreras de paso a nivel, por ser su sueldo inferior a noventa pesetas mensuales*". Tanmateix, la Magistratura de Treball va donar raó a la petició de la guardabarrera jubilada el 1931, Dolors Farrés Teixidor, i el 13 de febrer de 1948 va condemnar la companyia a abonar-li 6.160 pessetes, import de la diferència entre les 90 pessetes mensuals que havia de rebre i les 20 que rebia, des del dia 1 de maig de 1940 a 30 d'agost de 1947, sentència confirmada pel Tribunal Suprem.²³

¹⁸ "¿Son o no son justas las reclamaciones de los ferroviarios", *Adelante*, 70 (8 d'octubre de 1912), p. 21.

¹⁹ Albert BALCELLS, "Condicions laborals de l'obra en la indústria catalana", *Recerques*, 2 (1972), p. 157.

²⁰ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 3.091 (24 de setembre de 1916), p. 421. Per al cost de la vida d'aquests anys, Pere GABRIEL, "Sous i cost de la vida a Catalunya a l'entorn dels anys de la Primera Guerra Mundial", *Recerques*, 20 (1987), p. 61-91.

²¹ Arxiu Nacional de Catalunya [=ANC], 1-886-T-18859.

²² ANC, 1-886-T-9132.

²³ Arxiu Històric de Girona [=AHG], Magistratura de Treball, 47.

L'escala de salaris —fixada pel Ministeri de Treball l'any 1954 per als treballadors dels ferrocarrils d'ús públic— va determinar que el sou base de les guardabarreres fos de 2.300 pessetes anuals. El dels homes que feien la mateixa feina era de 5.350.²⁴ Una altra disposició de 1956 va establir un sou inicial de 9.617 pessetes anuals per a les guardabarreres de les companyies deficitàries.²⁵

Per defensar els drets mínims calgueren implicacions de conjunt. Sis guardabarreres de la línia d'Olot (Font, Gómez, Puig, Rabionet, Sans i Valls) van dur, l'any 1958, el seu cas a la Magistratura de Treball. Independentment de l'antiguitat, cobraven un sou entre les 571,90 i les 533,55 pessetes mensuals. La sentència pronunciada el 22 d'octubre d'aquell any, va dictaminar la condemna de la companyia ferroviària a pagar-los els quinquennis no abonats, unes quantitats que oscil·laven entre les 785,55 i les 442,80 pessetes, segons l'antiguitat.²⁶

Les dades de 1963 ens indiquen que les guardabarreres del tren d'Olot cobraven un sou mensual, amb quinquennis i altres percepcions, situat entre les 1.992,80 i les 1.700 pessetes. Les del tren de Sant Feliu de Guíxols eren força similars, entre les 2.232 i les 1.800 pessetes.

UNA PLANTILLA DECREIXENT

A la demarcació de Girona,²⁷ pel que fa a la xarxa de MZA, l'any 1917, hi havia vuitanta guardabarreres.²⁸ Al conjunt de la xarxa catalana de MZA, l'any 1932, es comptaven fins a 458 guardesses.²⁹ Tanmateix, el nombre de passos a nivell guardats va reduir-se entre els anys 1933 i 1935, per tal d'evitar costos a les companyies, tant a les línies explotades per Caminos de

²⁴ *Boletín Oficial del Estado* [=BOE], 17 d'abril de 1954, p. 2.494. Les guardabarres amb sis quinquennis podien arribar a les 2.990 pessetes anuals.

²⁵ BOE, 13 de desembre de 1956, p. 7.846.

²⁶ AHG, Magistratura de Treball, 146.

²⁷ Des del quilòmetre 162,682 a la frontera francesa, quilòmetre 274,305, de la línia de Tarragona-Barcelona-França.

²⁸ Archivo Histórico Ferroviario, A-2-12-2-1-V-0075-0003, "Relación de las guardas de la sección 3ª y datos relativos a las mismas", datat a Barcelona el 4 de maig de 1917.

²⁹ Archivo Histórico Ferroviario, A-2-8-1-1-S-0055-0046.

Hierro del Norte de España (municipis de Ripoll, Sant Joan de les Abadesses, Campdevàrol, Toses, Alp, Queixans i Puigcerdà)³⁰ com a la xarxa catalana de MZA (municipis de Martorell, Riells, Gaserans, Maçanes, Sils, Caldes, Palau-sacosta, Sant Daniel, Celrà, Juià, Sant Joan de Mollet, Sant Jordi Desvalls, Vilopriu, Sant Mori, Sant Miquel de Fluvià, Palau de Santa Eulàlia, Garrigàs, Figueres, Vilatenim, Vilanova de la Muga i Vilajuïga).³¹

El 1936 la nòmina de salaris del tren d'Olot incloïa deu guardabarreres. La corresponent a la línia de Sant Feliu de Guíxols explicitava el nom de nou dones entre guardabarreres i guardesses de baixadors.

L'any 1963, les que vigilaven els passos a nivell de la línia de Sant Feliu de Guíxols eren set, i les de la línia d'Olot, nou. En l'etapa 1970-1975, Renfe només mantenia tres guardesses a la demarcació gironina: dues a Ripoll, i una altra a Camallera.

L'anul·lació d'un gran nombre de passos a nivell i la nova tecnologia per controlar-los va reduir la necessitat de guardabarreres, tant masculins com femenins. L'any 1970, a demarcació de Girona, només hi treballaven deu persones, segons el cens electoral sindical d'aquell any: tres dones (dues a Ripoll i un altra a Camallera) i set homes (dos a Ripoll, i un a Blanes, Celrà, Girona, Sant Joan de les Abadesses i Sils).³²

L'ofici de guardabarrera va reduir-se de manera progressiva, però va arribar al segle XXI. L'any 2000 restaven trenta-quatre passos amb guarda. El 2006 només eren dos: l'un a Lleó i l'altre a Roda de Berà.³³ La tasca va

³⁰ A la línia de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses, i en termes de la demarcació gironina, foren deixats sense guarda de cap mena els passos dels quilòmetres 101,644; 102,622; 112,186; 114,173; 11,760; 115,263, i 115,962. A la línia de Ripoll a Puigcerdà, els dels quilòmetres 1,800; 4,900; 29,530; 42,596; 44,915, i 47,343 (*Boletín Oficial de la Provincia de Girona*, 30 de maig de 1933).

³¹ En la línia de Barcelona a Maçanet per la costa, els passos corresponien als quilòmetres 72,706 i 73,875. En la Barcelona a Portbou per Granollers, els afectats foren els dels quilòmetres 162,960; 163,765; 165,462; 166,242; 167,026; 168,439; 172,174; 172,665; 173,372; 180,047; 187,035; 187,977; 188,542; 193,159; 202,439; 203,083; 208,495; 211,984; 213,630; 216,804; 217,427; 220,457; 225,403; 228,545; 234,148; 237,263; 239,171; 240,509; 245,168; 246,338; 247,566; 249,151; 249,778; 254,604; 254,995; 255,955; 256,630, i 260,937 (*Diari de Girona*, 20 de setembre de 1935, p. 3).

³² Arxiu Històric de Girona, CNS, 661.

³³ "Los últimos guardianes del tren. Sólo dos guardabarreras en toda la red", *Vía Libre*, 494 (febrer de 2006), p. 17-18.

extingir-se el juliol de 2012, quan el darrer va abandonar el pas de Roda, en ser substituït per una instal·lació automatitzada.

FINAL

Els oficis del tren són molt variats i agrupats per seccions: administració, moviment, via i obres, tallers... Generalment, el càrrec de guardabarrera fou confiat a dones i filles de capatassos i obrers ferroviaris que habitaven a les casetes properes als passos a nivell. Les dones guardabarreres van passar, així, de l'espai privat de la casa a l'espai públic, a la gran família dels treballadors del ferrocarril. Però només hi representaven una minoria poc significativa. Són les grans oblidades en la història dels nostres ferrocarrils.³⁴

La tasca era exigent i compromesa. No hi havia rellotges als passos a nivell, però havien de ser-hi a l'hora exacta. La seva instrucció cultural va ser elemental, en força casos no sabien signar. Foren unes persones humils i sofertes, que van aprendre l'ofici en l'ambient familiar i l'experiència quotidiana. Va haver-hi les de plantilla i les ocasionals. De vegades eren substituïdes temporalment per un altre membre de la família.

En el treball assalariat, la dona cobrava menys que l'home que realitzava la mateixa funció. En el ferrocarril, el treball femení —el de guardabarrera o guardessa— era considerat inferior, complementari, al servei de la família patriarcal, una tasca més o menys compatible amb la realització de les ocupacions de la llar i la criança dels fills. No podia assegurar el manteniment d'una mare soltera.

Les guardabarreres dels trens petits van ser originàries del país en una proporció gairebé total. Les de les grans companyies, per bé que majoritàriament van ser dones nascudes al territori, remarquen —a través dels cognoms— la presència de famílies foranes en les professions del ferrocarril. Justament aquesta presència forana era contemplada com un element interessant a l'hora de combatre la propaganda i la influència de les idees catalanistes. En aquest sentit, el periodista Fernando Soldevilla Ruiz (Escalona, 1854-Madrid, 1931), que va ser governador civil de Girona en 1897-1899, va indicar que, a Catalunya, els empleats odiosos havien de

³⁴ Una excepció és el llibre o catàleg col·lectiu *Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona*, Girona, 1992.

ser catalans (es referia a agents de policia, carrabiners, duaners, cobradors de contribucions...), però calia que fossin forasters els agents de la Guàrdia Civil, l'exèrcit, els magistrats, els professors i els empleats de ferrocarril.³⁵

PER A UNA NÒMINA DE GUARDABARRERES

Les notes biogràfiques que segueixen s'han extret de diversos arxius i fonts demogràfiques i periodístiques. Ressalten les protagonistes en les grans companyies i en les de via estreta. Sabem que poden completar-se en el futur per qui hi estigui interessat. S'hi inclouen també les encarregades de baixador del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols. Val a dir que, en els padrons i els censos electorals, no sempre hi figura la professió de les guardabarreres; moltes vegades l'ofici que hi consta és la de mestressa de casa.

Madrid-Zaragoza-Alicante/després RENFE

Abizanda Zanuy, Concepción (Binacet, Osca, 1856-Pedret i Marzà, 1896). Filla de Tomàs Abizanda i de Josefa Zanuy, de Binacet. Casada amb Ramon Faro, de Binacet. Mare de set fills: Dolors, Carme, Josepa, Concepció, Ramon, Miquel i Manuel. Encarregada del pas a nivell de Pedret i Marzà, va morir envestida per un tren.³⁶

Alech Roca, Lluïsa (Gaüses, 1882-Figueres, 1951). Filla de Jaume Alech, de Gaüses, i de Maria Roca, d'Arenys d'Empordà. Casada, el 1901, amb Joan Vidal Pagès, de Jafre, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 246,338, al terme de Figueres.

Alegre Peirón, Antonina (Vallobar, Osca, 1862). Casada amb Juan Agras Modinos, d'Estiche de Cinca, Osca, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada

³⁵ Fernando SOLDEVILLA, *La opinión en Cataluña. Información llevada a cabo en las provincias catalanas por encargo y en representación de "El Imparcial"*, Madrid, Imprenta y Fotograbado de Enrique Rojas, 1900, p. 213-218.

³⁶ "La guardesa encargada de vigilar el paso a nivel de la línea de Francia en la carretera de Marsá a Vilajuiga fue, el lunes pasado, arrollada por el tren mixto descendente de la tarde, quedando horriblemente destrozada. Parece que la infeliz tenía la mala costumbre de sentarse en una silla, en medio de la vía, para oír mejor el tren cuando venía, y supónese que se durmió el día referido, pues se encontró en la vía una silla también destrozada. El marido de la desdichada es otra víctima del ferrocarril, pues le falta una mano que perdió aplastada por el choque de dos vagones. Ha dejado seis o siete hijos de muy corta edad" (*Diario de Gerona*, 26 de setembre de 1896, p. 2).

del pas a nivell del quilòmetre 243,726, al terme del Far d'Empordà. Bé que amb variants en la denominació, va ser protagonista d'aquesta notícia: *"En el paso a nivel del término municipal de Alfar, el tren expreso arrolló ayer un carro de la matrícula de La Escala, matando la caballería. El conductor huyó desaparecido. La guarda barrera, llamada Antonia Alegre Forrá, ha sido detenida"*.³⁷

Amargant Mas, Caterina (Malgrat, 1895). Filla del guarda ferroviari Joan Amargant Molins i de la guardessa Julita Mas Grèbol, ambdós de Maçanet de la Selva. Casada, el 1915, amb Francesc Borrell Ribot, de Palau-sacosta. Mare de tres fills: Júlia, Joan i Rita. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 208,495, a l'antic terme de Sant Daniel.

Amat Corney, Rosa (Viladasens, 1869). Filla de Francesc Amat Jofre, de Sant Jordi Desvalls, i de Teodora Corney Gironella, de Romanyà d'Empordà. Casada, el 1890, amb Jaume Tomàs Vich, de Llampalles, i el 1894 amb Bartomeu Geis Cantenys, de Camallera. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 231,173, al terme de Camallera.

Balaguer Gili, Rosa (Hostalric, 1894). Filla de Josep Balaguer, d'Alguaire, i de Maria Gili Sabater, de Camarasa. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 72,106 de la línia de la costa, al terme de Martorell de la Selva.

Barba Carreras, Victòria (Breda). Filla de Joan Barba Castañé i de la guardessa Maria Carreras Pla, ambdós de Breda. Casada, el 1922, amb Lluís Dalmau Llonch, de Cassà de la Selva. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 165,455, al terme de Gaserans.

Barceló Mercader, Joaquim (Caldes de Malavella, 1891-1983). Filla de Pere Barceló Maymí, de Caldes de Malavella, i de Maria Mercader Noguer, de Sant Andreu Salou. Casada, el 1916, amb Bernat Coll Font, de Caldes de Malavella. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 187,035, al terme de Caldes de Malavella.

Barceló Perich, Francesca (Sant Dalmai, 1856-Sils, 1929). Filla de Tomàs Barceló, de Vidreres, i de Caterina Perich, de Sant Dalmai. Casada amb Joan Pla Gotarra, de Sils. Mare d'un fill. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 181,587, al terme de Sils.

Barnés Abras, Teresa (Vidreres, 1866). Filla de Pere Barnés, de Lloret de Mar, i de Francesca Abras, de Cassà de la Selva. Casada, el 1891, amb Jaume Fullà Madrenys, de Caldes de Malavella. L'any 1917 s'encarregava del pas a nivell del quilòmetre 187,035, al terme de Caldes de Malavella.

³⁷ *Diario de Girona*, 13 de febrer de 1927, p. 6-7.

Barris Mitjavila, Maria (Palau de Santa Eulàlia, 1860). Casada, el 1888, amb Josep Oliver Rubirola, de Camallera, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 249,151, al terme de Vilatenim.

Bellmàs Ferrer, Teresa (Llançà, 1885). Filla de Silvestre Bellmàs Beya, i de Joaquina Ferrer Ayats, ambdós de Gaüses. Casada amb Joaquim Solench Bernada, de Riudellots de la Selva, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 260.936, al terme de Vilajuïga.

Berbegal García, Eugenia, Engracia o Higinia (Alarba, Saragossa, 1872-Celrà, 1953). Filla d'Antonio Berbegal, d'Alarba, i de Lucía García, de Puebla de Eca. Casada amb Melquiades Martínez Martínez, de Puebla de Eca, Sòria, guarda ferroviari. Mare de dos fills: Amadeu i Núria. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 216,804, al terme de Celrà.

Bohera Sureda, Francesca (Riudellots de la Selva, 1851-Sils, 1939). Filla de Joan Bohera, de Riudellots de la Selva, i de Maria Sureda, de Cassà de la Selva. Casada, el 1873, amb Francesc Llinàs Ruscalleda, de Vidreres. Mare de quatre fills: Joaquina, Maria, Francesc i Otlia. L'any 1917 era encarregada dels passos a nivell dels quilòmetres 181,587 i 181,929, al terme de Sils.

Bohils Montusell, Rosa (Palau-sacosta, 1888). Casada, el 1912, amb Josep Mascarell Ferrer, de Vilallonga (País Valencià), peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 220,457, al terme de Sant Joan de Mollet.

Bret Arnau, Concepció (Vilabertran, 1888). Filla de Joaquim Bret Sudrià, de Figueres, i de Dolors Arnau Llistosella, de Pont de Molins. Casada, el 1907, amb Eusebi Costa Molas, de Vilanova de la Muga. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 249,778, al terme de Vilatenim.

Brugués Parrot, Serafina (Biure, 1875-Figueres, 1931). Filla de Joan Brugués, de Lladó, i de la guardessa Magdalena Parrot Blanch, de les Escaules. Casada, el 1905, a Sant Miquel de Fluvià, amb Jaume Cadamont Baus, de Sant Miquel de Fluvià, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 239,171, al terme de Palau de Santa Eulàlia.

Burgas Casteis, Dolors (Ordis). Filla de Francesc Burgas Rovira, de Cabanelles, i de Rosa Casteis, de Navata. Casada, el 1891, amb Jaume Colomer Pujol, de Navata, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 228,545, al terme de Vilopriu.

Camps Castells, Victòria (Fornells de la Selva, 1883). Filla de Joaquim Camps Palau, de Canet d'Adri, i de Josepa Castells Grau, de Barcelona. Casada, el 1902, amb Joan Colomer Costa, de Caldes de Malavella, peó ferroviari.

L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 191,640, al terme de Caldes de Malavella.

Camps Colomé, Rosa. Casada amb Esteve Tornabells, guarda ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 210,445, al terme de Celrà.

Carreras Pla, Maria (Breda, 1867). Filla d'Isidre Carreras Palau i de Francesca Pla Palau, ambdós de Breda. Casada, el 1891, amb Joan Barba Castañé, de Breda. Era mare de la guardessa Victòria Barba Carreras. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 164,755, al terme de Riells.

Carreras Rodeja, Anna (Dosquers, 1883). Filla de Miquel Carreras Mercader, de Dosquers, i de Caterina Rodeja Ferrarons, de Crespià. Casada, el 1914, amb Jaume Quer Noguer, de Crespià, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 249,77, al terme de Vilatenim.

Casamitjana Mateu, Maria (Riudarenes). Casada, el 1886, amb Pere Serra Llinàs, de Maçanet de la Selva. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 185,971, al terme de Caldes de Malavella.

Casanovas Xiberta, Maria (Fornells de la Selva, 1878). Filla de Salvador Casanovas Alemany, de Campllong, i de Carolina Xiberta Cla, de Fornells de la Selva. Casada, el 1903, amb Joan Peracaula Vilanova, de Salt, peó ferroviari. L'any 1917 s'encarregava del pas a nivell del quilòmetre 240,509, al terme de Garrigàs.

Casas Carreras, Rosalia (Romanyà d'Empordà, 1862-Celrà, 1930). Filla de Narcís Casas, de Pontós, i de Caterina Carreras, d'Orfes. Casada, el 1889, amb Baltasar Tubert Dalmau, d'Ollers, veí de Romanyà d'Empordà, vidu, capatàs ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 213,630, al terme de Celrà.

Casas Roura, Concepció (Celrà, 1888). Filla de Pere Casas Serinyà, de Celrà, i de Francesca Roura Nadal, de Foixà. Casada amb Vicente Martín Muñoz. Mare de quatre filles: Maria, Francesca, Concepció i Dolors. El 1936 residia a Girona, al carrer de Pedret.

Colomer Burgas, Rosa. Filla de Jaume Colomer Pujol, de Navata, peó ferroviari, i de la guardessa Dolors Burgas Casteis, d'Ordis. L'any 1917 s'encarregava del pas a nivell del quilòmetre 228,545, al terme de Vilopriu.

Comalada Ventura, Concepció (Celrà, 1905-Girona, 1998). Filla de Sixt Comalada Colom, de Celrà, i de Maria Carme. Casada, el 1926, amb Francesc Ayats Suriñach. Mare de dues filles: Carme i Teresa. Era encarregada del pas a nivell de Celrà el 1960.

Corbera Menor, Josepa (Barcelona, 1866-Caldes de Malavella, 1920). Filla de Francesc Corbera i de Rosa Menor. Casada, el 1880, amb Pere Gascons Solà, de Caldes de Malavella, guarda ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 190,170, al terme de Caldes de Malavella.

Costal Vilella, Joaquina (Bordils, 1876). Filla de Joaquim Costal Trull i d'Eugènia Vilella Llausàs, ambdós de Bordils. Casada, el 1900, amb Miquel Amat Corney, de Viladasens, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 223,403, al terme de Sant Jordi Desvalls.

Cubarsí Güell, Francesca (Fornells de la Selva, 1876). Filla de Joan Cubarsí Canet, de Riudellots de la Selva, i de Francesca Güell Aliu, de Fornells de la Selva. Casada, el 1895, amb Gaspar Borrell Albanell, de Tordera. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 198,776, al terme de Fornells de la Selva.

Escudé Vallbona, Rosa. Filla de Jeroni Escudé, ferroviari jubilat. Casada amb Josep Pagès, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 185,279, al terme de Caldes de Malavella.

Espina Masó, Florentina. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 163,765, al terme de Riells.

Farreró Carbó, Antònia (Pedret i Marzà, 1882). Filla de Ramon Farreró, de Pedret i Marzà, i de Maria Carbó, de Vila-sacra. Casada, el 1906, amb Joan Llistosella Riera, de Vilajuïga. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 256,630, al terme de Vilanova de la Muga.

Feliu Fauret, Maria (Vilamacolum, 1884). Filla de Josep Feliu Aiguavella, de Vilamacolum, i de Maria Fauret Buixedas, de Sant Pere Pescador. Casada, el 1906, amb Miquel Fontacaba Vila, de Vilanova de la Muga, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 259,350, al terme de Vilajuïga.

Fernández Arias, Maria (Ribera de Piquín, Lugo, 1862-Celrà, 1941). Filla de Francisco Fernández i de Josefa Arias, ambdós de Ribera de Piquín. Casada, el 1909, amb Antoni Jornet Serra, d'Ascó, peó ferroviari. Mare de tres fills: Antonio, Manuela i Felisa. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 204,395, al terme de Girona.

Ferrer Camó, Maria Gràcia (Viladasens, 1878). Filla de Francesc d'Assís Ferrer Pou, de Viladasens, i de Francesca Camó Massagué, de Madremanya. Casada, el 1900, amb Vicenç Corretger Colom, de Viladasens, capatàs ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 201,548, al terme de Fornells de la Selva.

Fita Tuèbols, Àngela (Figueres, 1859-1923). Casada, el 1890, amb Joan Carreras Gironell, de Figueres, guarda ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 245,168, al terme de Figueres.

Fullà Barnés, Francesca (Caldes de Malavella, 1891). Filla de Jaume Fullà Madrenys, de Caldes de Malavella, i de Teresa Barnés Abras, de Vidreres. Casada, el 1911, amb Joan Casellas Gispert, de Llagostera, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada dels passos a nivell dels quilòmetres 191,640 i 192,047, al terme de Caldes de Malavella.

Fuster Mitjà, Carme (Figueres). Casada, el 1902, amb Josep Ferrer Camps, de Siurana, capatàs ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 220,457, al terme de Sant Joan de Mollet. Hi era el 1922.³⁸

Gelmà Pagès, Carme (Martorell de la Selva). Filla de Rafael Gelmà, de Fogars, i de Francesca Pagès, de Maçanet. Casada, el 1896, amb Emili Clapés Planella, de Martorell de la Selva, resident a Caldes de Malavella. Mare de quatre fills: Josep, Àngels, Enric i Maria. L'any 1917 era encarregada dels passos a nivell dels quilòmetres 185,279 i 185,971, al terme de Caldes de Malavella.

Gres Reixach, Anna (Orriols, 1860-Campdorà, 1931). Filla de Pere Gres i de Maria Reixach, ambdós d'Albons. Casada, el 1887, amb Martí Pou Batllori, d'Albons, vidu, guarda ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 211,984, al Congost de Campdorà.

Guitart Massanellas, Maria (Garrigàs). Filla de Sebastià Guitart Farrerós, de Calabuig, i de Llúcia Massanellas Fornells, de Garrigàs. Casada, el 1912, amb Joan Montsuñer Soler, de Peralada, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada dels passos a nivell dels quilòmetres 254,604 i 254,991, al terme de Vilanova de la Muga.

Herráiz García, Estanislau (Reíllo, Conca). Filla d'Antolín Herráiz Moreno i de Paula García Merino. Germana del peó ferroviari Victoriano Herráiz García, resident a Sant Mori. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 237,363, al terme de Sant Miquel de Fluvià.

Hosta Renau, Josepa (Gaserans). Mare del peó ferroviari Joaquim Estrada Hosta. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 167,026, al terme de Gaserans.

³⁸ Una notícia de premsa indica que *"ha sido denunciada la casillera del paso a nivel expresado, Carmen Fusté Mitjá, por haber maltratado de palabra y obra a la joven Enriqueta Condom Vidal, de 16 años, por haberla faltado asimismo al respeto"* (Diario de Gerona, 6 de juliol de 1922, p. 6).

Iglesias Corbera, Teresa (Hostalric, 1865). Filla de Josep Iglesias Comas, de Maçanes, i de Maria Corbera Guitart, d'Hostalric. Casada, el 1892, amb Antoni Cama Torroella, d'Hostalric, capatàs ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 168,462, al terme de Gaserans.

Iglesias Mitjavila, Margarida. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 240,509, al terme de Garrigàs.

Illamola Mallorquí, Carme (Riudellots de la Selva, 1897). Filla de Miquel Illamola Pla i de Rosa Mallorquí Puigdevall, ambdós de Riudellots. Casada, el 1920, amb Àngel Nogué Coll. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 197,532, al terme de Fornells de la Selva.

Jordà Corbairan, Maria (Ordis, 1860-Celrà, 1913). Filla de Josep Jordà Seguí, de Vilajoan, i d'Anna Corbairan Busquets, d'Ordis. Casada, el 1879, amb Josep Serra Armengol, de Borrassà, i el 1882 amb Josep Bardera Vilar, d'Ordis, veí de Camallera. Mare de cinc fills: Anna, Pere, Tomàs, Joan i Pilar. Encarregada del pas a nivell de Celrà, va morir-hi en topar amb un tren nocturn: *"A la 1.40 de anteayer, el tren especial de viajeros de Barcelona a Cerbère, que conducía a los mutualistas franceses, arrolló en el paso a nivel núm. 43 de la vía férrea de MZA, término municipal de Celrá, a la guarda barreras María Jordá, de 52 años, casada, natural de Ordis y vecina de aquel pueblo. De las diligencias practicadas resulta que, al ir la interfecta a formar el paso de dicho tren, resbaló a consecuencia de la grava que había en los raíles, dando de cabeza contra el tren y quedando con la misma completamente destrozada"*.³⁹

Juanhuix Rabasa, Lluïsa (Sils). Casada amb Pere Puig Mir, de Sils, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 181,929, al terme de Sils.

Lidón Alcázar, Anna (Girona, 1887). Germana del capatàs ferroviari José Lidón Alcázar, originari de Llorca. Casada, el 1916, amb Juan Martínez García, de Girona, mosso ferroviari. Mare de dos fills: Diego i Joan. El 1934 residia al terme de Palau-sacosta. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 204,395, a la carretera de Santa Coloma, al terme de Girona.

Llausàs Julià, Felipa (Sant Jordi Desvalls, 1859-1920). Filla de Patllari Llausàs, de Flaçà, i de Maria Julià, de Sant Jordi Desvalls. Mare de sis fills: Julià, Josep, Maria, Ramona, Pilar i Dolors. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 223,403, al terme de Sant Jordi Desvalls.

Marcó Martínez, Antonia (Masegosa, Conca, 1877). Casada amb Victoriano Herraiz García, de Reíllo, Conca, peó ferroviari. Mare de cinc fills:

³⁹ *Diario de Gerona*, 5 d'abril de 1913, p. 8.

Miquel, Maurici, Pere, Paula i Rita. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 234,148, al terme de Sant Mori. El 1940 residia al municipi de Sant Daniel.

Martín Burillo, Pascuala. L'any 1917 era encarregada dels passos a nivell dels quilòmetres 202,439 i 203,083, a l'antic terme de Palau-sacosta.

Martín Burillo, Teodora (Obón, Terol, 1880). Casada amb Elies Llop Gasulla, de Forcall, guarda ferroviari. Mare de quatre filles: Assumpció, Joaquina, Pilar i Pepita. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 203,083, a l'antic terme de Palau-sacosta.

Mas Grèbol, Julita (Maçanet de la Selva, 1865). Casada, el 1887, amb Joan Amargant Molins, de Maçanet de la Selva, guarda ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 208,495, a l'antic terme de Sant Daniel. Segons el cens de 1940, residia al carrer de la Rutlla, a Girona.

Massaller Torrent, Gràcia (Girona, 1874). Filla de Joan Massaller Barceló, de Flaçà, i de Teresa Torrent Quintana, de Verges. Casada, el 1895, amb Narcís Anglada Gatiellas, de Vilavenut, vidu, guarda ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 193,987, al terme de Riudellots de la Selva.

Massanellas Fornells, Lúcia (Garrigàs). Casada, el 1886, amb Sebastià Guitart Farrerós, de Calabuig, guarda ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 254,604, al terme de Peralada.

Moragas Rebull, Maria. Casada amb Francesc Mauri, capatàs ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 253,395, al terme de Peralada.

Morell Salip, Mercè (Riudellots de la Selva, 1889). Filla de Marià Morell Aulin i de Dolors Salip Saguer, ambdós de Riudellots de la Selva. Casada, el 1930, a Salt, amb Josep Moiset Bruns, d'Amer, peó o mosso de corda, vidu de Carme Tornabells Tarrés. El 1932 actuava al pas a nivell de Girona que duia a la Devesa.⁴⁰ Segons els censos de 1936 i 1940, residia al carrer del Pervindre.

Muñoz Lloreda, Maria (Llorona, 1884). Casada amb Pau Esquirós Expósito, peó ferroviari. Mare de quatre fills: Josep, Josepa, Rosa i Fructuós. Va residir a Granollers, Cardedeu, Llinars i Juià. L'any 1917 era encarregada

⁴⁰ Protagonista de notícia: “*Del tren que sale de Gerona a las 9.20 de la mañana, vio caer un bulto en el paso a nivel de la Dehesa, la guardesa Mercedes Morell, la que se apresuró a recogerlo y entregarlo al capataz de la brigada. Consignamos con satisfacción este hecho, demostrativo del cumplimiento del deber de la referida guardesa*” (*El Radical*, 25 de juny de 1932, p. 4).

del pas a nivell del quilòmetre 217,427, al terme de Juià. En la postguerra va encarregar-se del pas de Campdorà.

Mustarós Rovira, Carme. Mare de la guardessa Àngela Ragué. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 162,960, al terme de Riells.

Narcisa Josepa Manuela (Sant Feliu de Guíxols). Casada, el 1886, amb Ramon Prujà Feu, de Garrigàs, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 269,019, al terme de Llançà.

Ogué Iglesias, Francesca (Fornells de la Selva, 1869). Filla de Joan Ogué Planas, de Santa Oliva, i d'Antònia Iglesias Grahit, de Fornells de la Selva. Casada, el 1889, amb Martí Planas Reixach, de Vilablareix, capatàs ferroviari. El 1917 vigilava el pas a nivell del quilòmetre 247,566, al terme de Figueres.

Ogué Iglesias, Rosa (Fornells de la Selva, 1877). Germana de l'anterior. Casada, el 1897, amb Carles Colomer Puell, de Fornells de la Selva, capatàs ferroviari. El 1917 vigilava el pas a nivell del quilòmetre 237,363, al terme de Sant Miquel de Fluvià.

Oliver Barris, Roser. Filla de Josep Oliver Rubirola, de Camallera, i de Maria Barris Mitjavila, de Palau de Santa Eulàlia. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 249,151, al terme de Vilatenim.

Parrot Blanch, Magdalena (les Escaules, 1849). Casada amb Joan Brugués, de Lladó. Mare de la guardessa Serafina Brugués Parrot i de Felip. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 239,171, al terme de Palau de Santa Eulàlia.

Peracaula Casanovas, Mercè. Filla de Joan Peracaula i de Maria Casanovas. Germana d'un ferroviari. En el període 1970-1975 era encarregada del pas a nivell de Camallera.

Pibernat Pujol, Caterina (Gaüses, 1865). Filla de Pere Pibernat, de Gaüses, i de Teresa Pujol, de Colomers. Casada, el 1890, amb Joan Ferrer Falgueras, de Gaüses, guarda ferroviari. L'any 1917 era encarregada dels passos a nivell dels quilòmetres 193,487 i 194,469, al terme de Riudellots de la Selva.

Pou Gres, Núria (Celrà, 1893-Campdorà, 1918). Filla de Martí Pou Batllori, d'Albons, i d'Anna Gres Reixach, d'Orriols. Casada, el 1917, amb Pau Fornells Torró, de Campdorà. L'any 1917 era encarregada dels passos a nivell dels quilòmetres 211,354 i 211,984, a Campdorà.

Puig Vilaró, Maria (1860-1935). Actuava a Maçanet de la Selva. Va morir d'accident. Sembla que recollia herbes prop de la via i no s'adonà de l'arribada del comboi: "El tren número 142 de la companyia MSA, en el quilòmetre 73,

terme de Massanet de la Selva, va agafar a la guardabarrera Maria Pusch Vilaró, de 75 anys. L'infeliç morí a l'acte".⁴¹

Puigdevall Campdelacreu, Concepció (Camallera, 1889). Filla de Josep Puigdevall Oliver, de Camallera, i d'Anna Campdelacreu Grau, de Garrigàs. Germana del també ferroviari Joan Puigdevall Campdelacreu. Casada, el 1910, amb Maurici Ballell Martí, de Gaüses, ferroviari. Mare de dos fills: Anna i Josep. Actuava al pas a nivell de Sant Miquel de Fluvià, el 1933.

Pujol Expósito, Josepa. Casada amb Pere Pou, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 173,370, al terme de Maçanes.

Reglà Coll, Maria (Sant Mori, 1861). Filla de Joan Reglà Sayeras, de Sant Mori, i de Justa Coll Busquets, de Vilanant. Casada, el 1888, amb Josep Vallès Ripoll, de Sant Mori, guarda ferroviari. L'any 1917 s'encarregava del pas a nivell del quilòmetre 256,630, al terme de Vilanova de la Muga.

Reixach Roca, Maria (Maçanes). Casada, el 1911, amb Joaquim Soler Pons, de Reminyó, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 174,928, al terme de Maçanes.

Resta Vert, Teresa (Bordils, 1879-Caldes de Malavella, 1919). Filla de Josep Resta i de Maria Loreto Vert, ambdós de Bordils. Casada, el 1904, amb Miquel Roca Cufí, de Colomers, peó ferroviari. Mare d'una filla: Dolors. L'any 1917 vigilava el pas a nivell del quilòmetre 188,542, al terme de Caldes de Malavella.

Roca Trias, Encarnació (Riudellots de la Creu, 1892). Filla de Narcís Roca Pujol, de Viladasens, i de Anna Trias Prat, de Maià. Casada, el 1913, amb Joan Abella Ayats, d'Esponellà, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 259,350, al terme de Vilajuïga.

Ros Bassó, Antònia (Sant Martí Vell, 1886). Filla de Magí Ros Piferrer, de la Bisbal, i d'Anna Bassó Closas, de Gualta. Casada, el 1909, amb Esteve Capdeferro Presas, de Juià, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 192,047, al terme de Caldes de Malavella.

Salleras Vergés, Maria (Vilatenim, 1852). Filla de Baldiri Salleras Giralt, de Vilatenim, i de Rita Vergés, de Borrassà. Casada, el 1875, amb José Sánchez Pérez, de Camarena, Toledo, guarda ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 187,977, al terme de Caldes de Malavella.

Sanz Hernández, Maria Dolores. Casada amb Baltasar Royo Comín, capatàs ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 231,173, al terme de Camallera.

⁴¹ *L'Autonomista*, 23 d'abril de 1935, p. 3.

Serra Casamitjana, Rosa (Vidreres, 1887). Filla de Pere Serra, de Maçanet de la Selva, i de Maria Casamitjana, de Riudarenes. Casada, el 1913, amb Josep Ponce Vilavella, de Martorell, vidu, ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 178,523, al terme de Maçanet.

Soler Clopés, Maria (Maçanes). Esposa d'un guardaagulles. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 176,125, al terme de Maçanet.

Soler Pons, Josepa (Reminyó, 1874). Filla de Joaquim Soler Dalmau, de Palafolls, i de Josepa Pons Matas, de Fogars. Casada, el 1893, amb Miquel Grau Defís, de Toloriu, guarda ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 172,176, al terme de Maçanes.

Solés Llaurador, Aurora (Peratallada). Filla de Baltasar Solés Marturià, de Peratallada, i de Rosa Llaurador Ponsatí, de Sant Sadurní de l'Heura. Casada, el 1907, amb Josep Pujol Blanch, de Vulpellac, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 197,165, al terme de Riudellots de la Selva.

Sureda Llinàs, Maria (Sils). Casada, el 1906, amb Josep Roca Serra, de Sils, peó ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 178,523, al terme de Maçanet.

Taberner Duch, Àngela (Riudellots de la Selva, 1896-1920). Filla de Marià Taberner Quintana i d'Agustina Duch Ramada, ambdós de Riudellots de la Selva. Va morir accidentada al pas a nivell de Riudellots que conduïa al mas Anés: *"El tren correo de ayer mañana, al llegar a la estación del Empalme, tuvo que retroceder por efecto del temporal, y al pasar por la estación de Riudellots de la Selva, cogió a una joven de 20 años, guardabarrera de aquel punto, matándola"*.⁴²

Tarridas Serrat, Maria (Maçanes). Casada, el 1904, amb Esteve Poch Siurana, de Riudarenes, ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 73,875 de la línia de la costa, al terme de Martorell de la Selva.

Torrent Canals, Pietat (Sant Mori, 1896). Filla de Francesc Torrent Turró, de Siurana, i de Maria Dolors Canals Bertran, de Jafre. Casada, el 1915, amb Lluís Sala Badosa, d'Orriols. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 234,148, al terme de Sant Mori.

Vallès Vallmajor, Enriqueta (Sils). Filla de Pere Vallès Cortina i de la guardessa Maria Vallmajor Reynés, ambdós de Riudarenes. Casada, el 1911, amb Josep Amargant Rovira, de Maçanet de la Selva, ferroviari. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 180,047, al terme de Sils

⁴² *Diario de Gerona*, 21 de febrer de 1920, p. 3.

Vallmajor Reynés, Maria (Riudarenes, 1871-Sils, 1947). Filla de Ramon Vallmajor, d'Hostalets d'en Bas, i de Rosa Reynés, de Riudellots de la Selva. Casada, el 1888, amb Pere Vallès Cortina, de Riudarenes, peó ferroviari. Mare de tres fills: Remei, Josep i Rosa. L'any 1917 era encarregada del pas a nivell del quilòmetre 180,047, al terme de Sils.

Caminos de Hierro del Norte de España/després RENFE

Albero Deltell, Amalia. En 1936 era encarregada del pas a nivell de Ribes de Freser. Fou sancionada en la repressió de postguerra.

Aranaz Lahuerta, Susana (Ribaforada, Navarra, 1894-Ripoll, 1970). Casada amb Florentino García Aranaz, de Ribaforada. Mare de cinc fills: Rufina, Maximina, Maria, José i Carlos. Encarregada del pas a nivell de Ripoll. Fou sotmesa a la depuració de postguerra.

Coll Casamitjana, Francesca (1898-1928). Casada amb Pere Masdeu Vila, ferroviari. Va morir d'accident al pas a nivell situat entre Sant Joan i Ripoll: *“Un tren procedente de San Juan de las Abadesas, al llegar al kilómetro 113, situado entre las estaciones de San Juan y Ripoll, atropelló ayer a una mujer y a una niña, que resultaron muertas. Los cuerpos de ambas quedaron mutilados. Era la esposa y la hija del obrero de Vías y Obras Pedro Masdeu Vila, habitante en la caseta sita en el kilómetro antes indicado. Se llamaban Francisca Coll Casamitjana, de treinta años, y Maria Masdeu Coll, de dos. Parece que la desgracia fue motivada por haberse acercado la niña a la vía en el momento en que avanzaba el tren y, al intentar separarla la madre, fueron ambas arrolladas”*.⁴³

García Aranaz, Maximina (Ribaforada, Navarra, 1920). Filla de Susana García Aranaz. Casada, el 1942, amb Joaquín Esteban Pérez. Actuà al pas a nivell de Ripoll. Fou sotmesa a la depuració de postguerra.

Gutiérrez García, Teodora (Medina, Valladolid, 1898-Lleida, 1975). Casada amb Félix Giménez Escribano, de Medina. Mare de sis fills: Juliana, Jesusa, Felicia, Paulina, Fèlix i Concepción. Actuava al pas a nivell de Ripoll. Va ser sotmesa a la depuració de postguerra i sancionada.

Hernández Martín, Antolina (1924). Filla de la guardabarrera Esperanza Martín Colmenar. Encarregada de la vigilància del pas a nivell de Ripoll en 1970-1977.

⁴³ *El Tiempo*, 10 de maig de 1928.

La Parra Atienza, Aniana (la Parra de las Vegas, 1924-Ripoll, 2017). Casada amb Juan José Gómez Serrano, de la Parra de las Vegas, ferroviari. Mare de tres fills: Carme, Josep i Joan. Tenia cura del pas a nivell de Ripoll, els anys 1970-1975.

Martín Colmenar, Esperanza. Activa a Ripoll durant els anys quaranta.

Pagès, Manuela. Actuava al pas a nivell de Ripoll el 1901: *“Parece que, mientras Manuela Pagés prestaba el servicio de guarda aguja del tren de San Juan de las Abadesas, en el paso a nivel conocido por ‘Olot’, presentóse de improviso su esposo José Masdeu Ricart y arrojó a su cónyuge a la vía en el preciso momento que iba a pasar un tren, y hubiera perecido víctima de la crueldad de su marido a no haber sido el soldado de cazadores de Treviño, Francisco Gracia Barberá, que con grave exposición de su vida se arrojó a la vía logrando salvarla”*.⁴⁴

Sant Feliu de Guíxols a Girona

Bertis Roquer, Roser (Llagostera, 1924-Girona, 2002). Filla de Modest Bertis Piferrer i de Maria Roquer Xifra, ambdós de Llagostera. Casada amb Esteve Cabarrocas Jordà, de Palol d'Onyar, capatàs ferroviari. Mare d'un fill: Joan. Resident al baixador de la Font Picant, va exercir el càrrec des de 1953 fins a 1969.

Bou Rosés, Enriqueta (Santa Cristina d'Aro, 1907). Filla de Ramon Bou Ribot, de Llagostera, i de Teresa Rosés Dausà, de Santa Cristina d'Aro. Casada, el 1927, amb Enric Mont Ferran, de Llagostera, ferroviari. Des de 1963 fins a 1969 va estar destinada al control del pas a nivell de Santa Cristina d'Aro.

Calzada Romaguera, Joana (Sant Feliu de Guíxols, 1891-1971). Filla de Josep Calzada Bosch i de Rosa Romaguera Aixalà, ambdós de Sant Feliu de Guíxols. Casada, el 1912, amb Jaume Purtés Carbonell, de Sant Feliu de Guíxols, ferroviari. S'encarregà del pas a nivell de Santa Cristina d'Aro, situat al quilòmetre 31,736. Fou sancionada en la repressió de postguerra.⁴⁵

Carreras Sicars, Dolors (Castell d'Aro, 1879-1957). Filla de Salvador Carreras Gispert, d'Ullà, i de Margarida Sicars Bas, de Castell d'Aro. Casada, el 1896, amb Francesc Castells Peracaula, de Flaçà, ferroviari. Activa durant la guerra civil al pas a nivell del quilòmetre 34,350, a Castell d'Aro.

⁴⁴ *La Lucha*, 22 d'agost de 1901, p. 3.

⁴⁵ Carles GORINI SANTO, “Confiscació, Guerra Civil i repressió al ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols”, *Recerques*, 80 (2022), p. 101.



Enriqueta Bou posa la barrera a Santa Cristina d'Aro. Foto Jordi Budó (Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols).

Casanovas Comet, Manuela (Estada, Osca, 1866-Santa Cristina d'Aro, 1950). Filla de Dámaso Casanovas i de Manuela Comet. Casada amb Mariano Calasanz Lagüenz, d'Estada, capatàs ferroviari. Germana de Joaquim Casanovas Comet, també ferroviari de la línia. Mare de quatre fills: Marià, Ramon (ferroviari), Josep (ferroviari) i Maria. Encarregada del baixador de la Font Picant des de 1892 fins a 1934.

Casanovas Pol, Montserrat (Campllong, 1907-Cassà de la Selva, 1996). Filla de Joan Casanovas Turon, de Campllong, i d'Aurora Pol Turon, de Sant Andreu Salou. Casada, el 1927, amb Jaume Ogué Bartrina, de Santa Eugènia de Ter, ferroviari. Mare de tres fills: Lluís, Carme i Angelina. Va ser encarregada del baixador de Llambilles i del pas a nivell del camí de Llambilles a Fornells.

Cunill Saura, Dolors (Girona, 1919-2017). Filla del ferroviari Francesc Cunill Ribot, de la Bisbal, i de Margarida Saura Mestres, de Cassà de la Selva. Casada amb Josep Badia Ayats. Mare d'un fill. Activa de 1950 fins a 1969 a Girona.

Duch Simón, Montserrat (Cassà de la Selva, 1927-Girona, 2024). Casada amb Narcís Isern Mandereau, ferroviari. Mare de dues filles: Angelina i Rosa. Encarregada del baixador de Llambilles, des de 1950 fins a 1969.

Farrarós Garriga, Montserrat (Campllong, 1920-Cassà de la Selva, 2001). Filla de Miquel Farrarós Oliveras, de Llambilles, i de Maria Garriga Miralles,



La guardabarrera del tren de Sant Feliu, al camí de Girona a Palau-sacosta. Foto Narcís Sans. Ajuntament de Girona CRDI.

de Cassà de la Selva. Casada, el 1942, amb Pere Pi Vidal. Mare de dos fills: Narcís i Assumpció. Resident a Cassà, des de 1960 fins a 1969 va encarregar-se del pas a nivell de la carretera de Riudellots a la Bisbal.⁴⁶

Gurnés Bou, Dolors (Llagostera, 1913-1993). Filla de Joan Gurnés Mestres, de Llagostera, i de Raimunda Bou Morera, de Viladamat. Casada, el 1936, amb Joaquim Solà Bayé, de Llagostera. Mare d'una filla: Pilar. Resident a Llagostera, des de 1931 fins al 1968 va ser encarregada del pas a nivell del quilòmetre 20,036, a la carretera de Llagostera a Caldes de Malavella.⁴⁷

Mir Sarriera, Sara (Cassà de la Selva, 1901). Filla de Emili Mir Camps i de Reparada Sarriera Pallí, ambdós de Cassà de la Selva. Casada, a Figueres, el 1923, amb Ramir Vila March. Encarregada del pas a nivell del quilòmetre 13.345, a la carretera de Caldes de Malavella des dels anys trenta fins al 1960.

⁴⁶ Evocada per Pitu BASART, "La Montserrat Farrerós, guardabarrera", *Gavarres*, 22 (2012), p. 56.

⁴⁷ Evocada per Enric RAMIONET, "La 'guardes' espera", *Gavarres*, 22 (2012), p. 50-51.

Palou Sayols, Àngela (Sant Martí de Llémena, 1930-Girona, 2011). Casada amb Josep Boadella Boadas, de Llagostera, ferroviari. Mare d'una filla. Resident al baixador de la Creueta, des de 1962 fins a 1969.

Rigau Cabarrocas, Margarida (Quart, 1882). Filla de Fortunal Rigau Bonadona, de Quart, i de Rosa Cabarrocas Palmada, de Palau-sacosta. Casada, el 1905, amb Francesc Vallmajor Feixas, del Torn. Des de 1908 i durant més de trenta anys, va ser encarregada del baixador de la Creueta.

Solench Llenas, Rosa (Riudellots de la Selva, 1866). Filla de Joan Solench, de Santa Coloma de Farners, i de Maria Llenas, de Fornells de la Selva. Casada, el 1892, amb Pere Puig Casassas, vidu, de Riudellots de la Selva. Des de 1903 va ser encarregada del baixador de Llambilles durant més de vint anys.

Vicens Mornau, Carme (l'Escala, 1907-1979). Filla del músic Josep Vicens Juli (conegut amb el sobrenom de l'Avi Xaxu) i de Francesca Mornau Cros, ambdós de l'Escala. El 1934, el pare i la filla residien al carrer d'Emili Grahit, a Girona. Mare de dos fills. Era guardabarrera el 1937, al pas a nivell del camí de Girona a Palau-sacosta, al carrer de la Rutlla.

Vidal Mir, Josepa (Santa Cristina d'Aro, 1898-Platja d'Aro, 1988). Filla de Joan Vidal Sureda i d'Isabel Mir Artau, ambdós de Santa Cristina. Casada, el 1923, amb Ferran Roura Vicens, de Girona, capatàs ferroviari. Mare de sis fills: Josep (ferroviari), Joan (ferroviari), Jaume, Pere, Consol i Nativitat. Va encarregar-se del baixador de la Font Picant, de 1934 a 1957.

Villanueva Faro, Adelaida (Llagostera, 1895-1981). Filla del ferroviari Joaquín Villanueva Alegre, de Fuentes de Rubielos, Terol, i d'Antonia Faro Aura, de Juseu, Osca, veïns de Llagostera. Casada, el 1915, amb Miquel Solà Encesa, de Campllong, ferroviari. Mare de sis fills: Joaquim, Rosa, Teresa, Josep, Felicitat i Carme. Encarregada de la casella del quilòmetre 25,100 i del pas a nivell de Penedes.

Xuclà Planas, Pilar (Juià, 1930-Quart, 2020). Filla de Joan Xuclà i de Maria Planas. Casada amb Àngel Casanovas Rigall, de Quart, ferroviari. Mare d'una filla: Margarida. Encarregada del baixador de la Creueta als anys cinquanta.⁴⁸

⁴⁸ Evocada per Carles SERRA, "Casa i feina a peu de via", *Gavarres*, 22 (2012), p. 57-59.

OLOT-GIRONA

Farrés Teixidor, Dolors (Vilamalla, 1868-Salt, 1949). Filla de Vicenç Farrés i de Maria Teixidor, ambdós de Vilamalla. Casada, el 1884, amb Joaquim Nouguet Badia, vidu, de Vilanova de la Muga. Mare de quatre fills: Joaquim (ferroviari), Pilar, Miquel i Francesca. Va encarregar-se del pas a nivell de Salt, entre els anys 1905 i 1931.

Esperó Garangou, Rosa (la Cellera, 1883). Filla de Francesc Esperó Adroher, de la Cellera, i de Francesca Garangou Sabater, d'Amer. Casada, el 1910, amb Josep Lloret Ventura, d'Amer, ferroviari. Fou encarregada del pas a nivell d'Amer als anys trenta.

Coll Casellas, Felipa. Filla de Miquel Coll i Margarida Casellas. Activa durant els anys trenta al pas a nivell de Montfullà.

Cordomí Guillamet, Caterina (les Preses, 1902-Anglès, 1969). Filla de Mateu Cordomí Espona, de les Preses, i de Joaquina Guillamet Bach, de Dosquers. Casada amb Paulí Mayola Reixach, de les Preses, ferroviari. Activa durant els anys trenta a Anglès.

Font Reixach, Pilar (Viladasens, 1913-Girona, 1988). Filla de Josep Font Batlle, de Belcaire, i de Dolors Reixach Mayolas, de Sant Esteve de Guialbes. Casada amb Pere Soler Donay, de Viladasens, ferroviari. Mare de dos fills: Josep i Maria. Va encarregar-se del pas a nivell de Montfullà, entre els anys 1940 i 1969.

Gamell Antoner, Dolors (Anglès, 1883-Olot, 1953). Filla de Pere Gamell i de Francesca Antoner, ambdós d'Anglès. Casada amb Joaquim Massot Homs, de Fornells de la Selva, ferroviari. Mare de tres fills: Ramona, Pere i Josepa. Activa durant el decenni de 1930, durant més de vint anys va prestar servei al pas a nivell de Sant Roc, a Olot.⁴⁹

Gómez Muns, Carme (les Planes, 1905). Filla d'Agustí Gómez Vidal, de Fraga, i de Magdalena Muns, de Barcelona, veïns de les Planes. Casada amb Pere Surroca Busquets, de les Preses, ferroviari. Va encarregar-se del pas a nivell de les Preses (caseta de Collell), entre els anys 1929 i 1969.

Grifoll Palahí, Maria (la Cellera, 1915-2000). Filla del ferroviari Miquel Grifoll Masip, de Gratallops, i de Consol Palahí Fabrellas, de Santa Eugènia de Ter. Casada amb Joaquim Boix Vernis, de la Cellera, ferroviari. Mare d'un fill. Va encarregar-se del pas a nivell del Pasteral, entre els anys 1947 i 1969.

⁴⁹ A.C., "Al habla... Dolores Gamell", *l'Arriba España*, 12 de juny de 1948, p. 3.



Teresa Llorens i Farrés, la guardabarrera d'Anglès. Arxiu familiar.

Llorens Farrés, Teresa (Sant Esteve de Llémena, 1905). Filla d'Esteve Llorens Martí, de Sant Esteve de Llémena, i de Petronil·la Farrés Arnau, de Cogolls. Va encarregar-se del pas a nivell existent al terme d'Anglès, entre els anys 1955 i 1969.

Llover Torrent, Dolors (les Planes, 1877). Filla de Jaume Llover Sicras, de les Planes, i de Margarida Torrent Corominas, de Molló. Casada, el 1903, amb Joan Creu Comas, de Sant Aniol de Finestres, ferroviari. Mare de dos fills ferroviaris: Josep i Jaume. Va actuar al pas a nivell del coll d'en Bas des dels anys trenta fins a 1946.⁵⁰

Marcet Espona, Maria (Serinyà, 1879). Filla de Pere Marcet Cots, de Montagut, i de Magdalena Espona Rovira, de les Preses. Casada, el 1910, amb Ramon Presta Serra, de les Preses, ferroviari. Era activa durant la guerra civil al pas a nivell de les Preses.

Martra Rabionet, Núria (la Celler, 1906-Amer, 1999). Filla de Tomàs Martra Noguer, de la Celler, i de Teresa Rabionet Sarsanedas, d'Amer. Casada, el 1936, amb Pere Sidera Roca. Mare de dos fills: Maria i Salvador. La

⁵⁰ Laia MARTÍ, "Guardabarreres del tren d'Olot", *Puigsacalm*, 149 (abril-maig 2021), p. 10-12. Ofereix notícies d'ella i de Rosa Sans.



La darrera guardabarrera al pas a nivell de Salt. Foto Salvador Creixenti. CRDI Ajuntament de Girona.

família Sidera-Martra va treballar, l'any 1947, com a obrers agrícoles al mas Barceló, a Sant Jordi Desvalls. El 19 de desembre d'aquell any, Núria, segant herba amb la falç, va sofrir una lesió a la mà esquerra i restà incapacitada parcial i permanent per al treball del camp. Va encarregar-se del pas a nivell del Pasteral, entre els anys 1956 i 1969.

Palahí Fabrellas, Consol (Santa Eugènia de Ter, 1877). Filla de Josep Palahí Talleda i de Maria Fabrellas Pi, ambdós de Girona. Casada, el 1898, amb Bonaventura Vidal Cera, d'Estada, ferroviari, veí d'Amer, i el 1913, amb Llorenç Grifoll Masip, de Gratallops, ferroviari, resident a Amer. Mare de quatre fills. Activa durant els anys trenta al pas a nivell del Pasteral.

Prat Valls, Consol (les Preses, 1927-2010). Filla de Joan Prat Badosa, de les Preses, i de Maria Valls Costa, de Barcelona. Casada amb Joan Soler Vilajeliu, de Sant Bartomeu del Grau. Mare de dues filles: Lourdes i Concepció. Va encarregar-se del pas a nivell de les Preses entre els anys 1962 i 1969.⁵¹

⁵¹ Segons la documentació de l'empresa, va néixer el 19 de novembre de 1916 (!).

Puig Soler, Encarnació (Viladasens, 1903-Girona, 1996). Filla del ferroviari Joan Puig Suñer, de Marenyà, i de Carme Soler Massanella, de Palol de Revardit. Casada, el 1924, amb Josep Brugué Gispert, fuster, de Girona. Mare de dos fills: Joan i Carles. Va encarregar-se del pas a nivell de Salt entre els anys 1931 i 1968. Abans havia treballat de teixidora a la fàbrica de l'empresa Coma i Cros, a Salt mateix.⁵²

Rabionet Cuatrecasas, Maria (Amer, 1910). Filla de Manuel Rabionet Casas, d'Amer, i de Carme Cuatrecasas Serra, de Bescanó. Casada amb Miquel Buixó Jordà, d'Amer, ferroviari. Mare de tres fills: Josep (ferroviari), Carme i Dolors. Va prestar servei al pas a nivell de la caseta de Palou (Amer), entre els anys 1929 i 1969.

Reixach Pagès, Francesca (Batet, 1881). Casada, el 1902, amb Josep Mallola Pijuan, de les Preses. Mare de quatre fills: Paulí (ferroviari), Carme, Francesca i Joan. Va encarregar-se del pas a nivell de les Preses.

Sans Romaní, Rosa (Sant Feliu de Pallerols, 1916-Olot, 2007). Filla de Joan Sans Quintana, de Sant Feliu de Pallerols, picapedrer, i d'Adela Romaní Expósito, de Barcelona. Va treballar en una fàbrica d'embotits de la població natal. Casada, el 1947, amb Pere Ribas Rigall, de Sant Feliu de Pallerols, ferroviari. Mare d'una filla: Mercè. Va prestar servei al pas a nivell del Pasteral i al del coll d'en Bas entre els anys 1947 i 1963.

Valls Costa, Maria (Barcelona, 1900). Filla de Joan Valls i de Teresa Costa. Casada amb Joan Prat Badosa, de les Preses. Va prestar servei al pas a nivell de les Preses entre els anys 1945 a 1962.⁵³

Vert Galceran, Caterina (Avinyonet de Puigventós, 1882). Filla de Pere Vert Bosch i de Caterina Galceran Malet, ambdós d'Avinyonet. Casada, el 1909, amb Josep Callís Climent, de Siurana, ferroviari. El 1935 residia a Salt. Era activa durant la guerra civil.

Xutglà Figueras, Emília (les Preses, 1895-Olot, 1988). Filla de Josep Xutglà Capdevila, d'Olot, i de Sabina Figueras Rovira, de les Preses. Casada, el 1918, amb Josep Pons Campàs, de Sant Esteve d'en Bas. Va ser guardabarrera al pas a nivell de les Preses.

⁵² David BRUGUÉ, "Encarnació Puig i Soler", *El Punt*, 25 de desembre de 1993, p. 68.

⁵³ En algun document, el segon cognom és Borràs.

