

RECERC - Ouvrages de référence - 2012 - Collection Études transfrontalières n°3

Berenguer Becat

Cervera l'any 1906

**Lluita de classes en un poble fronterer
a principis del segle XX**



William Turner, Pluja, vapor i velocitat, pintura a l'oli, 1844. Londres, National Gallery

ICRECS, Institut català de recerca en ciències socials (EA 3681)
Universitat de Perpinyà Via Domícia

Cervera l'any 1906

Lluita de classes en un poble fronterer a principis del segle XX

Pàgina de portada :

William Turner, *Pluja, vapor i velocitat*, pintura a l'oli, 1844. Londres, National Galery

Becat, Berenguer

Cervera l'any 1906. Lluita de classes en un poble fronterer a principis del segle XX
[Cerbère en 1906. Lutte de classes dans une commune frontalière au début du XXe siècle]
Revue RECERC, Ouvrages de référence, Collection Études transfrontalières n°3
Texte en catalan. 113 pages
ISSN 1961-9340

I. Institut catalan de recherche en sciences sociales, Université de Perpignan Via Domitia
1. Transfrontalier - Transport ferroviaire - Lluita de classes - Vagues del 1906 - Sindicat
femení - Frontera - Cervera - Catalunya - Catalunya Nord

Résumé : À la frontière franco-espagnole, au début du XXe siècle, la commune de Cerbère était à l'échelle locale un exemple des changements économiques et sociaux dûs à l'industrialisation du XIXe siècle. Le conflit laboral de 1906 est, lui aussi, un exemple local des luttes sociales qui se produisent dans toute l'Europe industrielle, avec une particularité : la création de l'un des premiers syndicats féminins et trois grèves très dures menées exclusivement par des travailleuses. L'arrivée du chemin de fer en Catalogne Nord avait provoqué en peu de temps un changement énorme dans le territoire et son économie, surtout sur la côte des Albères, où naissent deux villages frontaliers, Cerbère et Portbou, qui vivent du train et du transbordement des marchandises, car les voies ferrées n'ont pas le même écartement en France et en Espagne. À Cerbère les transbordeuses d'oranges se mobilisent, avec succès, contre les négociants transitaires en février 1906, pour une augmentation de salaire, comme dans la majorité des grèves de cette époque. La seconde grève marque la radicalisation du conflit, provoquée par les transitaires. La grève verra aussi s'opposer le syndicat rouge des travailleuses et un syndicat jaune de non-grévistes suscité par les patrons, ainsi que l'intervention directe de l'autorité préfectorale. La situation discriminatoire imposée par les transitaires suscite la troisième grève, un conflit violent et long, d'octobre à décembre 1906, avec l'intervention de la gendarmerie et de deux bataillons de soldats en armes de l'infanterie coloniale, afin d'assurer le droit au travail, c'est-à-dire pour empêcher et casser la grève, qui finira par un compromis sous les auspices des autorités de l'État. Les grèves des transbordeuses de Cerbère sont à la fois semblables et différentes des autres luttes de 1906 en Catalogne Nord, celles des ouvriers agricoles de la plaine du Roussillon, des journaliers du port de Port-Vendres et des ouvriers des mines de fer du Canigou. Dans l'espace d'un an une véritable lutte des classes était apparue à Cerbère, menée par des femmes.

RECERC

Revue électronique de l'Institut catalan de recherche en sciences sociales
Ouvrages de référence, Collection Études transfrontalières n°3
Première édition : octobre 2012
Université de Perpignan Via Domitia

ISSN n° 1961-9340

Note : la base de cet ouvrage est le mémoire de recherche présenté par M. Berenguer Becat en septembre 2010, préparé sous la direction de M^{me} Martine Camiade dans le cadre de la mention de Master Études Européennes et Internationales, spécialité Études catalanes, à l'ICRESS, Institut catalan de recherche en sciences sociales (EA 3681), Université de Perpignan Via Domitia.

A l'Edmond Blanchon

Al Jordi Sin

Al Josep i la Georgette Soler

I a la gent de l'Albera que he conegut,

De la mar i de la muntanya

RECERC - Ouvrages de référence - 2012 - Collection Études transfrontalières n°3

Berenguer Becat

Cervera l'any 1906. Lluita de classes en un poble fronterer a principis del segle XX

Pàgina Capítol

5	Breu sumari
6	Resums en anglès, francès, català, castellà
8	Introducció: La lluita de classes des d'un exemple local
16	Primera part : Cervera i la Catalunya Nord a l'inici del segle XX
	1.- El segle de les revolucions
	2.- L'arribada del ferrocarril a la Catalunya Nord i el seu impacte en la transformació del territori
	3.- La societat de Cervera
54	Segona part : La solidaritat del treball i la solidaritat patronal
	1.- La primera vaga de les transbordadores
	2.- El sindicat roig
	3.- La segona vaga de les transbordadores
	4.- Els inicis del sindicalisme a la Catalunya Nord
	5.- La família dels patrons
73	Tercera part : La lluita de classes
	1.- La lluita de classes a Cervera
	2.- La tercera vaga de les transbordadores
	3.- Les lluites del treball a la Catalunya Nord a l'inici del segle XX
102	Conclusions
107	Bibliografia i fonts
110	Índex d'imatges
112	Sumari

English

Key Words : Rail - Class Struggle - Strikes 1906 - Women Labor Union - Frontier - Cervera - Catalonia - North Catalonia

Summary

At the Franco-Spanish border, in the early twentieth century, the town of Cervera was locally an example of the economic and social changes due to the industrialization of the nineteenth century. The labour conflict of 1906 is also a local example of social struggles occurring throughout industrial Europe, with a special feature: the creation of one of the first feminine labor unions and three harsh strikes conducted exclusively by feminine workers.

The arrival of the railway in North-Catalonia provoked a huge change in the country and its economy in a short time, especially on the coast of Albera, where born two border villages, Cervera and Portbou, living by train and goods transfer, because the tracks did not have the same spacing in France and Spain.

At the Cerberus-conveyors orange rally successfully against traders forwarders in February 1906 for a salary increase, as in the majority of strikes at that time. The second strike marked the radicalization of the conflict caused by freight forwarders. The strike will also oppose the red feminine union workers and yellow union of non-strikers led by employers, as well as the direct intervention of the prefectural authority. The discrimination imposed by freight arouses thirt strike, a violent and long conflict, from October to December 1906, with the intervention of the police and two battalions of armed soldiers of the colonial infantry, to ensure the right to work, that is to say, to prevent and break the strike, which eventually compromise under the auspices of the State authorities.

Strikes Cervera-conveyors are both similar and different from other struggles of 1906 in Northern Catalonia, those laborers of the plain of Rosselló, daily from Portvendres and iron miners of Canigó. In the time of a year, a real class struggle appeared to Cervera, led by women.

Français

Mots clés : Transfrontalier - Transport ferroviaire - Lutte des classes - Grèves de 1906 - Syndicat féminin - Frontière - Cerbère - Catalogne - Catalogne Nord

Résumé

À la frontière franco-espagnole, au début du XXe siècle, la commune de Cerbère était à l'échelle locale un exemple des changements économiques et sociaux dûs à l'industrialisation du XIXe siècle. Le conflit laboral de 1906 est, lui aussi, un exemple local des luttes sociales qui se produisent dans toute l'Europe industrielle, avec une particularité : la création de l'un des premiers syndicats féminins et trois grèves très dures menées exclusivement par des travailleuses.

L'arrivée du chemin de fer en Catalogne Nord avait provoqué en peu de temps un changement énorme dans le territoire et son économie, surtout sur la côte des Albères, où naissent deux villages frontaliers, Cerbère et Portbou, qui vivent du train et du transbordement des marchandises, car les voies ferrées n'ont pas le même écartement en France et en Espagne.

À Cerbère les transbordeuses d'oranges se mobilisent, avec succès, contre les négociants transitaires en février 1906, pour une augmentation de salaire, comme dans la majorité des grèves de cette époque. La seconde grève marque la radicalisation du conflit, provoquée par les transitaires. La grève verra aussi s'opposer le syndicat rouge des travailleuses et un syndicat jaune de non-grévistes suscité par les patrons, ainsi que l'intervention directe de l'autorité préfectorale. La situation discriminatoire imposée par les transitaires suscite la troisième grève, un conflit violent et long, d'octobre à décembre 1906, avec l'intervention de la gendarmerie et de deux bataillons de soldats en armes de l'infanterie coloniale, afin d'assurer le droit au travail, c'est-à-dire pour empêcher et casser la grève, qui finira par un compromis sous les auspices des autorités de l'État.

Les grèves des transbordeuses de Cerbère sont à la fois semblables et différentes des autres luttes de 1906 en Catalogne Nord, celles des ouvriers agricoles de la plaine du Roussillon, des journaliers du port de Port-Vendres et des ouvriers des mines de fer du Canigou. Dans l'espace d'un an une véritable lutte des classes était apparue à Cerbère, menée par des femmes.

Català

Paraules clau : Transfronterer - Transport ferroviari - Lluita de classes - Vagues del 1906 - Sindicat femení - Frontera - Cervera - Catalunya - Catalunya Nord

Resum

A la frontera franco-espanyola, a l'inici del segle XX, el poble de Cervera era un exemple a escala local dels canvis econòmics i socials deguts a la industrialització del segle XIX. El conflicte laboral de l'any 1906 és, ell també, un exemple local de les lluites socials que tenien lloc arreu de l'Europa industrial, amb una peculiaritat : la creació d'un dels primers sindicats femenins i tres vagues molts dures portades exclusivament per treballadores.

L'arribada del ferrocarril a la Catalunya Nord havia propiciar en poc temps un canvi enorme en el territori i en la seva economia, sobretot en la costa de l'Albera, on neixen els dos pobles fronterers de Cervera i Portbou, que viuen del tren i del tranbordament de les mercaderies, ja que les vies ferries no tenen la mateixa amplitud a França i a Espanya.

A Cervera les transbordadores de taronges es mobilitzen, amb èxit, contra els negociants transitaris el febrer del 1906, per un augment salarial, com la majoria de vagues en aquell moment. La segona vaga marca la radicalització del conflicte, provocada pels transitaris. El motiu és la solidaritat amb dues dones sindicades reemplaçades. La vaga veurà també l'oposició entre el sindicat roig de treballadores i un sindicat groc de no-vaguistes suscitat pels patrons, i la intervenció directa de l'autoritat prefectoral. La situació discriminatòria imposada pels transitaris suscità la tercera vaga, un conflicte violent i llarg, d'octubre a desembre del 1906, amb intervenció de la gendarmeria i de dos batallons de soldats armats de l'infanteria colonial, per a assegurar el dret al treball, és a dir impedir i trencar la vaga, que s'acabarà per un compromís sota els auspicis de les autoritats estatals.

Les vagues de les transbordadores de Cervera són alhora semblants i diferents de les altres lluites del 1906 a Catalunya Nord, les dels treballadors agrícoles de la plana del Rosselló, dels jornalers del port de Portvendres i dels obrers de les mines de ferro del Canigó. En l'espai d'un any havia aparegut a Cervera una veritable lluita de classes, promoguda per dones.

Castellano

Palabras clave : Transfronterizo - Transporte ferroviario - Lucha de clases - Huelgas del 1906 - Sindicato femenino - Cervera - Cataluña - Cataluña Norte

Resumen

En la frontera franco-española, a principios del siglo XX, el pueblo de Cervera era un ejemplo a escala local de los cambios económicos i sociales provocados por la industrialización del siglo XIX. El conflicto laboral del año 1906 fue, él también, un ejemplo local de las luchas sociales que tuvieron lugar en la Europa industrial, con una peculiaridad: la creación de uno de los primeros sindicatos femeninos y tres huelgas muy duras llevadas exclusivamente por trabajadoras.

La llegada del ferrocarril en la Cataluña Norte propició en poco tiempo un cambio enorme en este territorio y en su economía, sobretodo en la costa de la Albera, donde nacieron los dos pueblos fronterizos de Cervera y Portbou, que vivían del tren y del transbordo de mercancías, puesto que las vías férreas no tenían la misma anchura en Francia y en España.

En Cervera las transbordadoras de naranjas se movilizaron, con éxito, contra los negociantes de tránsito en el febrero de 1906, por un aumento salarial, como la mayoría de huelgas de aquél tiempo. La segunda huelga marcó la radicalización del conflicto, radicalización provocada por los transitaris. El motivo fue la solidaridad con dos mujeres sindicadas que fueron despedidas. En esta huelga apareció la confrontación entre el sindicato rojo de las trabajadoras y un sindicato amarillo de no-huelguistas creado con el apoyo patronal, también intervino directamente la autoridad prefectoral. La situación discriminatoria impuesta por los transitaris suscitó la tercera huelga, un conflicto violento y largo, que duró de octubre a diciembre de 1906, y dónde intervinieron la gendarmería y dos batallones de soldados de la infantería colonial; su misión fue la de garantizar el derecho al trabajo, es decir impedir y romper la huelga, que se terminó con un compromiso auspiciado por las autoridades estatales.

Las huelgas de las transbordadoras de Cervera son a la vez parecidas y diferentes de las demás luchas laborales que tuvieron lugar en el año 1906 en la Cataluña Norte: las de los trabajadores agrícolas de la plana del Rosellón, de los jornaleros del puerto de Portvendres y de los obreros de las minas de hierro del Canigó. En el espacio de un año apareció en Cervera una verdadera lucha de clases dónde las protagonistas fueron las mujeres.

Introducció

La lluita de classes des d'un exemple local

Presentació

Aquesta recerca va començar l'estiu del 2005 a Cervera, on vaig conèixer l'Edmond Blanchon, el Jordi Sin i en Josep i la Georgette Soler. Els havia d'entrevistar per un projecte de l'associació Albera Viva, on col·laboraven professors de l'Institut Franco-Català de la Universitat de Perpinyà¹.

Es tractava de recollir la memòria de la gent gran dels pobles de l'Albera. Les persones que vaig entrevistar em van parlar del poble, de la seva gent, de les festes, també dels temps difícils, de la guerra civil espanyola, de la Retirada dels republicans, de la guerra del quaranta, de l'ocupació alemanya i l'Alliberació. I sobretot, em van parlar de la feina, que sempre estava lligada d'una manera o altra a l'estació internacional.

La diferència d'amplada entre les vies espanyoles i franceses, decidida quan es començaven a construir els ferrocarrils a Espanya, feia que els trens espanyols no podien anar més enllà de Cervera, i a la inversa pels trens francesos, que s'havien d'aturar a Portbou, al costat espanyol de la frontera. Tant els passatgers com les mercaderies havien de canviar de vagons. D'aquesta manera, quan arribaven els trens provinents d'Espanya carregats de mercaderies, calia descarregar-los i portar-ho tot dins els trens francesos, que

¹ - Projecte europeu Interreg 3A

marxarien cap al nord de França i més enllà. A partir del 1878, l'any en què es va obrir la via de tren internacional, Cervera va esdevenir el lloc de pas obligat per totes les mercaderies que, en grans quantitats, anaven de la Península Ibèrica a Europa per via terrestre, i es necessitaven centenars de persones per transbordar-les. A més d'aquesta mà d'obra, hi havien els empleats de la Companyia de ferrocarrils, els ferroviaris o "cheminots" en francès, i els duaners, els policies, els funcionaris. Del no-res va sortir un poble bolet que vivia del i pel tren. Abans que arribés el ferrocarril el territori de Cervera era una cala despoblada, on no hi vivia quasi bé ningú. A principis del segle vint, uns trenta anys després, tenia més de mil dos-cents habitants.

A la segona meitat del segle vint les coses van començar a canviar. La tècnica evoluciona segons les necessitats de l'economia. Als anys de la postguerra l'Europa occidental vivia un creixement econòmic sense precedents, i es demanaven cada vegada més els productes agrícoles espanyols. Es volia exportar més i més de pressa, i per això es van buscar solucions per superar el transbord manual dels vagons a la frontera. Pels passatgers es va crear el Talgo, un tren amb un sistema d'eixos d'amplada variable. I per les mercaderies la Transfesa (Transportes ferroviarios especiales S.A.), que als anys cinquanta va construir a Cervera les seves primeres instal·lacions. Gràcies a un sistema de contrapesos s'aixequen els vagons i es reemplacen els eixos espanyols pels francesos o a la inversa, tot plegat en uns deu minuts. A principis dels anys seixanta el 73% del transbord es feia per la Transfesa, i això significava el final del transbord manual². *"Només has de mirar ara, em deia l'Edmond, hi ha pas estació i només hi ha estrangers que han vingut a comprar cases per l'estiu"*.

La vida de Cervera, des del seu naixement, ha estat tributària de les evolucions tècniques del ferrocarril.

Quan la generació de l'Edmond, d'en Jordi i de la Georgette va entrar de ple al món laboral era l'inici dels anys quaranta. Tots estaven lligats d'una manera o altra a l'estació de ferrocarril. Ells tenen la memòria d'una època de molt treball. I és que sobretot a partir dels anys vint el transbordament a Cervera va multiplicar-se de manera impressionant :

Edmond Blanchon: *"No et diré que treballaven trenta-cinc hores al dia perquè n'hi han fora que vint-i-quatre... Era una bogeria. En aquell moment tothom treballava, en una família hi havia l'home que era ferroviari, o carrabiner, o gendarme, o a casa d'un agent de duanes, perquè l'agent de duanes tenia personal en el despatx, però també tenia*

² - Raoul Balso, "Cerbère-Portbou de 1878 à 1988, cent-dix ans d'échanges ferroviaires franco-espagnols", *Études Roussillonnaises*, n° IX, Perpinyà, 1989, pp.143-151



El transbord als anys quaranta i avui

Les instal·lacions de la Transfesa (a baix, clixé B. Becat) han reemplaçat el transbord manual a l'estació de Cervera (a dalt, fotografia del fons Edmond Blanchon, sense data)



personal en el transbord. A cada família n'hi havien dos o tres que treballaven, dona, home i criatura.”

De les mercaderies que venien d'Espanya, les que arribaven en més quantitat eren les taronges de València, vagons i més vagons plens de taronges pels mercats francesos. Quan arribaven a Cervera les taronges “en vrac” (al detall) s'havien de transbordar als trens francesos, igual que les altres mercaderies. Però en aquest cas eren les dones qui feien el transbord. Era una feina pesada i repetitiva. Equips de cinc dones anaven portant les taronges de vagó a vagó passant per una petita passarel·la de fusta, que es col·locava entre els dos. Feien servir cofes, unes cistelles amb dues nanses, les omplien i les anaven passant a les dones que estaven dins l'altre vagó i que les repartien a l'interior.

Des que van començar a arribar les taronges d'Espanya, als anys 1890, fins als anys 1970 quan la Transfesa va reemplaçar el transbord manual pel nou sistema mecànic, les dones de Cervera van transbordar muntanyes de taronges amb les seves cofes. De les àvies a les netes la feina no havia canviat, es feia de la mateixa manera. Però no sempre la feina abundava a l'estació. A principis del segle vint, si les taronges eren ja la principal mercaderia que venia d'Espanya, en canvi n'arribaven moltes menys. La taronja era en aquell moment un producte de luxe a França i caldria esperar encara un quant temps abans que es democratitzés el seu consum. És a dir, a principis del segle vint a Cervera hi havia feina per les transbordadores de taronges, però era estacional i no n'hi havia per totes. Per això, l'any 1906, la lluita pel treball va sacsejar el poble.

Quan vaig entrevistar l'Edmond Blanchon, va explicar-me que el 1906 hi havia hagut unes vagues de les dones que transbordaven taronges a l'estació. Una de les primeres vagues de dones de França. Va dir-me que el mateix any les dones van crear un sindicat “roig”, que es va formar un sindicat pro patronal per fer-li front, que les dones en vaga, les roges com les deien, es van estirar damunt les vies del tren per impedir que sortissin els vagons de taronges, que les autoritats van fer venir gendarmes i soldats de Perpinyà per contenir aquelles vaguistes.

Es a partir d'aquí que vaig començar a fer recerques sobre les vagues de les transbordadores de taronges de Cervera.

La recerca documental i la problemàtica del treball

L'obra més extensa sobre Cervera és sens dubte la tesi de Jean-Louis Deyris, professor de sociologia a Tolosa, titulada “Effet frontière et genèse des sociétés locales,

Cerbère-Portbou”, i resumida en una edició titulada “Cerbère-Portbou ou l’homme oublié” (1994) ; hi descriu amb detall la història dels dos pobles i la dels seus habitants : els orígens dels primers immigrants a Cervera, les famílies de transitaris, les transbordadores i les vagues del 1906.

S’han fet també alguns articles sobre Cervera : d’en Michel Cadé, professor d’història a la Universitat de Perpinyà, sobre les vagues de les transbordadores (butlletí del Centre de recerca sobre els problemes de la frontera, 1990), i d’en Raoul Balso sobre la història dels intercanvis ferroviaris entre Cervera i Portbou (Etudes Roussillonnaises, 1989).

A part les entrevistes de la gent de Cervera i les seves col·leccions personals de fotografies, l’essencial de la documentació que utilitzo en aquest treball prové dels Arxius Departamentals de Perpinyà. Entre els fons de la Prefectura relatius als conflictes de treball s’hi troba un dossier espès, amb un centenar i escaig de documents, exclusivament sobre l’any 1906 a Cervera, amb informes i correspondència del comissari especial, del Sots-Prefecte, de la gendarmeria i de l’exèrcit³ ; en resum, podem seguir quasi al dia a dia com es van passar les vagues de les transbordadores de taronges de Cervera.

La història detallada de les tres vagues és el fil conductor del treball, i ens l’expliquen de primera mà els qui van viure i participar en aquells fets.

A Cervera, el final de l’hivern i la primavera del 1906 veuen com neix un moviment obrer femení : el mes de febrer es va declarar una primera vaga per aconseguir un augment de sou, es va crear un sindicat de treballadores, i tres mesos després les dones van tornar a la vaga, aquest cop per solidaritat amb dues companyes que havien estat despatxades. Es la unió per la defensa dels interessos comuns contra els patrons, el naixement i la organització de la solidaritat del treball. Però els patrons de Cervera van unir-se, ells també, i van crear un sindicat pro patronal per prevenir més vagues. El conflicte que va oposar la solidaritat del treball i la solidaritat patronal a Cervera era de fet, a escala local, el mateix conflicte d’interessos que tingué lloc arreu de l’Europa industrial a partir del final del segle dinou, el que Marx va teoritzar sota el nom de “lluita de classes”.

L’exemple de les transbordadores de Cervera ens ensenya també la desigualtat d’aquest conflicte. La darrera vaga que van protagonitzar les dones del sindicat l’any 1906 va ser la més llarga i dura, i finalment va acabar-se amb la intervenció d’un nou actor, l’Estat, que va utilitzar la seva “força legal”, és a dir l’exèrcit.

He separat l’anàlisi d’aquests conflictes en dues parts : primer, com apareix i com s’organitza la solidaritat del treball i com s’organitza enfront la solidaritat patronal (part 2: la

³ - ADPO 10M 62

solidaritat del treball i la solidaritat patronal), i després com es passa i com s'acaba l'enfrontament entre els dos (tercera part: la lluita de classes).

Si el 1906 va ser un any molt conflictiu a Cervera, també ho va ser en general per la Catalunya Nord, sobretot a la costa de l'Albera, a les vinyes de la plana del Rosselló i a les mines del massís del Canigó. L'anàlisi de les vagues de Cervera s'acompanya també d'aquest context : els inicis del sindicalisme nord català, la "família dels patrons" i les lluites del treball a la Catalunya Nord a l'inici del segle XX.

Per aquestes sots-parts he utilitzat diversos treballs : de Jean Sagnes, sobre el sindicalisme nord-català, de Jean-Louis Escudié, sobre l'Edmond Bartissol, d'Edwige Praca sobre la indústria nord-catalana. Als Arxius Departamentals de Perpinyà he recollit també diversos documents sobre aquest context social nord-català, entre altres dels fons de la Borsa del Treball de Perpinyà i de la Prefectura.

L'anàlisi hauria estat incomplet si no hagués parlat, també, de la història i de la societat de Cervera: com va néixer el poble? D'on venien els seus primers habitants? Quines desigualtats socials hi havia entre la gent del poble? A més dels treballs ja citats de Jean-Louis Deyris i de Michel Cadé, he utilitzat altres fons d'arxiu : els informes dels comissaris de Cervera i els fons municipals del poble que es troben als Arxius Departamentals.

Em calia també situar aquesta història de Cervera dins un context més ampli, el de l'arribada del ferrocarril a la Catalunya Nord i el seu impacte en la transformació del territori. Per això he utilitzat algunes obres de referència, com *La Nouvelle histoire du Roussillon* dirigida per Jean Sagnes (1999) i *Le pays catalan*, un xic més antiga, també dirigida per Jean Sagnes, a més d'alguns articles específics sobre l'economia nord-catalana, de Nicolas Martí, Robert Laurent i Francesc Valls Junyent. Els fons de la Cambra de Comerç de Perpinyà m'han permès d'afegir alguns detalls sobre l'impacte del ferrocarril en l'economia dels pobles de la costa de l'Albera.

La història de la construcció del ferrocarril, el seu impacte en l'economia nord-catalana, i la societat de Cervera nascuda de l'estació internacional formen la primera part del treball, que comença amb una sots-part més general per recordar les revolucions polítiques de la segona meitat del segle dinou, és a dir el context polític en què va passar la revolució industrial a la Catalunya Nord.



Vista panoràmica de Cervera 1 (clixé Rubén Molina)



Vista panoràmica de Cervera 2 (clicé Rubén Molina)

Primera part

Cervera i la Catalunya Nord a l'inici del segle XX

1.1.- El segle de les revolucions

1.2.- El ferrocarril a la Catalunya Nord i el seu impacte

1.3.- La societat de Cervera

1.1.- El segle de les revolucions

1.1.1.- La revolució industrial

Claude Lévi-Strauss deia de la revolució industrial del segle dinou, que per la seva amplada, la seva universalitat i la importància de les seves conseqüències només es podia comparar amb la revolució neolítica de fa onze mil anys, quan els homes van deixar de ser nòmades i van aprendre el treball de la terra⁴. Aquests dos moments de la història de la humanitat han fet canviar les civilitzacions, i a l'origen d'aquests canvis, hi ha les invencions tecnològiques ; en el cas de la revolució industrial europea del segle dinou, el motor de vapor.

A finals del segle divuit es van fer funcionar a Anglaterra les primeres màquines amb tracció de vapor. La força mecànica del vapor es va utilitzar primer per extreure l'aigua del fons de les mines. Aquesta força es va adaptar pel transport, i a principis del segle dinou es va construir la primera locomotora. El 1835 ja s'arribava als 100 kilòmetres per hora, i es van fer més vies de tren a Anglaterra. Havia aparegut un sistema de transport revolucionari, que podia portar grans quantitats de mercaderies i molt més ràpidament que no pas un cavall o una mula. Demostrada la seva eficàcia, el ferrocarril de vapor es va estendre al continent, els financers i els comerciants es van interessar de seguida per aquest avenç tecnològic, que podria portar beneficis prodigiosos pel comerç. Aviat també els governs es van implicar en la construcció de les vies i el camí de ferro es va estendre com una teranyina.

Gràcies al tren les mercaderies es van poder exportar més lluny i més de pressa. Els petits mercats locals i regionals s'integraven ara en un espai molt més gran i l'economia evolucionava molt ràpidament. Karl Marx i Friedrich Engels van redactar l'any 1848 el Manifest comunista per l'Associació internacional del treball ; però ja el 1872 deien que *"aquest programa ha quedat en molts aspectes antiquat, per l'efecte de l'immens desenvolupament experimentat per la gran indústria en els darrers vint-i-cinc anys"* ⁵. Havia començat l'era del vapor, de la velocitat i del capitalisme. La industrialització s'estenia arreu imposant el seu progrés i transformant la societat a marxes forçoses, però el sistema afavoria més a uns que a d'altres. La industrialització va fer més agudes les desigualtats a

⁴ - Claude Lévi-Strauss, *Race et histoire*, ed. Denoël, 1987 [edició original del 1952, editada per la UNESCO] p.63.

⁵ - Pròleg a l'edició alemanya del 1872 del Manifest comunista.

l'interior de les societats. No és estrany, doncs, que el segle de la revolució industrial hagi estat també el segle de les revolucions i de les guerres civils a Europa.

1.1.2.- Les revolucions socials i polítiques

La Revolució del 1789 va integrar l'espai nord-català, que des del 1659 estava annexionat al regne de França, dins els límits de la nació francesa, escombrant els privilegis de l'Antic Règim i homogeneïtzant administrativament el territori amb la creació dels departaments (la Catalunya Nord, amb la Fenolleda occitana, passava a ser el *département des Pyrénées-Orientales*).

Durant el segle dinou la Catalunya Nord es va anar integrant en la política francesa, participava en les seves lluites i, en general, la República hi tenia més partidaris que no pas la monarquia o els règims autoritaris. Francesc Aragó, fill d'Estagell, va ser una de les figures del partit republicà durant els anys de la monarquia de Juliol, i durant la Segona República (1848-1852) va ocupar importants càrrecs de govern. A Perpinyà es va fundar un petit diari per fer propaganda de la seva candidatura com a diputat dels Pirineus-Orientals, *l'Indépendant*. Quan el cop d'Estat de Lluís-Napoleó Bonaparte va posar fi a la República, Aragó va dimitir de les seves funcions.

A la Catalunya Nord, la repressió que va seguir el cop d'Estat de Lluís Bonaparte va fer molt de mal. En total, 792 persones la van patir, entre elles 542 van ser deportades a Caïena i Algèria o expulsades del territori, i 250 van ser internades, empresonades o posades sota vigilància ⁶. Seguiran vint anys de règim autoritari.

Durant els últims anys del Segon Imperi les oposicions socials anaven creixent, i el règim es va veure obligat a liberalitzar-se un xic. Entre altres coses es van donar unes quantes llibertats a la premsa, i va ser suficient perquè a Perpinyà alguns tinguessin la idea de tornar a publicar *L'Indépendant*. Era tot un símbol del republicanisme, i el perpinyanès i republicà Pierre Lefranc el va recuperar. A Tuir, on la notícia de la represa del diari republicà va fer bastant de soroll, el comissari de policia escrivia al Prefecte:

“La lletra del Sr. Pierre Lefranc ha aixecat la repugnància de la part sana de la població [...]. Aquesta empresa només vol reanimar les rancúnies endormiscades dels partits, la desaproven els amics de l'ordre, perquè recorden les conseqüències nefastes que han produït les dissensions entre partits en aquest departament.” ⁷

⁶ - ADPO 1M 572, condemnats polítics durant el Segon Imperi.

⁷ - ADPO 1M 795



Caricatura dels repressors del 1852 (ADPO 7U2)

Encara hi havia molta gent que recordava amb entusiasme el període de la Revolució del febrer de 1848, i que tenia present també les repressions del 1851 amb què va començar el Segon Imperi. Es veia que el règim perdia força i partidaris, i cada dia eren més els oposants i les crítiques. La paraula República despertava il·lusions, i de fet només va caldre la sotragada de la guerra perquè les passions contingudes fins aleshores esclatin.

El 19 de juliol de 1870, Napoleó III va declarar la guerra a Prússia. A l'agost l'ofensiva prussiana va derrotar l'exèrcit francès, que es va trobar encerclat a Metz i Estrasburg, mentre que el mateix Emperador i el general Mac Mahon, encerclats a Sedan, es rendeixen el 2 de setembre. En l'espai d'un mes i mig s'havia acabat el Segon Imperi. El 4 de setembre, dos dies després de la rendició de l'Emperador, es va proclamar la república a Paris i es va formar un govern de Defensa Nacional per continuar la guerra, però no va aconseguir aturar l'avanç dels prussians.

A Perpinyà i als pobles de la Catalunya Nord la notícia de la proclamació de la República el 4 de setembre a París desfermava l'alegria. A Perpinyà, la gent esvalotada assaltava les cases dels impostos i se'n prenia als clergues catòlics. L'anticlericalisme anava lligat al republicanisme, perquè durant massa temps l'Església havia estat aliada a les autoritats repressores, durant la Restauració i el Segon Imperi. Els homes del règim es van fer fonedissos, i a Perpinyà el republicà Lazare Escarguel era nomenat alcalde.

El 18 de gener de 1871 París és assetjat. A corre-cuita, s'organitzen eleccions més o menys manipulades pels conservadors, encapçalats per Adolphe Thiers, un personatge que havia estat en tots els governs d'ençà la monarquia de Louis-Philippe, i que era capaç de tot per tal de tenir el poder. De les eleccions en surt una Assemblea conservadora, que Thiers pot manipular fàcilment, i firma la pau amb Bismark el febrer de 1871. Però París no ha deixat les armes i continua resistint.

L'antítesi directa de l'Imperi era la Comuna. París es va aixecar en armes contra l'intent de Thiers i dels rurals de restaurar i perpetuar el vell poder de l'Imperi, sota la màscara de la República. I si París va poder resistir, era perquè a conseqüència del setge l'exèrcit havia estat desmantellat a la ciutat i substituït per la Guàrdia Nacional, formada sobretot per obrers parisencs. El primer decret de la Comuna va ser suprimir l'exèrcit permanent i substituir-lo pel poble armat.

La Comuna estava formada pels consells municipals elegits per sufragi universal als diversos districtes de la ciutat, revocables en tot moment. Va decretar la separació de l'Església i l'Estat i l'expropiació de les esglésies. Les institucions d'ensenyament van ser obertes a tothom i emancipades de la tutela tant de l'Església com de l'Estat. En l'esbós d'organització nacional fet per la Comuna de París, es pensava substituir arreu de França l'antic govern centralitzat per un sistema de Comunes fins al més petit poble. A Le Creusot, a Marsella, Lió i Narbona (a les grans ciutats i als centres industrials doncs), van esclatar moviments comunals, que van ser ràpidament aixafats pel govern de Thiers.

A Perpinyà els republicans partidaris de la Comuna van manifestar a l'ajuntament perquè es proclamés, però els republicans moderats s'hi van oposar. Potser pensaven encara en les repressions que van patir el 1852, amb la victòria dels enemics de la república social, i aquest cop van preferir esperar a veure què passava ⁸.

La guerra civil havia començat entre Thiers i la Comuna de París. I Bismark va ajudar a aixafar la sublevació parisina, enviant a Thiers els soldats de l'exèrcit de Napoleó III que havia fet presoners. També va proposar l'anul·lació de la immensa quantitat de diners que

⁸ - Jean Sagnes, sld., *Nouvelle histoire du Roussillon*, ed. Trabucaire, 1999, p.296

França havia de pagar a Alemanya com a compensació de guerra, i a canvi Thiers i els seus van acceptar la cessió de l'Alsàcia-Lorena. Amb aquelles noves tropes els versallesos van poder acabar amb la Comuna, després d'una resistència ferotge que va quedar en el mite de les revolucions contemporànies.

La repressió que va seguir també va entrar en el mite, amb el nom de “setmana sagnant”. Les dades són esfereïdores, vint mil execucions, quaranta-cinc mil detencions i milers de condemnes i d'exilis forçosos ⁹. La repressió de la Comuna de París va indignar els nord catalans, igual que l'Europa sencera. Seguiran encara anys de lluites, de revoltes i de repressions, una veritable guerra civil francesa entre els republicans, els revolucionaris, els conservadors i els militars.

L'agost del 1871, quan faltava poc perquè arribés el primer aniversari de la proclamació de la República a París, el Ministeri de l'Interior de Versalles va enviar instruccions als Prefectes de tots els departaments de França perquè es prohibissin les celebracions allà on se'n volien fer. Evidentment, a Perpinyà es preparava una gran festa, i el Prefecte d'aquí no les tenia totes per fer aplicar les consignes de París. Així ho va fer saber al Ministre ¹⁰:

“Crec que no seria prudent de posar obstacle a les celebracions. Els homes del sud i sobretot els habitants del Rosselló tenen una mena de passió per aquestes expressions dels seus sentiments, i si provéssim d'impedir-les ens arriscaríem a transformar en un perillós conflicte unes manifestacions que normalment són sorolloses però pacífiques.” (trad.)

El ministeri es va mostrar intransigent, repetint al Prefecte que s'oposés a les celebracions, si calia fent servir *“tots els mitjans que la Llei posava a la seva disposició”* ¹¹. El general de la divisió de l'exèrcit estacionat a Perpinyà compartia l'opinió autoritària del ministeri versallès, i així ho va fer saber al Prefecte. Al seu parer calia prohibir les celebracions perquè recordaven *“els aldarulls revolucionaris passats”*, afegint que les tropes estaven preparades per intervenir i *“reprimir enèrgicament i ràpidament tot intent de desordre”* ¹².

Es va mantenir la prohibició, però les celebracions es van fer a tot arreu, amb alguns incidents, no gaires. Com havia dit el Prefecte, les d'aquí eren manifestacions sorolloses

⁹ - Jean-Yves Mollier i Jocelyne George, *La plus longue des Républiques*, ed. Fayard, Paris, 1994, pp. 60-61

¹⁰ - ADPO 1M 808, aniversari de la república de 1870

¹¹ - ADPO 1M 808, carta del 24 d'agost 1871

¹² - ADPO 1M 808, carta del 26 d'agost 1871

però pacífiques. La gent passava el dia al carrer donant voltes, ballant i cantant (“*com fan tots els dies*” segons el general purista), i a Perpinyà se sentien cançons com aquesta :

*“Ballem tots la farandola
Visca França i visca Paris
Ballem tots la farandola
A expenses de Badinguet”*¹³

A Prada, malgrat que les autoritats i el Sotsprefecte havien prohibit les manifestacions, la gent va sortir a celebrar l'aniversari de la fi del Segon Imperi i de la proclamació de la República pel poble de Paris, i es va passejar triomfalment pels carrers un quadre que representava la Llibertat¹⁴. Tant la gent del carrer com la classe política del país eren republicans.

Adolphe Thiers va morir el 1873 i el va succeir com a cap del govern el general bonapartista Mac Mahon, que va provar d'instaurar un “ordre moral” conservador. A la Catalunya Nord molts s'hi van oposar amb força. L'alcalde de Perpinyà Lazare Escarguel va ser arrestat per les autoritats, així com els caps de la Guàrdia Nacional perpinyanesa, que també s'oposaven al poder dels conservadors¹⁵.

El futur de la República era molt incert, en aquell moment no era impossible una restauració monàrquica. Però a les eleccions de 1876 i de 1877 van guanyar els republicans progressistes arreu de França, és a dir els oposants al règim de terror i d'autoritarisme que regnava fins aleshores sota el nom de República. Al setembre de 1879, el govern va decretar l'amnistia dels comunards deportats, que van tornar del seu exili pel port de Portvendres.

Es va instal·lar aleshores una república moderada, un règim d'equilibri que havia de cicatritzar les ferides d'aquells anys de guerra civil, i fer que els francesos es reconciliessin entre ells i amb el règim republicà.

Va ser durant els anys del Segon Imperi que va arribar el ferrocarril a la Catalunya Nord, però és sota la IIIa República que va arribar fins a la frontera espanyola, passant per la costa de l'Albera.

¹³ - ADPO 1M 808, informe del Prefecte del 5 de setembre 1871. El Prefecte transcriu la lletra de la cançó, traduïnt-la del català segons diu : “*Nous dansons la farandole / Vive la France, Vive Paris / Nous dansons la farandole / Aux dépens de Badinguet*” (una altra versió, diu, era “*Aux dépens de Charles X*”)

¹⁴ - ADPO 1M 808, carta del Sotsprefecte de Prada del 7 setembre 1871

¹⁵ - Jean Sagnes, sld., op.cit.

1. 2.- L'arribada del ferrocarril a la Catalunya Nord i el seu impacte en la transformació del territori

A la Catalunya Nord de mitjans del segle dinou hi havia massa gent i massa poca feina. L'any 1800, el Rosselló tenia uns 55.000 habitants, i el 1860 en tenia més de 100.000, gairebé el doble ¹⁶. La industrialització que avançava des del nord de França encara no havia afectat gaire aquest petit país fronterer.

Segons en Robert Laurent, a mitjans del segle dinou l'economia dominant era la policultura de subsistència ¹⁷. Els intercanvis i l'exportació de productes agrícoles a llargues distàncies eren difícils, es plantava per menjar i no per vendre. La vinya, en aquell moment, era un element més de la policultura mediterrània, com l'olivera o la cria d'ovelles ; molt per darrere, però, del conreu de cereals, que representava el principal producte de la terra i que era el conreu més segur per no haver de patir la disenteria. El vi en canvi era una cultura de tipus popular, les vinyes es plantaven a les terres pobres i sense valor, el seu conreu demana poc treball i per tant s'adaptava bé a la policultura.

Les dificultats vindran del comerç, justament. A partir del 1825 arribava blat de Rússia a Marsella, a preus més baixos que el d'aquí. El conreu de cereals ja no era indispensable i es podia començar la reconversió de l'agricultura cap al conreu de la vinya, que tenia menys competidors. Eren els anys 1850, però el mercat del vi encara era regional, no existien els mitjans per exportar massa lluny. És aleshores que va arribar el ferrocarril, que havia de fer canviar el sistema de producció secular del Llenguadoc i del Rosselló.

1. 2.1.- Els germans Pereire i la Companyia del Midi

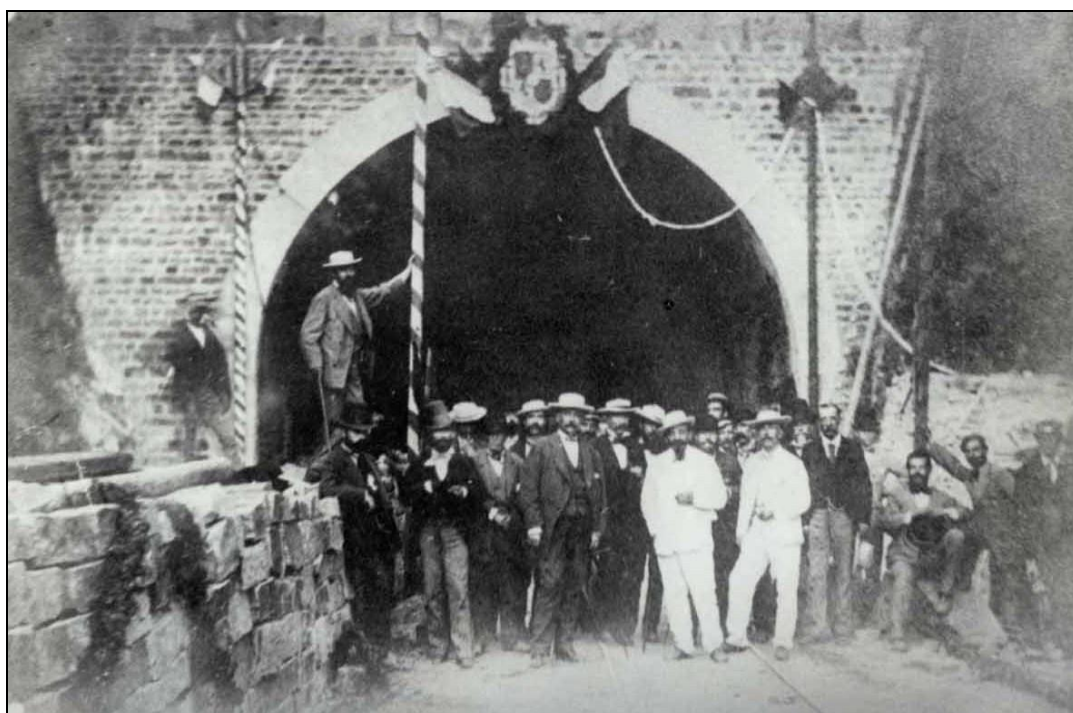
La construcció dels ferrocarrils durant la segona meitat del segle dinou va representar les primeres grans obres d'escala mundial: l'any 1840 hi havia 7.000 kilòmetres de ferrocarrils al món, l'any 1900 ja n'eren 790.000, si fa no fa dinou cops i mig la volta de la Terra ¹⁸. A França, la llei de l'any 1842 preveia les concessions de llarga durada i l'ajuda de l'Estat en el finançament de la xarxa ferroviària, marcava l'inici de la construcció de la xarxa francesa. Es va escollir un model centrat des de Paris, a la imatge del sistema administratiu francès. Les línies partien de la capital cap a les grans ciutats i fins a les fronteres de

¹⁶ - *Gran Geografia Comarcal de Catalunya*, "El Rosselló i la Fenolleda", ed. Enciclopèdia Catalana, Barcelona, 1985, p.33

¹⁷ - Robert Laurent, "Les quatre âges du vignoble en Roussillon", a *Économie et société en Languedoc Roussillon de 1789 à nos jours*, Montpellier, 1978

¹⁸ - *Enciclopèdia Catalana*, entrada "ferrocarril", Barcelona, 1987

l'Estat, amb una xarxa en forma d'estrella. Des d'aleshores, i fins ben entrat el segle vint, seran més de seixanta anys en què la construcció de vies de tren va ser ininterrompuda. Els que més es van enriquir amb la construcció del tren van ser els inversors, els industrials que proporcionaven el material i els propietaris de les grans companyies de ferrocarrils. Els Rothschild, els Schneider i els Pereire són exemples de fortunes gegants fetes en poc temps gràcies al ferrocarril. També d'altres noms com en Bartissol i l'Eiffel van prosperar gràcies a les obres de construcció ferroviàries, i és que era un gran negoci. El negoci del segle, de fet.



Inauguració del túnel de Balitres l'any 1878

El túnel de Balitres, que passa sota la frontera entre Cervera i Portbou, va enllaçar el ferrocarril francès i el ferrocarril espanyol (CRDI – Arxiu Municipal de Girona)

Els germans Pereire, Émile i Isaac, van ser els artífexs de la construcció del ferrocarril a la Catalunya Nord. Van fundar la Companyia del Midi l'any 1852, a l'inici de l'Imperi autoritari de Lluís-Napoleó Bonaparte, i la van finançar amb diners del Crèdit Mutual, que també havien creat ells. Un grapat de bancs i de societats financeres van participar al capital de la companyia, entre ells els banquers Rothschild. Tota aquesta gent dels grans negocis es coneixien més o menys bé i sabien on calia invertir. L'Isaac Pereire era un dels grans personatges d'aquella època, model del capitalista progressista. Era un personatge que tenia les idees clares i pocs escrúpols, dues qualitats que feien un bon home de negocis. La seva companyia va obtenir de l'Estat la construcció de la línia de Narbona a Perpinyà (uns 800 kilòmetres de vies), que es va acabar l'any 1858.

L'Isaac havia visitat el Rosselló diverses vegades, i quan va passar per Portvendres va veure en aquell poblet de pescadors el futur del seu negoci ¹⁹. És en aquell moment quan va decidir que la línia de tren franco-espanyola havia de passar per la costa de l'Albera, per fer de Portvendres un dels punts clau del comerç marítim entre França i Algèria. A les eleccions del 1863 va presentar-se per diputat als Pirineus-Orientals, prometent el progrés, nous ferrocarrils i la línia marítima Portvendres-Algèria. Els resultats de les eleccions li van donar la gran majoria dels vots ²⁰. El tren arribaria a Portvendres l'any 1867 i travessaria la frontera espanyola el 1878. Ja no hi havia frontera pels negocis i la Companyia del Midi de l'Isaac Pereire, que tenia el monopoli per l'explotació del ferrocarril fins a la frontera, augurava molts beneficis per les properes dècades.

Si la construcció de les línies del ferrocarril ja era un negoci rodó, encara ho era més la seva explotació. A França, per gestionar l'explotació de la xarxa ferroviària, a mitjans de segle dinou es van constituir les primeres grans companyies de tren, com la Companyia del Midi dels germans Pereire, però també van aparèixer una multitud de petites empreses per l'explotació de línies locals. Aquestes companyies més modestes es veurien a la llarga absorbides per les grans, de tal manera que cap a l'any 1860 només quedaven sis grans xarxes que cobrien tot el territori. L'Isaac Pereire havia obtingut per la seva companyia l'explotació exclusiva de moltes de les vies del sud de França, entre elles la de Narbona a la frontera espanyola, que passava per Perpinyà. Com que la Companyia del Midi en tenia el monopoli i el que interessava era treure'n beneficis, es negligia el manteniment del material i de les instal·lacions i es fixaven preus elevats per les taxes de transport. Al cap de poc temps els consells municipals dels pobles que depenien del tren ja es queixaven de la descaradura de la Companyia del Midi. Fins i tot els empresaris de Perpinyà s'indignaven, i l'any 1900 escrivien :

“Les nostres poblacions de comerciants i de viticultors estan empresonats dins la xarxa de la Companyia del Midi. Una Companyia de ferrocarrils que gaudeix d'un monopoli té el deure de servir el públic i no d'enriquir-se a costa seva.” ²¹ (trad.)

I l'any 1906 un altre cop:

“Amb quina descaradura i quina desimboltura la Companyia del Midi tracta el nostre departament. És inadmissible que per la simple diferència de tarifes una companyia pugui ser l'àrbitre de la propietat d'un país.

¹⁹ - Michel Cadé, *Histoire d'un réseau ferroviaire*, Archives Départementales des Pyr.-Or., Perpinyà, 1995, p.38

²⁰ - Alicia Marcet, *Breu història de les terres catalanes del nord*, ed. Trabucaire, Perpinyà, 1988, p.156

²¹ ADPO 8M 42

Sense témer cap competència, sabent que les mercaderies no poden ser transportades per d'altres, ha buscat la rendibilitat màxima amb l'aplicació de la taxació més elevada possible. Ha realitzat estalvis deixant el material de transport pels viatgers i les mercaderies en l'estat de ruïna que coneixeu.”²² (trad.)

Les belles promeses de l'Isaac Pereire, que quan es va presentar a diputat pels Pirineus-Orientals, més de quaranta anys abans, deia que tot el que feia era en benefici dels habitants del Rosselló, havien quedat ben lluny. El progrés, de fet, beneficiava alguns molt més que d'altres.

1. 2.2.- L'agricultura nord catalana

El ferrocarril va portar la prosperitat el Llenguadoc i al Rosselló, que van convertir-se en els principals proveïdors del mercat dels vins francesos²³. A l'Herault és on el canvi cap a una monocultura de la vinya va ser el més impressionant. Les famílies del camp plantaven més vinyes que mai abans, en general mallols de poca qualitat i productius, tots els vins es venien cars. La prosperitat venia de la vinya i creixia el nombre de propietaris. Robert Laurent cita un informe del Prefecte de Béziers (capital de l'Herault), que l'any 1858 deia:

“Aquest estat de prosperitat ha augmentat el nombre dels propietaris i ha estès el benestar. Tot plegat ha exercit en els esperits una influència molt favorable i ha donat noves garanties pel manteniment i el respecte dels principis d'ordre públic, tant greument amenaçats en èpoques de crisi.”

L'any 1878 quan s'obria el ferrocarril internacional de Cervera i Portbou cap a Espanya el tren ja havia transformat de cap a peus l'economia de la Catalunya Nord. En aquell moment feia vint anys que el ferrocarril havia arribat a Perpinyà (1858), els productes agrícoles, sobretot els vins, s'exportaven en grans quantitats i la capital nord catalana, centre neuràlgic del Rosselló, esdevenia encara més el centre econòmic del territori. Així ho deia un informe del President del Tribunal de Comerç de Perpinyà de l'any 1880 :

“Perpinyà és el gran centre comercial del país i és aquí on s'han establert quasi totes les cases de banca. Tots els comerciants del departament tenen relacions de negocis diàries amb la ciutat. De resultes de l'extensió considerable del conreu de la vinya i de

²² - ADPO 8M 48, balanç de la Cambra de Comerç per l'any 1906.

²³ - Segons Robert Laurent els vins de la regió representaven en aquell moment el 30% dels vins que circulaven a França.

l'horticultura al departament dels Pirineus-Orientals, el comerç ha conegut també un desenvolupament considerable." ²⁴ (trad.)

Segons el mateix informe en aquell moment al departament es produïen de mitjana 1.500.000 hectolitres de vi cada any, avaluats a 30 francs l'hectolitre, o sigui uns 45 milions de francs en total. L'horticultura, la segona activitat agrícola més important, generava uns 4 milions de francs, lluny darrere el vi, doncs. El ferrocarril havia portat el benestar, el vi del país es venia bé al mercat francès i es van plantar més hectàrees de vinya, el comerç prosperava i els negociants i vinyaters rossellonesos veien venir anys de bons negocis. Però ja feia un quant temps que se sentia parlar de la fil·loxera, un insecte que estava destrossant les vinyes del Llenguadoc veí. El 1880 arribava a la plana del Rosselló.

Deu anys després, el 1890, l'informe de la Cambra de Comerç deia : *"en resum la indústria està morta a casa nostra i l'agricultura està ben malalta"* ²⁵. La fil·loxera havia fet destrosses. Als departaments del Gard i de l'Hérault és on l'insecte havia fet més mal, perquè hi havia arribat abans. Quan va començar a menjar-se les vinyes de l'Aude i del Rosselló la crisi esdevé general. El decenni del 1880-1889 va ser el màxim de la crisi de la vinya, i el 1885 va ser el pitjor any per la regió.

Pocs anys després es va trobar el remei contra aquella plaga, l'empelt de mallols americans. En poc temps la vinya no només es va recuperar sinó que en va sortir reforçada al mercat francès, perquè a la resta de França es van trigar uns quants anys més a sortir de la crisi. Des del 1890 van venir deu anys de bones ventes. *"El coratge torna al cor dels vinyaters i els dona la força de continuar a reconstituir les seves vinyes"*, s'escriu a l'informe de la Cambra de Comerç de Perpinyà aquell any.

La vinya va sobreviure, però es va haver de transformar, era un estil de viticultura molt diferent de la viticultura popular que sempre hi havia hagut. Els grans propietaris eren els únics que podien invertir suficients capitals per replantar. També el negoci s'havia de fer més rentable per continuar prosperant, calia treure el màxim rendiment a les vinyes i es va introduir la mecanització en el conreu. Els petits propietaris no tenien cabuda en aquell negoci del vi que naixia de la crisi de la fil·loxera. El capitalisme estava entrant al camp i la viticultura es llençava en una producció de massa. El segle dinou s'acabava amb unes collites mai vistes fins aleshores, però amb el creixement de les quantitats de vi creixien també les primeres crisis de sobreproducció.

²⁴ - ADPO 8M 5

²⁵ - ADPO 8M 4

L'any 1900 al mercat del vi els preus començaven a baixar. Les vinyes franceses s'havien acabat recuperant de les destrosses de la fil·loxera i tornaven a la seva producció normal. També els vins d'Algèria entraven en massa a França, sense pagar drets de duana, ja que la colònia magrebina es considerava part integrant del territori nacional. El mercat del vi s'inundava.

*“El comerç dels vins, prou actiu en els primers mesos de l'any 1900, ha afluixat des del mes d'abril; els preus han baixat i una disminució de prop del 40% s'ha constatat al mes d'agost; les veremes s'han fet en condicions climàtiques desfavorables; en diversos punts, la qualitat no és la que s'esperava i una part notable de la collita de 1900 serà lliurada a les flames. El comerç dels vins treballa amb dificultat; li falten productes que li permetin de fer grans operacions a termini. Els preus han arribat als més baixos nivells de l'escala. La producció vinícola és el més gran recurs dels Pirineus-Orientals; així doncs, el nostre departament està bastant tocat.”*²⁶ (trad.)

De fet només era el principi. Els preus continuarien baixant, per la competència dels vins d'Algèria i perquè la viticultura del Rosselló i del Llenguadoc produïa més quantitat que qualitat. Segons en Robert Laurent, des de la crisi de la fil·loxera “la viticultura viu en un règim de crisi amb alguns eclipsis”. El ferrocarril ha permès als vins de la Plana de vendre's arreu de França, però alhora el preu del vi depèn del mercat, i aquest té alts i baixos imprevisibles. L'any 1906, sobretot, serà un any molt difícil pels vinyaters del país. Ja feia sis anys que els preus del vi no paraven de baixar i per la plana corrien aires de protesta.

1. 2.3.- La indústria nord catalana

La viticultura es va convertir en l'activitat principal del Rosselló i del Llenguadoc al segle dinou, i ho continuaria sent durant molt de temps. En Francesc Valls constata que en aquesta regió ha estat impossible conciliar el desenvolupament industrial amb l'expansió d'una viticultura exportadora, sobretot al Llenguadoc mediterrani, on la vinya era, més que una monocultura, una “monoactivitat”²⁷. Alguns historiadors han pensat que la vinya havia impedit el desenvolupament industrial, però s'ha verificat que això no era del tot cert. El Llenguadoc i el Rosselló tenien bastants tallers de fabricació de teixits, una activitat que datava del període medieval, però al principi del segle dinou, la competència del nord de França i el bloqueig de les exportacions durant les guerres contra Anglaterra els va fer tancar. De fet l'activitat industrial i la viticultura no són incompatibles. A Catalunya

²⁶ - ADPO 8M 42, balanç de la Cambra de Comerç de Perpinyà per l'any 1900

²⁷ - Francesc Valls Junyent, “Viticulture et industrialisation en Europe du sud : les cas du Languedoc, du Portugal et de la Catalogne”, *Domitia* n°5, octubre 2004, pp.41-52.

l'exportació de vins i aiguardents va afavorir el desenvolupament de les filatures de cotó, que va ser el principi de l'embranchida industrial del Principat ²⁸.

A la Catalunya Nord s'hi van desenvolupar també unes quantes indústries durant el segle dinou, i algunes d'elles van créixer molt. L'historiador Nicolas Marty escriu que *“contràriament a una idea preconcebuda, els departaments de l'Auda i dels Pirineus-Orientals no van ser només uns simples espectadors de la segona industrialització i de la nova societat industrial del principi del segle vint”* ²⁹ (trad.). Es poden citar com a exemples algunes indústries agroalimentàries com la marca d'aperitius Byrrh, la fàbrica de paper de cigarretes Job, o les activitats mineres del massís del Canigó.

A l'informe del President del Tribunal de Comerç de Perpinyà de l'any 1880 es deia que les mines del Canigó extreien milers de tones de minerals, representant prop d'un milió de francs, i que la producció anava creixent ³⁰. La indústria minera era una de les activitats més importants al Conflent i en treia molts beneficis. Quan va arribar el tren a la plana, tot al voltant del massís del Canigó prosperaven un munt de mines que arrancaven el ferro de les entranyes de la muntanya, i les forges catalanes, amb un mètode molt eficaç, transformaven el mineral brut. Tot plegat feia viure una veritable petita indústria, les forges necessitaven fusta i carbó, i aquest avituallament demanava braços i feia viure famílies.

En temps de l'Antic Règim les forges, els boscos (que proporcionen la fusta per fondre el mineral) i les mines de ferro eren propietat de la noblesa i el clergat. La Revolució va nacionalitzar les mines i perquisicionar les forges ³¹. Durant el Primer Imperi es crea un nou sistema per l'explotació de les mines ; l'Estat, que n'és el propietari, atribueix concessions als empresaris. Els banquers Durand, de Perpinyà, van participar al finançament de les noves societats mineres. També s'hi posaran industrials de fora, com la família Holtzer, que posseïa fàbriques d'acer al Loira i necessitava més mineral. Jacob Holtzer esdevindria el principal accionari de la Societat de les Fonderies de Rià l'any 1871, i adquireix també les mines de Saorra i d'Escaró. Altres societats de capital anònim van comprar les mines de Fillols, la indústria minera preveia bons beneficis. Però justament els anys 1880 van ser un temps de crisi per les mines del Canigó, en aquell moment es va

²⁸ - Francesc Valls Junyent, idem

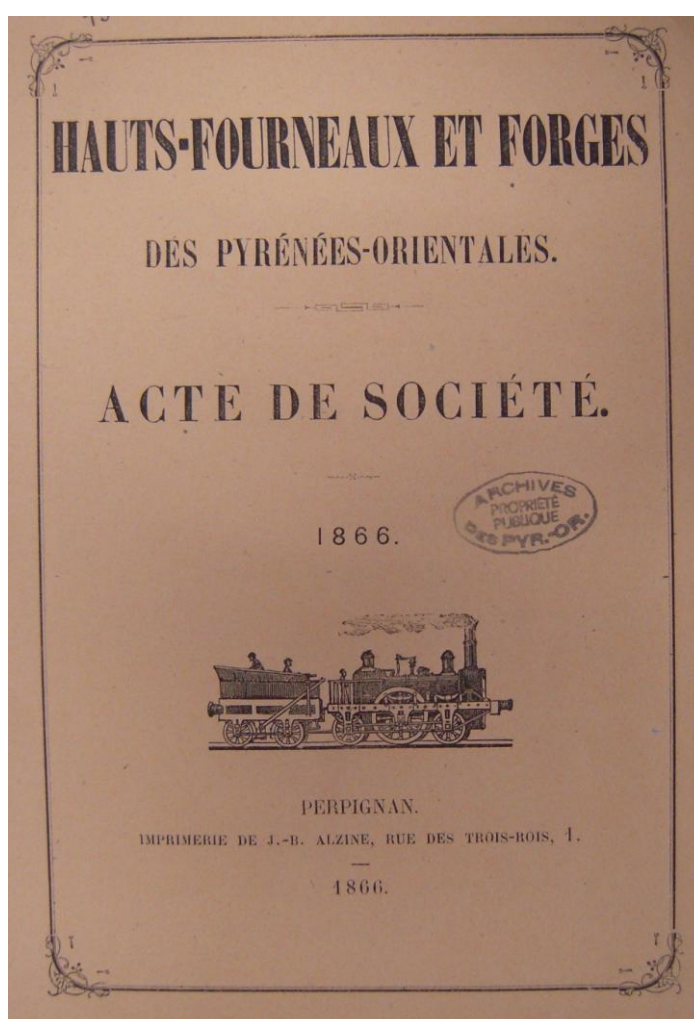
²⁹ - Nicolas Marty, “L'histoire économique contemporaine des départements méridionaux (Aude et Pyrénées-Orientales) du Languedoc et Roussillon: acquis historiographiques et nouvelles approches”, *Domitia* nº5, octubre 2004, pp.7-23

³⁰ - ADPO 8M 5

³¹ - Edwige Praca i Madeleine Souche, “Industrie métallurgique et protestantisme dans les Pyrénées-Orientales : L'exemple des sociétés Holtzer à Rià (1859-1909)”, *Domitia* nº5, octubre 2004, pp.73-108.

descobrir un nou mètode per obtenir acer més bé de preu. Durant un temps l'extracció de ferro al Conflent va ser molt reduïda, però a partir del 1896 es torna a invertir provant d'augmentar la productivitat. El tren just arribava a Prada i es podia exportar el mineral més fàcilment i amb menys cost. La família Schneider, grans industrials de l'acer, i altres capitals francesos i estrangers van posar-hi diners. L'any 1900, el balanç anual de la Cambra de Comerç remarcava la bona marxa de les mines:

“L'exploitació de les mines es desenvolupa en tots els punts del nostre departament; les riqueses mineres, fins ara poc utilitzades, estan activant-se; uns cables aeris i petites vies per vagonets s'han creat el 1900, i testifiquen la gran activitat d'aquesta indústria” ³² (trad.)



Acte de constitució de la Societat de les mines de Batera, el 1866 (ADPO, 4M 808)

³² - ADPO 8M 42

La producció minera creixia sense parar. Entre el 1896 i el 1900, les tones de mineral extretes cada any van passar de 47.000 a 230.000 ³³. Hi havia aleshores una mina de lignit, dotze mines de ferro i una vintena de petites mines a cel obert. Però alguns n'aprofitaven més que d'altres. L'any 1906, mentre que el preu d'un vagó carregat de ferro era de 2.380 francs i els capitals de les Societats propietàries es calculaven en milions de francs, el sou d'un miner era d'uns cinc francs la jornada i de tres francs pels infants ³⁴. Aquell any, a finals de gener, uns 800 miners del Conflent van declarar una vaga que duraria quatre mesos, per obtenir un augment salarial i una reducció del temps de treball (de 8h al dia enlloc d'11h). Les condicions de treball a les mines eren molt dures, però els propietaris d'aquelles Societats estaven molt lluny, i a ells només els interessaven els resultats del final de l'any.

L'any 1890, quan les mines estaven tocades per la crisi i que no s'esperava la crescuda que van tenir just després, el balanç de la Cambra de Comerç deia que l'única "excepció industrial" del país era l'empresa Bardou-Job, que fabricava paper de cigarretes a Perpinyà. Les recerques fetes per Edwige Praca ens aprenen com va néixer i prosperar aquesta empresa ³⁵. Joseph Bardou (1823-1884) treballava a Bourg-Madame fabricant gorres, i allà hi va conèixer un fabricant de paper de cigarretes de la Seu d'Urgell. A Espanya feia temps que s'utilitzaven aquests papers per les cigarretes, però encara no hi havia cap fàbrica d'aquestes a França i en Joseph va decidir llençar-s'hi amb el seu pare. En poc temps el negoci va prosperar i va passar a ser l'activitat principal de la família Bardou. El germà d'en Joseph, Pierre Bardou, dirigiria l'empresa del 1853 al 1892, i amb ell la marca Job es coneixeria a tot França. A finals dels anys 1880 l'empresa Job ocupava 330 obrers i obreres, l'any 1900 la fàbrica de Perpinyà fornïa 350.000 llibrets de paper de cigarretes per dia. En aquell moment Pierre Bardou posseïa unes quantes cases als voltants de Perpinyà, a més de l'hotel familiar i la fàbrica de paper, que estaven al centre de la ciutat. A la seva mort, l'any 1892, la marca Job es valoritzava a uns 1.200.000 francs.

A més d'aquestes indústries hi havia un artesanat prou important, que continuava donant feina a molta gent. Les blanqueries, per exemple, aportaven sis milions de francs cada any, eren la més important, i de lluny, de les activitats artesanals (però ben lluny darrere del comerç vitícol també). Sobretot a la zona de Ceret, on hi havia cinc blanqueries i un centenar de persones que es dedicaven a la cria de cucs de seda ³⁶.

³³ - ADPO 8M 48, balanç de la Cambra de Comerç per l'any 1906

³⁴ - ADPO 10M 62, qüestionari de la vaga dels miners l'any 1905

³⁵ - Edwige Praca, "Perpignan l'industrielle", a *Perpignan une et plurielle*, ed. Trabucaire, 2004, p.155

³⁶ - ADPO 8M 5, informe del President del Tribunal de Comerç de Perpinyà any 1880

1. 2.4.- La transformació de la costa de l'Albera

L'any 1880, quan els empresaris de Perpinyà volien crear una Cambra de Comerç a la capital nord catalana, van demanar a cada municipi de fer un balanç de la seva situació econòmica i de la seva evolució durant els darrers quinze anys, és a dir abans i després que arribés el tren ³⁷. Gràcies a aquests documents, conservats a l'Arxiu departamental de Perpinyà, podem veure l'impressionant canvi que va conèixer la costa de l'Albera amb l'arribada del ferrocarril.

Abans, a la costa de l'Albera la vida s'organitzava des de feia temps entre la vinya, la pesca i el contraban ; i hauria pogut continuar així, si no s'hagués decidit convertir Portvendres en el port de partida per Orà, a Algèria. El ferrocarril que hauria d'enllaçar els mercats francès i espanyol, en lloc de passar pel coll del Pertús, que era el camí més lògic, va enfonsar-se per la costa rocosa de l'Albera, on es van haver de fer grans obres.

La primera prioritat era arribar a Portvendres, i la via es va inaugurar el 1867. El canvi és fenomenal. A la petita cala de Portvendres comencen a arribar paquebots carregats de mercaderies ; del 1869 al 1879, en deu anys el valor que representa el cabotatge que entra al port passa d'un milió tres-cents mil francs a més de cinc milions de francs ³⁸. Aquesta gran activitat portuària donava feina a centenars de dockers.

A Cotlliure, el tren hi va arribar l'any 1867, poc abans que Portvendres. Des d'aleshores hi ha un augment impressionant de les exportacions de peix : el valor de les exportacions de peix fresc passa de 80.000 francs el 1869 a un milió de francs el 1879, les exportacions de sardines i anxoves salades creixen menys, passen de 350.000 francs el 1864 a 850.000 francs el 1879. Però no només la pesca va prosperar. Els beneficis de l'exportació de vi es dupliquen, de 300.000 a 600.000 francs entre el 1860 i el 1879. L'any 1880 hi havia a Cotlliure set cases dedicades a la salaó del peix, sis expedidors de peix fresc, sis cases que controlaven l'exportació de vins, cinc comerciants de taps de suro i tres de teixits ³⁹.

³⁷ - ADPO 8M 5

³⁸ - ADPO 8M 4. L'any 1879 el cabotatge de sortida representa uns 4 milions de francs (4.025.520 FF) ; si mirem les mercaderies, són moltes més les que s'importen (poc més de 5 milions. 5.231.031 FF) que les que s'exporten (401.990 FF).

³⁹ - ADPO 8M 5



El ferrocarril a la costa de l'Albera (clixé Rubén Molina)

El 1870, tres anys després l'arribada del tren a Portvendres, es va obrir just a costat del poble, a la cala de Polilles, la primera fàbrica de dinamita de França (el suec Alfred Nobel havia descobert el procés de fabricació de la dinamita 4 anys abans). La seva creació resultava d'una decisió política i estratègica. Eren els anys de la guerra contra Prússia, Léon Gambetta, ministre de l'interior i de la guerra, va encarregar a l'enginyer Paul Barbe de construir una fàbrica de dinamita lluny de la frontera alemanya. L'enginyer va triar una platja de la costa de l'Albera, entre el cap de Biarra i el cap d'Ullastrell, l'ansa de Polilles ; reunia totes les condicions necessàries, disposava d'un riu (el Cosprons), estava prou isolada dels

pobles dels voltants i tenia a proximitat el port de Portvendres. Pocs anys després la Societat Nobel la va comprar. Des d'aleshores la fàbrica de Polilles ha ocupat centenars d'obriers i obreres dels pobles de la costa de l'Albera, fins que va tancar les portes l'any 1984.

El tren trigaria uns anys més a arribar a Banyuls, va ser el 1875, de camí cap a la frontera espanyola. El canvi també hi va ser impressionant : entre els anys 1865 i 1880 quasi es va duplicar la quantitat de vi produïda (de 125.000 a 225.000 hectolitres).



Bótes de vi esperant per ser carregades al tren, a l'estació de Banyuls
(fotografia del llibre *Perpignan une et plurielle*, p.146)

Finalment l'any 1878 el tren travessa els Pirineus, per sota del coll de Balitres, que fins aleshores era un dels passatges menys utilitzats de l'Albera. A banda i banda d'aquest coll hi havia dues platges envoltades de muntanyes escarpades. Uns quants pescadors hi feien calar les barques durant les temporades de pesca, i hi vivien un punyat de duaners que segurament es devien demanar què vigilaven, perquè per allà no hi passava res ni ningú –el principal lloc de pas era el coll de Banyuls-⁴⁰.

⁴⁰ - Des del 1840 hi ha una guarnició de gendarmes i un petit cos de duaners, pel control de la frontera, però són quasi bé els únics habitants (Jean Louis Deyris, *op.cit*, p.113)



El canvi de Portbou des de l'arribada del tren

A dalt, Portbou als anys 1870 (Arxiu Municipal de Girona - CRDI)

A sota, Portbou l'any 2009 (clixé B. Becat)



L'evolució de la població de la costa de l'Albera durant el segle dinou ⁴¹

	1836	1861	1886	1901
Dates importants:	<u>1848</u> : s'acaba la construcció del port de Portvendres. <u>1860-1867</u> : construcció de la via de tren de Perpinyà a Portvendres. <u>1870-1878</u> : construcció de la via de Portvendres a la frontera, per Banyuls i Cervera. El comerç prospera. <u>1873</u> : s'obre la fàbrica de dinamita de Polilles (Banyuls) <u>1880</u> : creació d'un servei regular de paquebots entre Portvendres i Orà			Entre el <u>1884</u> i el <u>1889</u> la fil·loxera destrossa les vinyes.
Argelers	1.964	2.456	3.303	3.358
Cotlliure	3.274	3.470	3.707	2.830
Portvendres	800	1.832	3.003	2.851
Banyuls	2.022	2.637	4.050	3.111
Cervera	-	-	-	1.252
Portbou	-	350 (l'any 1877)	1.598 (l'any 1887)	1.843
Total costa de l'Albera	8.060	10.745	15.661	15.245

⁴¹ - A partir de les dades de la Geografia Comarcal de Catalunya, op.cit

A partir de l'obertura del ferrocarril transfronterer, les estacions de Cervera i Portbou es van convertir en el principal lloc de pas pels viatgers i les mercaderies que transitaven entre França i Espanya. El funcionament de l'estació internacional demanava molta feina i va comportar la instal·lació d'una població estable a Cervera, igual que a Portbou ; molts d'aquests nous habitants eren obrers que havien participat a la construcció del ferrocarril. Així doncs, en pocs anys van aparèixer dos importants nuclis de població i de treball, que aviat es constituïrien en municipis. A finals del segle dinou, Cervera comptava uns 1.300 habitants i Portbou al voltant de 1.600.

Dos anys després de l'obertura de la línia internacional a Cervera el Prefecte escrivia un informe al Ministeri del Comerç i la Indústria a Paris, on explicava totes les noves activitats creades en aquells pobles costaners de l'Albera gràcies al ferrocarril :

“Les cases de comerç s’han multiplicat, l’obertura de la línia ferroviària internacional que uneix França i Espanya per Barcelona i Perpinyà ha accelerat la marxa ascendent del comerç, que es desenvoluparà encara més aquest any quan s’estableixin relacions continues entre l’Algèria i el departament de resultes de la creació de la línia de paquebots d’Alger i Orà a Portvendres. Les activitats de duanes i de transports han adquirit també en aquest departament, fins aleshores quasi exclusivament agrícola, una importància considerable que tendeix a augmentar cada dia”⁴² (trad.)

Resumint, a la costa de l'Albera els anys 1870 van veure néixer tres nous pobles, Cervera, Portbou i Polilles, es van crear noves activitats com el transport de passatgers per Portvendres, i van prosperar les activitats tradicionals, la vinya i la pesca. En els vint anys que van seguir l'arribada del tren, la població de la costa de l'Albera, d'Argelers a Portbou, va créixer de meitat, passant de 10.745 habitants l'any 1861 a 15.661 habitants l'any 1886⁴³. Podem dir, doncs, que els pobles de l'Albera van conèixer al final del segle dinou un veritable procés d'industrialització.

⁴² - ADPO 8M5

⁴³ - El càlcul s'ha fet a partir de les dades de la *Geografia Comarcal de Catalunya*, vol. 14 : “El Rosselló i la Fenolleda”, ed. Enciclopèdia Catalana, Barcelona, 1985



El Rosselló, l'Alghera i l'Empordà a principis del segle vint (B. Becat)



El Rosselló, l'Alghera i l'Empordà a principis del segle vint (B. Becat)

1.3.- La societat de Cervera

1.3.1.- Els primers immigrants

Entre el 1850 i el 1900, en mig segle la població europea va passar de 274 milions d'habitants a 423 milions, i aquesta crescuda va generar un moviment migratori sense precedents en la història del vell continent ⁴⁴. Entre ells estaven els emigrants que es llogaven per les obres del ferrocarril. Milers d'obriers que anaven seguint les vies del tren, en unes condicions de treball molt dures i per un sou que només permetia la subsistència.

La primera gran afluència d'immigrants a la costa de l'Albera va ser durant la construcció de la via de ferrocarril cap a Portvendres (1863-1867) i de Portvendres a la frontera (1870-1878), i després per la construcció del mur de sosteniment de l'estació de Cervera, que va durar deu anys i es va acabar l'any 1885. El mateix passava del costat espanyol, per la construcció de la via de Girona a Figueres i fins a la frontera. Per fer aquestes obres es necessitaven milers de treballadors. Els que venien del Llenguadoc en crisi van construir sobretot el tram de Narbona a Portvendres, mentre que de Portvendres a la frontera eren més aviat treballadors catalans del sud ⁴⁵. D'altres venien de més enllà, de França endins, i de l'altre costat de la frontera també:

Edmond Blanchon: “*Venim molts d'Aragó. Les famílies d'aquí a Cervera van ser construïdes per gent que venien d'Aragó, la família Julià, Ros... Els meus rebesavis vénen de per allà, de la província de Huesca... van venir perquè ells eren especialitzats en fer saltar les penyes. N'hi va haver un que hi va perdre un braç –en tinc una foto allí, le père Julià-. Del band maternal vénen d'allà, i del paternal vénen de La Creuse, de Limoges i tot això. Perquè allà tallaven la pedra, i van venir per fer els túnels. Et puc dir que el meu rebesavi va fer el túnel que hi ha a Cotlliure, i va acabar fent aquí el túnel que hi ha entre Banyuls i Cervera... Va néixer a Peirafita, perquè el seu pare estava fent el túnel d'allà.*”

⁴⁴ - Introducció de Pere Anguera al volum 7 de la *Història, Política, Societat i Cultura dels Països Catalans : La consolidació del món burgès, 1860-1900*, ed. Enciclopèdia Catalana, 1996, p.28

⁴⁵ - Jean-Louis Deyris, *Cerbère-Portbou ou l'homme oublié*, ed. Paradigme, Caen, 1994



La construcció de les vies del ferrocarril i el foradament dels túnels
(del llibre de Michel Cadé, *Histoire d'un réseau ferroviaire*)



Georgette Soler: *“El meu pare venia d'Espanya. Quan ell va arribar aquí a França amb els seus pares tenia sis mesos. Venien de Manresa, i van venir a Cervera perquè el meu avi va ser un dels que van construir aquestes arches. Van venir molts espanyols, en aquell moment, per fer això. I després es van quedar aquí molts. El meu pare eren onze germans... Primer va treballar a l'estació, però després va tenir un ramat de cabres i es guanyava la vida amb la llet de les cabres i amb la vinya.”*

D'aquests obrers que van venir per construir la línia del ferrocarril molts es quedaran a Cervera o a Portbou un cop acabades les obres de construcció. Seran la mà d'obra per les feines de l'estació. Durant les obres van fer-se cases provisionals a la vora. Quan els treballs es van acabar s'hi van quedar, eren obrers espanyols sobretot, i n'hi havia uns quants centenars. La Companyia del Midi els va fer fora dels terrenys que li pertanyien, i es van traslladar una mica més enllà, a damunt de l'església, on van crear un barri que des d'aleshores es coneixerà amb el nom de poble d'en Rapinya. S'hi estaven una quarantena de famílies, la majoria vivien de treballs precaris de l'estació, per temporades. Fins als anys 1920 la seva situació no serà regularitzada ⁴⁶. Però no tothom vivia en la penúria a Cervera.

1.3.2.- Els transitaris

Des de l'obertura de la línia internacional l'any 1878, el ferrocarril tindrà durant més de setanta anys un monopoli absolut en el comerç terrestre entre la Península Ibèrica i Europa, i la major part d'aquest comerç passava per Cervera.

Els transitaris, també anomenats agents de duana o comissionaris de duana, eren els responsables del pagament dels drets de duana per les mercaderies que passaven la frontera. Representaven els exportadors i els importadors, que des de València, Barcelona, Sète i París negociaven les compravendes de mercaderies. Un cop els vagons arribaven a la frontera, el transitori pagava els drets de duana i feia transbordar la mercaderia, per enviar-la a destinació. Per ser transitori calia tenir contactes amb el món dels negocis, tant a Espanya com a França, els dos països d'origen i de destí de la majoria de les mercaderies que passaven per Cervera. També havien de conèixer bé el món de la duana. Els primers transitaris van arribar quan es va obrir la línia i va començar el comerç entre Espanya i França. Eren gent d'esperit negociant i amb un sentit agut pel comerç. Els transitaris de Portbou venien quasi tots de Figueres, de Girona i de Barcelona sobretot, eren de famílies

⁴⁶ - Jean-Louis Deyris, op.cit., p.153

burgeses, comerciants o industrials i sabien que a la frontera de França s'hi podien guanyar diners fàcilment ⁴⁷. Els transitaris de Cervera tenen orígens més diversos.

En Dominique Mitjaville va néixer el 1853 prop de Perpinyà, al Soler. El seu pare era director d'escola, republicà i també cristià, i en Dominique n'havia d'heretar l'esperit republicà i laic, i també catòlic. Després dels seus estudis va anar al Pertús on va treballar per un transitori, en Goutelle. Allà va conèixer el món de la duana i els negocis que s'hi podien fer. Va seguir de prop les obres del ferrocarril per la costa de l'Albera i va traslladar-se a Cervera amb la dona i els seus dos fills el 1876, dos anys abans que s'acabés la construcció de la línia de tren internacional. Era el primer transitori que arribava a Cervera, i tenia les idees clares. Al cap d'uns vint anys la meitat del poble era seu ⁴⁸. Va ser el primer alcalde de Cervera, elegit el 1888, i reelegit un altre cop el 1894 (els mandats eren per sis anys, com avui). El 1900 el va guanyar un tal Sayrou, empleat de comerç, que va dimitir dos anys després, i el seu adjunt Belloc va prendre el seu lloc. Pel que sembla en Belloc era un home bastant radical, i un enemic jurat dels transitaris que va sembrar aires de zitzània entre la gent de Cervera. Sigui com sigui, en Mitjaville va tornar a guanyar les eleccions el 1904, i des d'aleshores ja no deixaria l'alcaldia.

En Dominique era un bon amic de l'Edmond Bartissol, i el seu fill gran es va casar amb la filla d'en Paul Pujade, diputat i president del Consell general dels Pirineus-Orientals. Tenia bons contactes i feia part del nucli reduït i restringit dels més importants emprenedors de la Catalunya Nord. Estava especialitzat en el transport del vi que venia d'Espanya, i va instal·lar sucursals a Perpinyà, a Sète, a Montpeller, més tard a Marsella, Rouen, a Orà (Algèria) i una a Barcelona. Va invertir en la construcció de "wagons-foudre" (wagons-cisternes) que van tenir molt d'èxit pel transport del vi. Va crear aleshores la "Societat dels wagons-foudre Mitjaville" amb altres negociants de vi del sud de França, en un moment en què el Llenguadoc mediterrani i el Rosselló eren els principals abastadors del mercat francès. Havia apostat pel bon cavall. El 1906 tenia vuitanta wagons cisterna, i més endavant en va arribar a tenir vuit-cents. En Mitjaville era un home de negocis model d'aquella època, igual que els seus amics, com l'Edmond Bartissol. Viatjava per tot Europa, estava en contacte amb els empresaris de la regió i de les grans ciutats i estava al corrent de les ocasions de fer negocis lucratius, tot combinant sense problemes els diners i la política local.

Molts mallorquins van entrar també en el negoci de les agències de duana a Cervera. La majoria venien de Sóller i de Palma, on ja es tenia experiència en el transport, en aquest cas naval, coneixien els ports del golf de Lió, i en particular Sète.

⁴⁷ - Jean-Louis Deyris, op.cit., p.119

⁴⁸ - idem, pp.170-171

Edmond Blanchon: *“Els primers agents de duanes van venir del Portús, i van venir espanyols de les Balears que s’hi van posar també, perquè en aquell moment no necessitaves cap document per ser agent de duanes. El meu avi era apoderat d’un que es deia Colom, que era de Palma. Perquè al final tenien por que no donguessin el càrrec d’agent de duanes només en els francesos, és per això que tots aquests espanyols van tenir apoderats francesos. En Coll era de Mallorca, en Bauza era de Mallorca...”*

En Coll primer va ser Cap d’Estació a Portbou, empleat per la Companyia de ferrocarrils. Coneixia els exportadors i els negociants que passaven per la seva estació, ser Cap d’Estació és una feina important. Va decidir després deixar la Companyia i fer-se transitori, aprofitant els contactes que tenia. En Bauza era el nebot d’en Coll, serà el soci del Massot de Banyuls. La casta dels transitaris mallorquins controlava la major part del negoci lucratiu de les taronges. Formaven una petita comunitat, unida pels seus orígens i pels seus interessos. I durant les vagues de les transbordadores de taronges de l’any 1906 seran uns dels protagonistes més importants del conflicte.



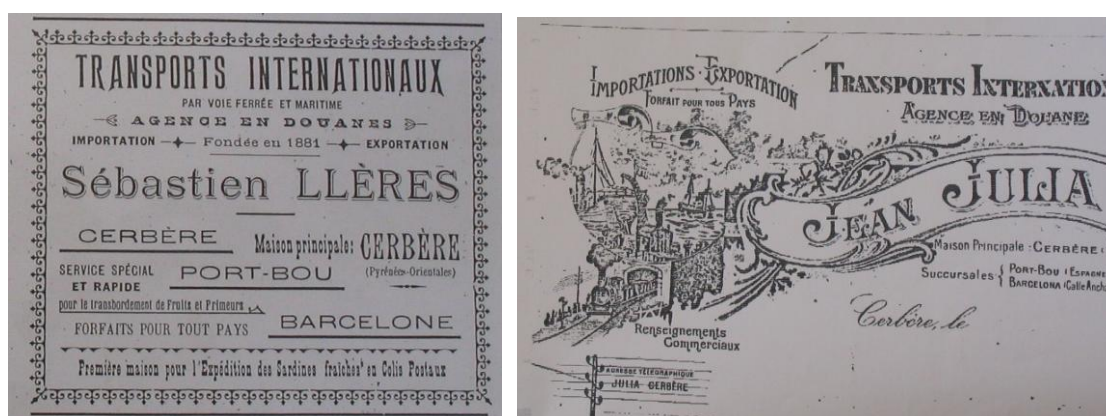
La família Julià i Vidal

Els Vidal, originaris de Manresa, van emigrar a Espaiet, un poble prop d'Andorra, per buscar feina. Uns anys després van arribar a Cervera per construir el mur de sosteniment. Els Julià eren originaris d'Aragó, un dels fills Julia va ser transitori a Cervera i un altre a Hendaya, a la frontera basca. (fons Josep Soler)

També hi ha casos més originals, com en Michel Julià, el *père Julia* de qui ens parlava l'Edmond. Ell venia d'Aragó, era ferrer i manipulava els explosius de dinamita. Va treballar en la construcció del túnel de Balitres, com molts altres aragonesos, i després en la construcció del mur de sosteniment. El seu fill Juan va perdre-hi un ull i dos dits per culpa d'una explosió mal calculada. Va ser després del seu accident que en Juan, o Jean en francès, va posar-se de transitar.

Segons en Jean-Louis Deyris els transitaris de Cervera tenien, els primers anys, una mena d'acord tàcit per repartir-se el negoci. Després van sorgir diferències, es fan la competència entre ells a mesura que arriben nous agents de duanes. En Mitjaville volia entrar en el lucratiu comerç de les taronges, i va començar una gran rivalitat entre ell i els transitaris mallorquins pel control del negoci del transbord de taronges.

Podem dir que els transitaris eren els patrons de Cervera. Per transbordar les mercaderies dels seus clients ocupaven centenars de jornalers, quasi tots eren gent que vivien al poble.



Publicitats dels transitaris Llères i Julià
(fons Edmond Blanchon)

1.3.3.- Les transbordadores

L'activitat que demanava més mà d'obra a l'estació de Cervera era el transbord de les mercaderies provinents d'Espanya ; es descarregaven manualment a les andanes i es tornaven a carregar dins de vagons francesos, o es transbordaven directament de vagó a vagó col·locant una passarel·la entre els dos. Els homes transbordaven les caixes, i les dones del poble es llogaven per transbordar els vagons de taronges. El treball femení no era una particularitat de Cervera, també a Polilles i a les fàbriques de fuets hi treballaven dones.

Però era a Cervera on el treball femení donava més llocs de treball : a principi del segle vint hi havia prop de 200 transbordadores que treballaven durant la temporada de les taronges, del mes de maig fins al febrer. Els vagons es transbordaven per equips de cinc dones, tres que omplien les cofes amb taronges del vagó espanyol, les “*remplisseuses*”, i dues que les buidaven al vagó francès, les “*videuses*”. Les dones de Cervera van fer aquesta feina de la mateixa manera fins als anys 1950, quan es va crear la Transfesa.

Georgette Soler: “*El nostro treball era més dur que el dels homes. No sé si realitzeu el vagó, com era... jo anava sobre el pont, però les que arramassaven les taronges anaven tot el dia corbades. Jo eri videuse... Erem cinc dones per equip. Hi devia haver un centenar de dones en tot, més aviat més que menos.*”



Vagó de tren pel transport de taronges

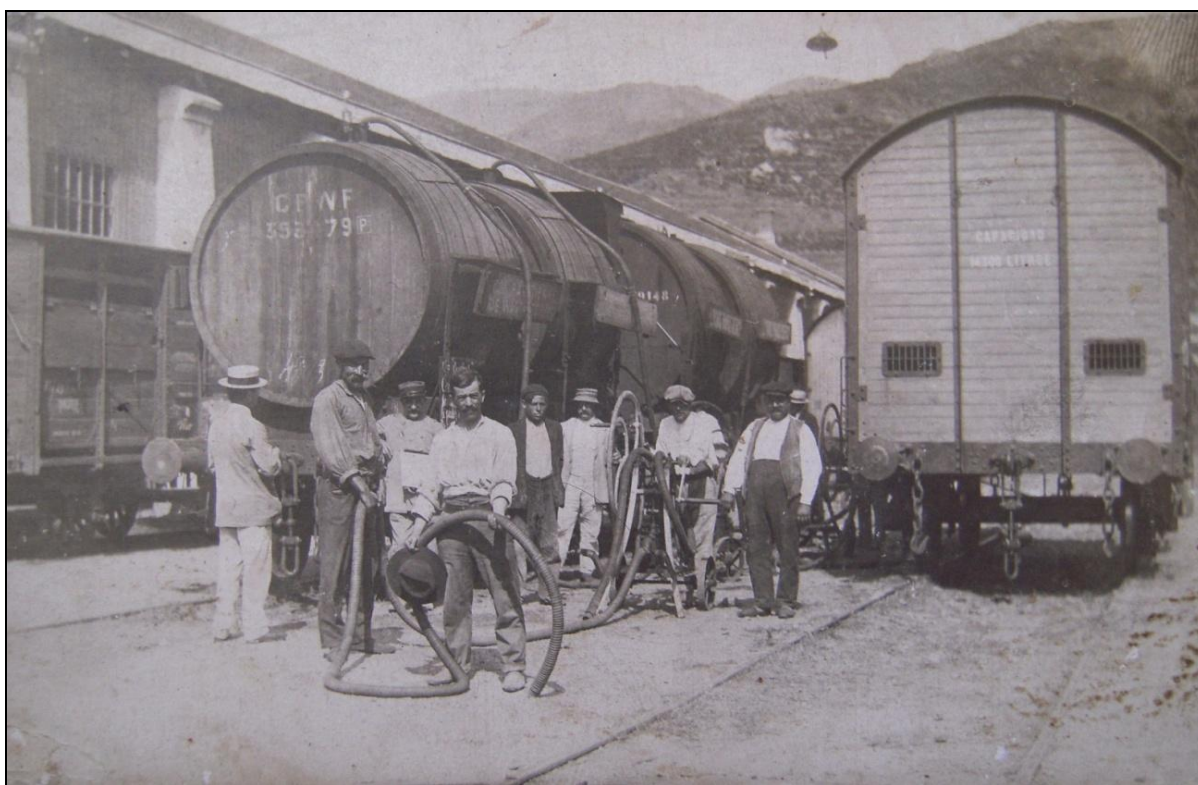
Exposat a Cervera, al peu del mur de sosteniment (clixé Rubén Molina)

Un informe del 1906 destinat de la Prefectura explicava amb detall com s'organitzava aleshores el treball de les transbordadores:

“Les transbordadores de taronges tenen una feina periòdica, del mes de novembre al mes de maig. Durant els mesos d'atur, de finals de maig a finals d'octubre, vaguen a les seves ocupacions familiars, la major part d'elles estant reclutades entre les famílies

*d'empleats de l'estació de Cervera. Com que només treballen al transbordament de taronges durant una mitjana de quatre hores i mitja per dia, poden ocupar-se dels treballs de la seva llar. Aquestes quatre hores i mitja representen un salari de 2 francs i per les caps d'equip (una sobre cinc) un salari de 2F50. Quan les arribades d'Espanya són excepcionalment importants i que es transborden tres vagons enlloc de dos, el seu salari s'eleva a tres francs per les unes i 3F75 per les altres. Hi ha dies, entre altres als voltants de Nadal, del 1er de l'any i de Pasqua, on el nombre de transbordadores arriba als 190. Baixa fins als 80 en els dies de menys treball i d'arribades mitjanes.”*⁴⁹ (trad.)

Aquesta activitat permetia portar un sou més a la família, cosa que anava bé perquè la vida al poble era bastant cara. Però es repartia la feina entre les dones per un sistema de prioritats: les transbordadores formaven equips de cinc treballadores, cada equip tenia un número, i quan se les necessitava es donava sempre la feina primer als primers equips. De fet era un sistema de clientelismes, on els transitaris donaven la feina a qui volien.



Transbord de vi a principis de segle (fons Josep Soler)

⁴⁹ - ADPO 10M 62

1.3.4.- Les activitats generades per l'estació internacional

Per fer funcionar les instal·lacions de l'estació es necessitaven professionals del món del tren. Els ferroviaris eren contractats per la Companyia del Midi, que els oferia una feina estable i amb molts avantatges laborals. Quan la línia es va inaugurar hi treballaven 120 ferroviaris, venien sobretot de la Catalunya Nord i del Llenguadoc i van instal·lar-se a Cervera amb les seves famílies ; representaven en total unes 500 persones⁵⁰.

Jordi Sin: *"De cheminots, uuuu... toutes les cités étaient pleines... dos-cents, a vista de nas. Il y en avait, du monde..."*

Al mateix temps que s'obria la línia de ferrocarril entre Cervera i Portbou, es van instal·lar uns importants serveis de duana, per controlar els passatgers i les mercaderies que passaven d'un país a l'altre ; s'hi va instal·lar també un comissariat especial, que informava el Prefecte i les autoritats sobre tot el que passava a –i per- la frontera. La majoria dels informes que es troben al dossier sobre les vagues de Cervera van ser redactats per ell.

Tot i que l'estació internacional –i els serveis administratius lligats a la duana- era el nucli d'activitat més important, a Cervera també hi havia altres feines, necessàries per fer viure un poble de més de mil habitants : adroguers, comerciants, carnisers, barbers... Fins i tot una casa de pas, propietat d'una tal "mère Marin", com recordaven algunes persones entrevistades. Però els hostals del poble també feien competència al bordell de la mère Marin. El 1883, quan Cervera encara depenia de la municipalitat de Banyuls i que les obres del mur de sosteniment de l'estació encara no estaven acabades, el conseller municipal Goutelle, que era adjunt especial a Cervera, es va escandalitzar perquè als hostals del poble les serventes oferien més serveis dels que tocaven. Va dir-ho a l'alcalde de Banyuls, però aquest no en va fer gens de cas i el bon home va presentar la seva dimissió al Prefecte⁵¹.

"Monsieur,

Tinc l'honor de pregar-li que accepti la meva dimissió d'adjunt especial i de conseller municipal de Cervera.

El motiu de la meva dimissió és el refús del Senyor Alcalde de Banyuls de prohibir als botiguers i hostalers de fer servir per les dones als seus establiments. Aquesta mesura és de tota necessitat, ja que molts d'aquests establiments de Cervera són en realitat cases de prostitució." (trad.)

⁵⁰ - Jean-Louis Deyris, op.cit., p.116

⁵¹ - ADPO 2Op 870, carta del 6 de desembre del 1883



L'aperitiu dels ferroviaris al bar Jampy, 1910

Al voltant d'un aperitiu es debatien les últimes decisions del sindicat dels ferroviaris. Gorres, espadenyes i esclops als peus i pipes i cigarretes a les mans ; a costat de la porta del bar, amb la tovallola a l'espatlla, el "garçon" ; a la paret, una publicitat de l'aperitiu Byrrh i un cartell de reclam per la Loteria. (fons Josep Soler)



El *Café de la Plage*, lloc de trobada dels empleats del transbord, els "colls blancs" (fons Josep Soler)

També es comptaven alguns vinyaters i pescadors a ple temps, excepcions de la terra i del mar en un poble de la mecànica. Però, com explica en Josep Soler, aquestes activitats eren sobretot un complement necessari per la gent de Cervera.

Josep Soler: "La pesca i la vinya eren un complement de vida del poble. El jornal se'l guanyaven bé a l'estació... però el dia que no hi havia feina, la segona tasca era la vinya. I després, quan se venia l'estiu, a la vinya no s'hi pot fer re i a l'estació només hi passa fruita, abricots i coses així... però passa al dematí o a la tarda, doncs en aquestes hores anaves a pescar. Però que visquin de la vinya només n'hi han hagut un o dos... El meu pare tenia dues hectàrees. Portava uns 1300, 1500 quilos... depèn dels anys. Les tenia aquí a costat, i quan no hi havia feina a la gare anàvem a la vinya... sempre n'hi ha, de feina. Si no fos aquí, aniria a estacar ceps, per si un dia fa vent que no faci mal..."

1.3.5.- La política i la religió

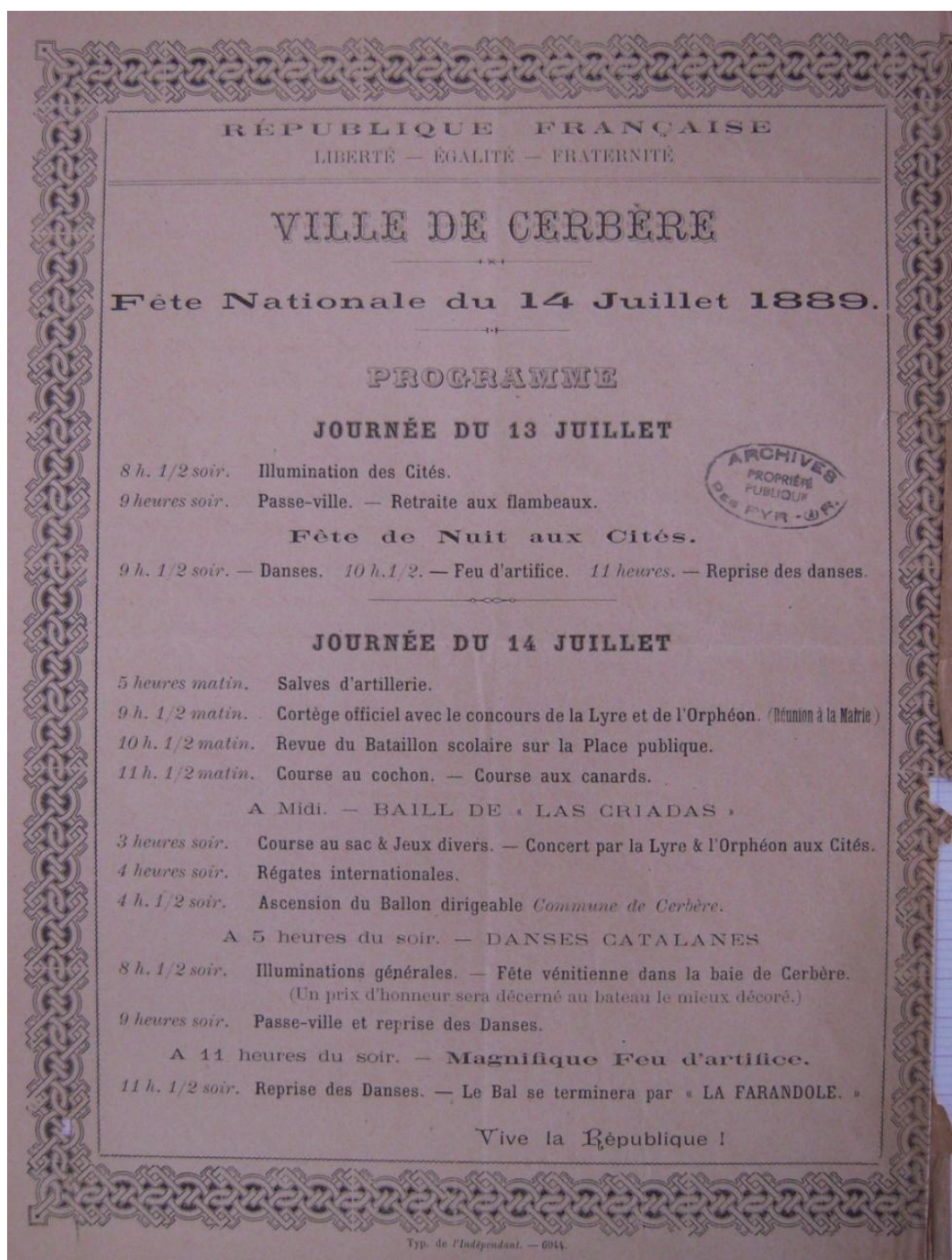
La Tercera República francesa va ser la més llarga de totes les que ha tingut França, va durar uns seixanta anys. Era un règim d'equilibri, que va provar de controlar els conflictes socials i de fer assimilar els valors republicans. El 1879 es va decretar l'amnistia pels deportats de la Comuna de París, i des dels anys 1880 es va començar a legislar en favor de la laïcitat, sobretot en l'ensenyament. El gran fet d'aquest període és la creació de l'escola pública, gratuïta, laica i obligatòria (fins als 12 anys) el 1881. S'esperaran uns quants anys més abans d'encarar seriosament el tema de l'Església. El 1904 es va prohibir a les congregacions religioses d'ocupar-se de l'ensenyament i l'any següent es votava la llei de separació de l'Església i de l'Estat, que entraria en aplicació l'any següent.

A Cervera la lluita entre les autoritats públiques i l'Església la representaven l'alcalde Mitjaville i el mossèn Santol. El primer capellà que va arribar a Cervera era tot un personatge. L'any 1900 el Comissari especial de Cervera fa un recapitulatiu dels "negocis" poc catòlics en què s'havia vist implicat aquell home ⁵². Vet aquí el que hi explica.

L'abbé Santol va ser mossèn de Cervera durant els primers anys de l'existència del municipi. En aquell moment va reunir una suma important amb préstecs, recaptacions i almoines. Aquests diners, els va invertir pel seu compte en la construcció d'uns edificis, que el 1892 va llogar a la Companyia del Midi per allotjar-hi els seus empleats, "*mitjançant un pagament de varis milers de francs cada any*". Una altra part dels diners va ser utilitzada per la creació d'una escola congregacionista. Més tard el mossèn va vendre, com a propietat

⁵² - ADPO 4M 146, informe del comissari especial de Cervera del 6 d'abril 1900

personal, aquests edificis que llogava a la Companyia per a fer-hi un orfenat, establiment que funcionà fins al 1897.



La celebració del centenari de la presa de la Bastilla a Cervera

La Tercera República va recuperar els símbols de la Revolució francesa (ADPO 1M 809)

L'any 1892 havia establert el seu germà, André Santol, com a agent de duanes a Cervera, i amb l'excusa de fer propaganda per a l'orfenat del ferrocarril, va aconseguir

permisos de circulació del ferrocarril, que de fet li servien per fer propaganda per a l'empresa del seu germà. El 1894 aquest favor li va ser retirat, després de les protestes dels altres transitaris. Algun cop també va ser pres *in flagranti* per contrabanda a la duana de Portbou, portant draps amagats sota la sotana.

Durant la construcció de l'església i del presbiteri, prenia sobre el sou dels obrers el 10 i fins i tot el 20%, "*per ajudar, deia, les ànimes del purgatori*" segons l'informe. L'ajuntament d'en Mitjaville va entrar en conflicte amb el mossèn, portant-lo al tribunal per vàries irregularitats financeres, i finalment el tribunal va dictar que la municipalitat esdevenia propietària de l'església.

L'informe destaca també l'anti republicanisme del mossèn i la seva oposició a l'escola laica: "*durant el temps que va estar a Cervera, el mossèn Santol va prendre part a una lluita molt activa contra la República. És ell qui va inaugurar, a Cervera, la competència a ultrança entre les escoles laiques i les escoles congregacionistes*". Es veu que el mossèn no escatimava els esforços per fer entrar nous alumnes a la seva escola, visitant els pares de porta a porta ; si els pares s'oposaven a posar els seus fills a l'escola congregacionista el mossèn els refusava l'entrada a la seva església. En el moment en què es redactava aquest informe, el mossèn es trobava a Paris, inculpat de "*corrupció de menors i ultratge a la moral*".

1.3.6.- Una societat desigual

Segons el cens de 1896 dels prop de 1.300 habitants que comptava Cervera a finals del segle dinou, uns mil havien nascut a França. A part els que havien nascut a Cervera, que són la segona generació, la resta, immigrants, venien de la regió, la meitat de la Catalunya Nord i l'altra meitat de les regions occitanes. Els 300 que queden són espanyols, catalans del sud o aragonesos sobretot⁵³. Cervera era un poble català. I Portbou encara més. Allà tres de cada cinc habitants eren originaris de les comarques gironines, un de cada cinc venia de la província de Barcelona o de Tarragona i l'altre era o de Lleida o de l'Aragó.

Cervera va atreure molta gent perquè hi havia feina, però en el tombant de segle de feina no en sobrava. Els primers anys del segle vint van ser difícils pel poble. El vi espanyol que s'havia importat en grans quantitats en el període anterior ara s'aturava en sec, perquè la fil·loxera havia passat la frontera, i perquè les vinyes del Llenguadoc i del Rosselló tot just sortien de la crisi de la fil·loxera i reprenien el seu ritme de producció molt ràpidament, ja no

⁵³ - Segons Jean-Louis Deyris (*op.cit.*, pp.177-179), els primers colons van arribar als anys 1870. El 1896, la quasi totalitat de la població és immigrada. Dels seus 1296 habitants, 1011 són nascuts a França i 280 són nascuts a l'estranger (50 naturalitzats). Dels francesos, 640 venen de la Catalunya Nord (240 nascuts a Cervera), i la resta (371) sobretot de departaments veïns (Aude, Hérault, Aveyron).

es necessitava fer venir vins de més al sud. D'altra banda les condicions de vida a Cervera eren difícils, perquè tot hi era car, sobretot l'allotjament i el menjar. Un treballador jornalier guanyava, quan hi havia feina, 3 francs al dia (una jornada, aleshores, eren dotze hores), però el més sovint només hi havia feina per una mitja jornada, per sis hores de feina es guanyava un franc i mig, o trenta sous. Per fer-nos una idea, un pa de tres quilos valia un franc.

En resum, la societat de Cervera era molt desigual. La majoria de la població vivia amb poc, entre aquests es compten els funcionaris i els assalariats de la Companyia, d'altres vivien amb molt poc, són els homes i les dones que treballaven al jornal i que les passaven magres quan no hi havia feina. Els transitaris, ells, es trobaven a dalt de tot d'aquella petita societat, tenien grans cases amb el seu nom escrit en lletres capitals, i d'ells depenien bona part de les famílies de Cervera.

Però les desigualtats que es vivien a Cervera eren en aquells temps normals, això era el que passava arreu d'Europa i més enllà, arreu on hi havia patrons i obrers. Era l'estructura mateixa del sistema, el resultat de més de mig segle d'industrialització a Europa.

Segona part

La solidaritat del treball i la solidaritat patronal

2.1.- La primera vaga de les transbordadores

2.2.- El sindicat roig

2.3.- La segona vaga de les transbordadores

2.4.- Els inicis del sindicalisme a la Catalunya Nord

2.5.- La família dels patrons

La solidaritat del treball i la solidaritat patronal

La societat europea de finals del segle dinou, nascuda de l'era de la industrialització, era molt conflictiva perquè es basava en un sistema desigual, on hi havia alguns privilegiats i molts desafavorits.

A la Catalunya Nord no hi havia una lluita de classes com es podia trobar als grans centres industrials i fabrils, hi havia menys patrons i menys obrers. Però de patrons i de treballadors jornalers n'hi havia, i en petita escala també hi van créixer conflictes entre el treball i el capital : al camp, perquè de resultes de la nova producció capitalista de la viticultura s'havien desenvolupat les grans propietats i el treball jornalier més que els petits propietaris independents ; a les petites manufactures artesanals (fuets, taps de suro, espadenyes) que ocupaven algunes desenes d'obers artesans; a les mines, que eren propietat de societats foranes, representades pels directores de les mines ; i a Portvendres i a Cervera, on el ferrocarril i la línia marítima havien creat noves activitats, controlades per empreses familiars (a Cervera els transitaris) i grans societats (a Portvendres la companyia Mixta), que contractaven mà d'obra al jornal.

La lluita de classes, un concepte aparegut a mitjans del segle dinou i teoritzat per Marx, és de fet un conflicte d'interessos oposats, els dels patrons que busquen rendibilitzar els seus negocis, i els dels seus treballadors que volen millors condicions de treball i de vida. Molt aviat els qui compartien els mateixos interessos van unir-se per poder defensar-los millor. L'època de l'explotació sense fre dels obrers mal pagats va portar el naixement dels primers moviments col·lectius, les primeres grans vagues, i l'aparició dels primers sindicats.

L'any 1906 a Cervera es trobava aquest conflicte d'interessos, entre les transbordadores i els transitaris. En primer lloc pel salari, cosa que va motivar la primera vaga, el febrer del 1906, i poc després la unió per la defensa del seu treball va portar les transbordadores a la creació d'un sindicat. La solidaritat del treball s'organitzava.

2.1.- La primera vaga de les transbordadores, per vint-i-cinc cèntims més

Edmond Blanchon : *“Les dones es van posar en huelga perquè van demanar un augment de vint-i-cinc cèntims. No podien viure, i es van parar. I com sempre certs amos van dir “sí, els hi donarem”, però d’altres van dir no.”*

“La vaga de les transbordadores de taronges a l’estació de Cervera només ha durat un dia, els patrons s’han mostrat força conciliadors, sobretot perquè l’augment de sou reclamat per les obreres ja els havia estat promès, feia tres anys, de resultes d’una cessació de treball. [...] Per no haver de deixar podrint-se a l’estació de Cervera un nombre relativament considerable de vagonets carregats de taronges, els transitaris han decidit que pagarien de la seva butxaca l’augment demanat.” (Prefectura. Qüestionari de la vaga de febrer de 1906).⁵⁴ (trad.)

Feia tres anys que els transitaris havien promès a les dones que transbordaven les taronges un augment de sou. Fins aleshores les *remplisseuses* cobraven setanta-cinc cèntims per cada vagó transbordat i les *videuses* un franc, i volien que se’ls paguessin vint-i-cinc cèntims més, però els transitaris no volien compartir els seus guanys.

A finals de febrer, quan la campanya del transbord de taronges estava al seu punt més fort, les transbordadores van tornar a reclamar als transitaris l’augment de vint-i-cinc cèntims, i com que no se’ls va donar van acordar posar-se totes en vaga. La vaga es va declarar el dia 25 de febrer per l’endemà al matí, i el dia 26 ningú va pujar a l’estació per transbordar les desenes de vagonets que havien arribat d’Espanya, a l’excepció d’una quinzena de dones. Segons el qüestionari de la Prefectura, d’un total de 190 obreres, van haver-hi 175 vaguistes i quinze dones que van treballar durant el dia de vaga. Els transitaris s’exposaven a un col·lapse total de l’estació, i van preferir acordar a les dones l’augment de sou que reclamaven. La vaga va ser curta i les dones van obtenir satisfacció.

L’endemà de la vaga, el comissari de policia Orsini, que ja havia telegrafiat al Prefecte de Perpinyà el dia mateix, va redactar un informe extens per explicar el que havia passat :

⁵⁴ - ADPO 10M 62

« Situació econòmica de les obreres que treballen al transbordament de les taronges.

– La diferència d'amplada de la via de tren espanyola sent més gran que la de les vies franceses, en resulta que les mercaderies venint d'Espanya necessiten una manutenció a l'estació de Cervera i el seu transbord damunt del material dels Ferrocarrils francesos. Les taronges que arriben al detall són entre les mercaderies transbordades les que ocupen durant un cert període el personal més nombrós.

És així que del mes de novembre al mes de maig següent, un centenar de dones són contractades pels Agents de duanes o Comissionaris per aquest transbord. Aquestes dones estan reclutades en la majoria entre les famílies dels treballadors de l'estació de Cervera.

Salari. – Cada vagó a transbordar ocupa cinc dones. Cobraven fins ara 0.75 cèntims per vagó, tret d'una que sent la cap de l'equip rebia un franc. Un equip de cinc dones pot transbordar fins a tres vagons per dia, a raó de dues hores per vagó. Ara bé, aquesta feina i per tant el sou que porta depèn de les arribades d'Espanya. Es pot donar el cas que alguns dies un equip només tingui un vagó a manutenció.

Vaga. – El 18 de febrer corrent, les transbordadores de taronges per l'intermediari dels seus marits, van reivindicar un augment de sou. Van demanar que el sou per vagó transbordat sigui portat a 1 franc per les que cobraven 0.75 i a 1,25 per les que guanyaven 1 franc. Aquestes reivindicacions portades al coneixement dels agents de duanes en el curs de la setmana següent no van ser acceptades, sota pretext que la jornada de la dona ocupada al transbordament no passava d'una mitjana de quatre hores al dia.

La Comissió de la vaga reunida el 25 de febrer a l'ajuntament va portar a la coneixença de les transbordadores la resposta feta a les seves reivindicacions. La vaga va ser decidida per l'endemà, dia 26 del mateix mes.

Final de la vaga. – La vaga només ha durat un dia, el dilluns 26 de febrer. En la vesprada del 26, Monsieur l'alcalde va convocar la comissió nombrada pels Agents de duana. Aquesta va acceptar a la unanimitat les reivindicacions de les transbordadores. El salari ha estat doncs portat a 1 franc per les de 0.75 i a 1F25 per aquelles retribuïdes a 1 franc.

Incidents. – Cap incident seriós digne d'ésser assenyalat s'ha produït durant aquests dies de negociacions ni durant el dia de la vaga, altrament no es temia cap incident donada la situació de família de les vaguistes. » ⁵⁵ (trad.)

⁵⁵ - ADPO 10M 62



Transbordament de taronges a l'estació de Cervera

A dalt, cap als anys 1930, quan Cervera estava inundada per les taronges.
A sota, a principis del segle vint. (Fons Edmond Blanchon)



El qüestionari de la vaga ens aprèn que *“la major part de les obreres són les dones dels empleats de l'estació”*. Els “treballadors de l'estació” és una noció molt vaga, ja que això comprenia molts tipus de feines. Però ja podem distingir diferents categories segons les feines de l'estació que coneixem. Hi ha els assalariats de la Companyia, aquells que tenien un sou fix cada mes i que, per tant, estaven més o menys protegits de la penúria ; i hi ha els ferroviaris que treballaven per la Companyia sense ser assalariats, és a dir que treballaven al jornal, i els jornalers que treballaven pels transitaris al transbord dels vagons espanyols. Però per les dones que havien declarat la vaga i que havien obtingut l'augment de sou, el que guanyaven al transbordament de taronges representava un sou més a la família, en complement del marit. Tot i que algunes famílies necessitaven aquest complement més que d'altres, a totes aquelles dones treballadores de Cervera les unien els mateixos interessos.

2.2.- El sindicat roig

El qüestionari de la Prefectura sobre la primera vaga –un qüestionari de 4 pàgines on es detallen tots els aspectes d'una vaga (condicions de treball abans i després, reivindicacions, durada, nombre de vaguistes...) - indica que *“després d'aquest conflicte les transbordadores de taronges han entès que la seva unió els seria útil per salvaguardar, d'ara en endavant, els drets adquirits”*, i afegeix *“per consagrar aquesta solidaritat, quasi totes elles s'han ajuntat, i a la data del 10 de març corrent, han format un sindicat professional”*.

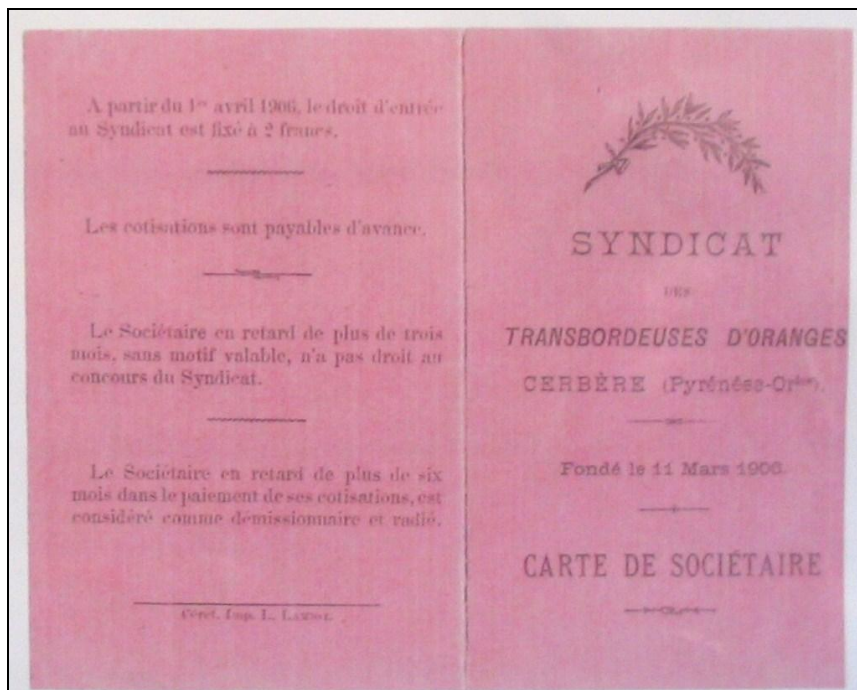
De moment les dones havien aconseguit l'augment de sou i això ja era una gran victòria, representava un augment del terç del salari. Ara calia defensar aquella victòria enfront dels transitaris, i per això tenien pocs mitjans. Un d'ells, de fet l'únic, era la solidaritat.

El 10 de març les dones van crear el Sindicat de les transbordadores de taronges, però l'anomenaven sobretot amb un altre nom, més curt: el sindicat roig. Poc després van firmar amb els transitaris un contracte col·lectiu que les assegurava de treballar per rotació. Dit d'una altra manera, els transitaris perdien el seu privilegi a l'hora de repartir la feina. Eren dues victòries seguides per les dones de Cervera. Dues victòries del treball, que ara depenia menys de les vicissituds del patronat.

Però la constitució d'aquell primer sindicat era irregular, ja que la seva direcció estava formada no per les dones mateixes, sinó pels seus marits, com ho explicava el Sotsprefecte de Ceret al seu superior de Perpinyà :

“Després de la primera vaga un contracte de treball va ser firmat entre els patrons i la mesa del sindicat de les obreres recentment format i compost, en aquell moment, dels

marits de les dones empleades al transbordament. Però el sindicat obrer estava irregularment constituït, per tant es va dissoldre i reformar immediatament després segons la llei, incloent només les dones que pertanyien a la professió de transbordadores.”⁵⁶ (trad.)



Carta d'afiliat del sindicat de les transbordadores de taronges
(Fons Edmond Blanchon)

N^o Matricule: 1111

Nom: ROMEU

Prénoms: ...

Date de l'inscription: 11 MAR 1906

Le Trésorier, ...

Signature du Signataire: ...

Le Secrétaire, ...

ANNEE	MOIS					
	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
1906	PAYE	PAYE	PAYE			
1907	PAYE	PAYE				
1908						
1909						
1910						
1911						
1912						
1913						
1914						
1915						

⁵⁶ - ADPO 10M 62, informe del Sotsprefecte del 17 de setembre

Els marits de les dones van firmar el seu acord, com ho preveia la llei, i el secretari del sindicat havia de ser un home també ; es va triar en Cruzel, que era conseller municipal i adjunt d'en Mitjaville ⁵⁷. Ara el sindicat roig estava format segons la llei, però el contracte firmat amb els transitaris el van fer els delegats del primer sindicat, el que es va haver de dissoldre. Aquest petit detall legal servirà als transitaris per declarar nul el primer contracte.

Però de moment estàvem en plena primavera, les taronges anaven arribant i la feina continuava. A l'abril, per les Pasqües, era quan hi havia més feina a l'estació i les dues-centes dones hi treballaven, cobrant vint-i-cinc cèntims més que l'any anterior. Tothom estava engrescat, però algunes ja començaven a pensar en el mes de maig, un cop la temporada forta hauria acabat i la feina tornés a escassejar.

2.3.- La segona vaga de les transbordadores, per solidaritat

Aquell primer de maig de 1906, dia del Treballador, va ser revolucionari a França. Les organitzacions obreres es van mobilitzar massivament demanant que el temps de treball es reduïxi a vuit hores al dia.

El problema, a Cervera, és que només hi havia quatre hores de treball per dia. I al mes de maig, quan els vagons de taronges que arribaven d'Espanya es feien menys nombrosos, treballar quatre hores era una sort que no totes les dones tenien. En aquella època de l'any un equip de dones només tenia un o dos vagons per transbordar, és a dir una o dos hores per dia⁵⁸.

Les obreres havien aconseguit dos mesos abans un contracte de treball, estipulant que totes les dones treballarien per torns. Aleshores hi havia feina per a totes, però ara el treball tornava a escassejar, com cada any. El sistema de torns que el sindicat roig havia acordat amb els patrons s'aplicava més o menys. Fins el dia en què un transitari va donar prioritat a dues dones que acabava de contractar, per transbordar un vagó que normalment tocava a dues altres dones. Era el dia 10 de maig, el transitari era en Massot i les dues dones que havien estat reemplaçades eren del sindicat roig. Segons l'informe del Sotsprefecte, en Massot les va fer fora "*per haver-lo insultat*". Segui com sigui, quinze obreres més del sindicat van solidaritzar-se de seguida amb les altres dues i van deixar elles també la feina. L'endemà, quan les disset obreres sindicades van tornar a l'estació per

⁵⁷ - Michel Cadé, "Les grèves des transbordeuses d'oranges de Cerdère en 1906", Butlletí del CREPF, n°4, Universitat de Perpinyà, 1990

⁵⁸ ADPO 10M 62, qüestionari de la prefectura per la segona vaga

treballar, en Massot les va despatxar. El vespre mateix es reunia el sindicat i es decidia anar a la vaga, per segon cop en aquella temporada de transbord.

A la diferència de la primera vaga, on totes les dones van suspendre la feina i les que continuaven treballant no podien transbordar ni una cinquena part dels vagons, aquest cop van continuar treballant una cinquantena de dones, i poden elles soles encarregar-se del transbord, que era molt més reduït. El primer dia de vaga (12 de maig) van arribar a l'estació de Cervera trenta-sis vagons de cítrics, que van ser transbordats sense cap problema per les cinquanta dones que continuaven treballant. Aquesta situació es podia allargar molt, ja que els transitaris no necessitaven les dones que estaven en vaga, amb les altres podien anar tirant, sobretot tenint en compte que la temporada de les taronges ja s'estava acabant i que les arribades de vagons anirien disminuint. El dia 13 era dia festiu, ningú va pujar a l'estació a treballar.

L'endemà la situació es va començar a complicar. Des de les nou del matí, trenta-cinc dones van transbordar vuit vagons de cítrics a l'estació. Però a l'hora de la represa, cap a les dues de la tarda, les dones en vaga van anar als accessos de l'estació, i es van produir disputes amb les dones que anaven a treballar. Tres dones van resultar ferides.

El Sotsprefecte de Ceret va anar personalment a Cervera per resoldre el conflicte. La vaga es va acabar el dia 15, i dos dies després el Sotsprefecte va escriure el seu informe pel Prefecte de Perpinyà:

"Tinc l'honor de trametre-us el meu informe sobre la vaga de les transbordadores de taronges de Cervera, declarada l'11 de maig de 1906 en les circumstàncies següents:

El 10 de maig, a les 5 del vespre, dues dones empleades al transbordament de les taronges pel compte de la casa Massot van deixar el treball sota pretext que dues dones novament contractades havien treballat abans elles. Quinze altres obreres de la mateixa casa es van solidaritzar immediatament amb elles i van marxar de l'estació. L'11 al matí, quan van presentar-se al treball van aprendre que havien estat reemplaçades, i el vespre a les vuit el sindicat de les transbordadores, posat al corrent del fet, va votar la vaga.

El 12 de maig va haver-hi 100 vaguistes i 50 no vaguistes; tots els vagons van ser transbordats, però a la tarda la situació va empitjorar de cop i volta; es van exercir violències contra persones, es van cometre traves a la llibertat del treball i l'agitació va arribar al seu màxim quan es va saber que una dona d'una certa edat havia rebut un cop bastant greu a l'ull, d'un transitari que mirava de protegir l'entrada de les seves obreres no vaguistes.

Informat d'aquests fets, vaig prendre en mà els poders de policia de l'alcalde, requerint la gendarmeria local i fent anunciar la meua vinguda en companyia de Monsieur el Procurador.

Arribat a l'estació de Cervera a les 8 del vespre, vaig convocar el Sr. Massot primer, el principal interessat, després la mesa del sindicat patronal i finalment les dones de la mesa del sindicat de les obreres, en presència dels seus marits.

La qüestió es plantejava en un terreny bastant irritant: el Sr. Massot no consentia de cap de les maneres a reprendre les dones que havien deixat la feina, perquè aquestes li havien prodigat insults i fins i tot s'hi havia barallat durant els aldarulls de la jornada; les obreres, per la seva banda, posaven com a condició absoluta la reintegració pura i simple de les seves camarades i l'acomiadament de les dones contractades enlloc seu pel Sr. Massot. Els esdeveniments de la jornada havien irritat els esperits, i s'havien rebut cops da part i d'altra. A mitjanit, després d'haver escoltat separatament les dues parts i havent engegat els preliminars d'una entesa, vaig jutjar inútil de fer una reunió entre patrons i obreres i l'ajornava per una reunió davant el Jutge de Pau, que vam fer cridar per fer firmar una conciliació.

El matí em trobava a l'estació amb Monsieur el Procurador, malgrat la seva promesa de guardar la calma, les dones vaguistes a qui se'ls havia unit un grup sospitós d'homes que no eren obrers ni parents de les dones, van barrar el pas varies vegades mentre provava de mantenir-los a la vora. La seva actitud hostil i els seus crits demostraven la seva ferma intenció d'oposar-se a la represa del treball per tots els mitjans.

Aleshores, aprofitant que passava un tren de mercaderies i amb l'assentiment del cap de l'estació, vaig fer dirigir les no vaguistes al seu lloc de treball fent-les passar per les vies del tren. L'operació va reeixir sense problemes, però quan van anar a dir a les vaguistes que la feina havia reprès i que la seva vigilància havia estat desbaratada, totes es van posar en un estat de sobreexcitació inaudit i ens vam convèncer que no les podíem calmar. Unes volien saltar les barreres de la via, d'altres llençaven crits de mort.

Veient que les no vaguistes estaven de veres en perill, que d'altra banda no estàvem en posició de força i que finalment les negociacions haurien esdevingut impossibles, vaig convèncer els transitaris a fer cessar el treball, amb la promesa absoluta de les vaguistes que se'n tornarien a casa seva de seguida i que no tornarien a entrar en conflicte amb les no vaguistes.

La situació estant més tranqui-la, les negociacions van poder començar en la calma. Vaig organitzar una reunió a l'ajuntament en la qual el Sr. Jutge de Pau d'Argelers va començar les operacions de conciliació. A les dues hores, encara no s'havia arribat a cap resultat, però a les 5 hores, en una última conferència i després d'interminables debats, vaig poder fer votar a la mesa del sindicat els punts adquirits, fent-li remarcar que les dones que es refusaven a totes les concessions, estant sindicades, havien d'inclinar-se davant de la majoria.

D'altra banda, no dissimulava que si la reunió no podia concloure, hauria estat obligat de fer reprendre el treball l'endemà sota la protecció de la força armada. Vaig fer remarcar sobretot al sindicat obrer que les obreres que havien deixat la feina sense consultar-lo abans havien comès una falta i que una organització obrera no podia decretar la vaga de resultes d'un acte isolat d'un o varis dels seus membres.

L'acord va poder ser firmat aleshores, davant del Jutge de Pau, amb les bases següents:

1º El Sr. Massot consentia a reprendre les obreres que s'havien solidaritzat amb les dues primeres.

2º Aquestes serien represes per una altra casa, la casa Coll.

3º A canvi de les concessions i tenint en compte tant l'origen del conflicte com els esdeveniments posteriors, quedava acordat, pel bé de l'apaivagament general, que les violències i injúries serien oblidades i que no s'intervindria cap sanció.

Conformement amb les convencions passades davant nostre i enregistrades en el procés verbal de conciliació del Sr. Jutge de Pau, el treball ha reprès el dimecres dia 16 per totes les transbordadores sense excepció.

El Sotsprefecte" (trad.)

Si durant la primera vaga els marits havien estat molt presents, i eren els que van formar el primer sindicat roig (que després es va reformar únicament amb les dones), durant aquell estiu del 1906, de maig a setembre, van ser les dones que prengueren les iniciatives, la segona vaga la van desencadenar elles per solidaritat. Com escriu en Michel Cadé, *"les dones de Cervera han après a organitzar-se, a defensar elles els seus interessos, a negociar, no pas al marge del món dels homes ni tampoc sense els seus marits, però si amb bastant autonomia."*⁵⁹

⁵⁹ - Michel Cadé, "Les grèves des transbordeuses d'oranges de Cerbère en 1906", op.cit.

A diferència de la primera vaga també, aquest cop hi han hagut manifestacions de violència entre un costat i l'altre. S'han format clarament els dos camps, el de les dones afiliades al sindicat roig, i el de les dones "fidels" als transitaris, la cinquantena que han continuat treballant, i que constituïran al cap de poc temps, elles també, un sindicat.

El qüestionari de la Prefectura per aquella vaga de maig acabava així:

"La vaga de les transbordadores de taronges de Cervera que ha tingut lloc del 12 al 15 de maig inclòs ha estat una vaga de solidaritat obrera i de solidaritat patronal. Els patrons que no estaven sindicats durant la vaga del 26 de febrer darrer han constituït un sindicat. De tal manera que, actualment, les obreres i els patrons estan agrupats al voltant dels seus sindicats professionals respectivament." (trad.)

"Solidaritat obrera i solidaritat patronal", els dos camps estaven formats, i l'enfrontament no trigaria.

2.4.- Els inicis del sindicalisme a la Catalunya Nord

A partir dels anys mil vuit-cents setanta la vaga apareix com l'eina de pressió principal de què disposa el treballador, obrer o pagès, enfront dels patrons. Són també els anys en què es desenvolupa la via sindical, expressió de la necessitat d'unir-se i de solidaritzar-se per obtenir millors condicions de vida i de treball.

Segons en Jean Sagnes a la Catalunya Nord les societats obreres i mutualistes van ser els embrions dels primers sindicats, que apareixen als anys 1880. Els primers sindicats es van formar a Perpinyà, que l'any 1893 en compta set, entre ells el dels empleats del ferrocarril⁶⁰.

L'any 1894 va ser una de les fites del moviment obrer nord català, que va obtenir la creació d'una Borsa del Treball a Perpinyà (17 de març). Aquestes Borses van començar a multiplicar-se arreu de França en aquell moment, tenien com a finalitat posar a la disposició dels sindicats locals un espai de trobada i de reunió, des d'on es podien coordinar, i eren les municipalitats les que cedien els locals.

Els locals de la Borsa del Treball de Perpinyà es van inaugurar el 18 de març del 1894. A la inauguració, presidida per Bardou, l'adjunt del batlle, hi van assistir una quarantena d'obrers i diverses personalitats de la ciutat: Cazes, president de la Cambra de Comerç, els consellers municipals Esteve, Derroja, Bourrat i Bassou, el redactor de *l'Indépendant*, Serre. Després dels discursos els assistents van anar a fer un aperitiu al *Café*

⁶⁰ - Jean Sagnes, *Le pays catalan*, vol.2, Société Nouvelle d'Éditions Régionales et de Diffusion, Pau, 1985, p.746

de France, plaça de la Llotja, i es va oferir un banquet a l'Hotel de França. Després del sopar tothom se'n va anar al *Café Notre-Dame* fins mitjanit passada.

L'adjunt Bardou, en el seu discurs inaugural, havia demanat moderació, i va parlar dels avantatges que tindrien els obrers d'una solidaritat "sàvia i raonada". Però en aquell moment de conflictes no n'hi havia gaires a la Catalunya Nord.



La Borsa del Treball de Perpinyà, a la plaça Rigau (antiga Plaça del Blat) en una postal de principis del segle XX (fons d'imatges de la Mediateca de Perpinyà)

El Ministeri del Comerç i la Indústria es preocupava per aquestes Borses, que no podia controlar perquè depenien de les municipalitats, i va enviar missives a tots els Prefectes francesos demanant-los "*quina influència té la Borsa de Treball en les relacions del capital i del treball*" als seus departaments. Era l'any 1893 i encara no s'havia inaugurat la Borsa a Perpinyà, el Prefecte dels Pirineus-Orientals va respondre això:

"No existeixen establiments industrials al departament, i a Perpinyà, a part de la fabricació de paper de cigarretes, no hi ha cap indústria important. Els obrers i els patrons generalment es coneixen i estan en contacte cada dia. La Borsa del Treball no tindrà cap funció important. Podrà provocar una agitació superficial, vagues o suscitar conflictes entre patrons i obrers, però la seva acció no tindrà repercussions en la massa dels obrers i aquests no en trauran cap profit apreciable.

La majoria dels obrers que componen els sindicats que han adherit a la Borsa semblen animats del desig d'unir-se per la defensa del seu interès. Però l'element dirigent potser no té els mateixos sentiments per l'interès general. Al Comitè general només hi ha socialistes, però cal dir que fins ara aquest comitè no ha posat cap problema a l'administració.”⁶¹ (trad.)

Encara eren els inicis del moviment obrer nord català, però la Borsa del Treball va contribuir a enfortir-lo: publicava un mensual homònim, va fundar una biblioteca, organitzava reunions públiques i ajudava financerament els obrers en vaga. El funcionament de la Borsa era el següent:

“La Borsa del Treball és administrada per un Consell de sis membres, elegits cada any pel Comitè general, que està format per dos delegats de cada sindicat adherent a la Borsa del Treball.

El Comitè general s'ocupa de qüestions exclusivament econòmiques, la seva missió és discutir els interessos generals dels treballadors i vetllar en la bona administració de la Borsa.

El Consell Administratiu no pot actuar en res sense l'aprovació del Comitè general.

La Borsa del Treball ha creat:

1º Una biblioteca professional que està a la disposició dels sindicats;

2º Una biblioteca d'economia social, científica, literària;

3º Una societat de socors mutu dels treballadors sindicats;

4º Una societat cooperativa de consum;

5º Cursos professionals gratuïts;

6º Conferències populars mensuals;

7º Una caixa de socors mutu pels obrers de pas;

8º Una oficina de col·locacions gratuïta.

Globalment aquests diversos serveis funcionen de manera satisfactòria.” (trad.)

El sindicalisme s'afirmava a poc a poc, i l'any 1896 setze sindicats eren representats a la Borsa, alguns de fora vila. El sindicalisme s'estén aleshores al camp, on comencen a declarar-se les primeres vagues. El moviment camperol va seguir la tendència “guesdista”, de l'ala esquerra socialista, liderada per Jules Guesde. També, l'any 1903 es va obrir una Universitat popular a la Borsa del Treball, el comissari de policia de Perpinyà va descriure en una carta al Prefecte el seu funcionament :

⁶¹ - ADPO 10M 85, documents diversos sobre la Borsa del Treball de Perpinyà

“Una vegada per setmana es donen conferències públiques i gratuïtes per la Universitat popular, tractant de qüestions higièniques, de literatura, d'economia social, de ciència, etc. Professors del Col·legi i de l'escola primària superior, Inspectors d'Acadèmia, mestres d'escola, advocats, metges, acorden el seu graciós concurs a aquesta obra. La Universitat popular ha obert una sala de lectura. La biblioteca ha estat creada en part per les donacions que s'han fet, però falten encara moltes obres universitàries i altres.

Els cursos professionals teòrics comprenen les corporacions següents: cuiners, paletes, pastissers, tapissers, picapedrers, ebenistes, fusters i pintors. Els cursos per cada una d'aquestes professions són seguits per una mitjana de 20 alumnes. S'ha proposat d'organitzar també cursos pràctics. Es farà aleshores una distribució de recompenses al final de l'any escolar als alumnes de mèrit.”⁶²

El 1906, el president de la Borsa del Treball de Perpinyà era en Joseph Bertrand, picapedrer, el vice-president Jean Ricart, mecànic, i el secretari general Joseph Bazerbe, tipògraf. Hi havia 30 sindicats inscrits, entre ells cinc on no hi figura el nombre d'afiliats, la resta en sumen 1.797. El sindicat més important era, de lluny, el dels mestres i mestresses d'escola (460 afiliats), el segon el sindicat dels obrers i empleats dels ferrocarrils (250), seguien el sindicat de paletes, el dels treballadors de la terra, el dels empleats dels dos sexes i el dels tonneliers-fondriers (entre 110 i 130 cadascun). Els cinc sindicats on no figuren els afiliats són: els miners de Sahorra, Vernet, Escaró, Taurinyà i Batera, el sindicat de les transbordadores de taronges de Cervera, els espadrillers de Sant Llorens de Cerdans, Costoges i Prats de Molló, el sindicat dels obrers del suro de Ceret i el sindicat dels obrers units de Palaldà.

El sindicalisme guanyava pes a tot el país i també a nivell internacional. El 1889, cinc anys abans que nasqués la Borsa del Treball de Perpinyà, s'havia creat la Segona Internacional. Però a nivell internacional les condicions de treball eren –com avui– molt diferents d'un país a l'altre. Al sud de la frontera, per exemple, el moviment sindical era molt més violent que a França, perquè el govern espanyol no hi tenia la mateixa política que la República del nord. A Espanya una part important del sindicalisme obrer havia triat l'opció apolítica d'ençà dels anys mil vuit-cents setanta, després del desengany de la primera República. La qüestió de si s'havia de participar o no en la política o bé si s'havia d'actuar al

⁶² - ADPO 10M 85, informe del 17 de novembre 1903

marge d'aquesta creava moltes dissensions, i no era l'única qüestió conflictiva dins el moviment obrer internacional ⁶³.

De fet el problema del moviment obrer i treballador és que era molt divers. No passava el mateix dins el patronat, per la senzilla raó que hi havia menys patrons que obrers. Els privilegiats que formaven el grup dels grans empresaris de la Catalunya Nord eren un nucli reduït, quasi una família.

2.5.- La família dels patrons

Amb l'arribada del ferrocarril a Perpinyà els negocis locals van poder mirar més enllà de les Corberes i el comerç va començar a prosperar, sobretot gràcies al vi que es venia molt bé al mercat francès. Els negocis anaven bé i el patronat s'eixamplava, per això l'any 1867 es va crear un Cercle de Comerç a Perpinyà, on la "família comercial" es podia reunir i organitzar-se. A l'origen d'aquesta idea hi trobem les grans famílies d'empresaris nord-catalans, Pams, Bardou, Testory. Aquell any per donar a conèixer el seu projecte van enviar una carta a tots els qui hi podien estar interessats :

"El comerç a Perpinyà s'ha desenvolupat de manera remarcable, sobretot des de fa uns quants anys. Les seves diverses branques, els seus elements s'han estès, multiplicat, i hem de considerar que aquest moviment, lluny d'aturar-se, no pot més que créixer i activar-se cada dia més, al gran profit de tots. [...] Els diversos membres de la família comercial, reunits en un centre comú, on es podrien veure i trobar, aprendrien a conèixer-se millor i a apreciar-se mútuament." ⁶⁴ (trad.)

Més endavant els mateixos empresaris que van crear el Cercle de Comerç decideixen fundar una Cambra de Comerç a Perpinyà. El projecte s'activa durant l'any 1880, i el 3 de gener de 1881 es va crear oficialment la Cambra de Comerç de Perpinyà per decret del govern. Diversos cops l'any els eminents membres de la Cambra es reunien per parlar dels seus negocis, per veure com anaven, per debatre dels problemes que tenia la indústria local, i per intercedir en el Ministeri del Treball d'una sola veu. Era una mena de club dels empresaris.

De Cambres de Comerç se'n van crear moltes, no només a França. Barcelona tenia la seva també. I d'un país a l'altre els negociants i comerciants s'entenien bé. De fet es movien molt, per tot Europa, perquè els negocis no tenien frontera. Per això l'any 1900 la

⁶³ - Al congrés d'Amsterdam de 1904, la Internacional decideix prohibir als partits socialistes de participar al govern

⁶⁴ - ADPO 4M 804

Cambra de Comerç de Perpinyà va proposar la creació d'una secció de llengües, que podria atorgar diplomes de "llengües comercials", amb una estada de dos anys en un país estranger. Els alumnes havien de triar dues llengües, una d'elles obligatòria que havia de ser l'anglès o l'alemany, les dues grans llengües dels negocis en aquest tombant de segle ⁶⁵.

L'expressió "família comercial" no és cap imatge, les relacions entre els homes de negocis molt sovint es concretaven amb matrimonis, i per la Catalunya Nord en tenim molts exemples. El primer fill d'en Dominique Mitjaville es va casar amb la filla d'en Paul Pujade, diputat i president del Consell General dels Pirineus-Orientals. Una de les filles d'en Pierre Bardou-Job, el riquíssim propietari de les fàbriques de paper de cigarretes, es va casar amb en Jules Pams, advocat, negociant marítim i conseller municipal de Perpinyà. El 1913, el mateix Jules Pams, que aleshores era ministre, es va tornar a casar amb l'hereva dels Holtzer, propietaris de les forges de Rià.

La família dels patrons també tenia amics entre els treballadors. Per fer front a les vagues creixents es van començar a crear sindicats pro patronals, o "sindicats grocs". El primer sindicat groc havia estat fundat al Creusot l'any 1899. Aquest sindicalisme, sostingut pel patronat catòlic conservador, va conèixer a principis del segle vint un desenvolupament important ⁶⁶.

També la política participava en aquestes lluites d'interessos, i la llei i l'ordre havien beneficiat durant molt de temps el patronat. És cert que durant la major part del segle dinou els règims polítics, quan eren parlamentaris, eren restrictius, i només hi podien participar les persones que tenien prou fortuna per entrar dins el cens establert. En els règims autoritaris, que no van ser pocs, la cosa era més ràpida encara, participaven a la vida política els amics de les autoritats. En els dos casos la llei i l'ordre anaven del costat dels homes de negocis, dels comerciants, dels inversors i dels grans propietaris, en resum, dels més rics. Aquestes desigualtats socials continuaven sent evidents sota el règim republicà. Una cançó del juliol de 1904, feta per les eleccions municipals a Perpinyà, descriu bé aquesta situació ⁶⁷

[...]

"Bref, pour finir, mes amis
Et c'est moi qui vous le dis,
Vous verrez à la Mairie,

⁶⁵ - ADPO 8M 42, balanç de la Cambra de Comerç de l'any 1900

⁶⁶ - Michel Cadé, "Les grèves des transbordeuses d'oranges de Cerdagne en 1906", Butlletí del CREPF, n°4, Universitat de Perpinyà, 1990

⁶⁷ - ADPO 10M 85

Maison Bartissol et Compagnie,
Vous y verrez dorénavant
Y flotter le drapeau blanc;
Vous y verrez le portrait
De de Linière, notre préfet,
Vous verrez toute la cléricaille
Y faire de bonnes ripailles
Et nous, pauvre populo,
Nous nous crèverons la peau.
Dans quatre ans, c'est notoire,
Nous aurons la victoire
Et, d'un coup de pied quelque part,
Nous les enverrons aux remparts
Et tous les bons républicains
Crieront: A bas les calotins!"

L'Edmond Bartissol, de qui ens parla aquesta cançó, va néixer a les Corberes, al límit entre la Catalunya Nord i les terres occitanes, quan tot just començaven a França les grans obres per la xarxa ferroviària ⁶⁸. Era d'una família de paletes emprenedors, i als disset anys va començar a treballar en les obres del ferrocarril de Narbona a Perpinyà amb l'empresa de maçoneria del seu germà gran, que va estar contractada per la Companyia del Midi. Durant uns anys serà empleat de la Companyia, supervisant els treballs de la línia Perpinyà-Prada, el lloc de treball que calia per començar una carrera en el negoci de la construcció ferroviària. Pocs anys després el trobem a les obres del canal de Suez, i després va anar a Turquia i a Croàcia, també per supervisar obres ferroviàries. Amb tota aquesta experiència i els seus contactes, el jove Edmond Bartissol podia entrar al món dels grans negocis. Durant molts anys viuria entre Espanya i Portugal, perquè allà començaven les grans obres del ferrocarril. Invertia, construïa i recollia beneficis. L'Edmond Bartissol ens ensenya que pels negocis no existien les fronteres, i en particular a la Península Ibèrica, on l'economia estava estretament lligada als capitals estrangers. Van ser els inversors francesos i anglesos els qui van construir els ferrocarrils ibèrics ; les construccions del ferrocarril a Espanya i al Portugal eren llaminereres pels inversors, perquè la mà d'obra hi era molt barata i els governs corruptes.

⁶⁸ - Jean-Louis Escudier, "Un homme d'affaires entre Roussillon et Péninsule Ibérique, Edmond Bartissol (1841-1916)" a *Le Roussillon. De la Marca Hispanica aux Pyrénées-Orientales*, Actes del 67e Congrès de la Federació històrica del Llenguadoc Mediterrani i del Rosselló, Perpinyà, 1995

El material de construcció de les obres on va treballar en Bartissol, a Espanya i al Portugal, venia en major part d'empreses franceses, com Eiffel i les fàbriques Schneider del Creusot ⁶⁹. Les obres de ferrocarrils les supervisaven enginyers francesos o anglesos, formats a les escoles dels Arts i Oficis, i no cal dir-ho tenien un sou molt per sobre del que cobraven els obrers locals, a més dels honors. L'Edmond Bartissol va ser condecorat Comendador del Crist de Portugal, i més endavant el rei li atorgaria el títol de vescomte ; tornant a França, la República afegiria a la seva col·lecció personal de medalles la prestigiosa *Légion d'Honneur*, en agraïment per tots els beneficis que havia portat a la nació.

L'Edmond Bartissol va aliar els negocis i la política, va ser elegit diputat l'any 1902, a la circumscripció de Perpinyà, i el 1906 va ser reelegit a la primera volta. Aquells anys, justament, en Bartissol tenia molts negocis en curs a la capital nord catalana. Feia poc l'empresari havia obtingut de l'ajuntament un contracte per instal·lar l'enllumenat elèctric dels carrers de la ciutat. I el 1904 l'ajuntament va encarregar a l'empresa d'en Bartissol les obres de la demolició d'una part de les muralles. Aquell any van començar els treballs, que durarien dos anys. En el contracte que havien passat l'empresari i la municipalitat, es preveia que la Societat d'en Bartissol recuperaria més d'un terç dels terrenys que quedarien disponibles després de la demolició. El negoci seria molt lucratiu, ja que vendria ben cars aquells terrenys que estaven situats ara al cor d'una ciutat en plena expansió ⁷⁰.

Els Bartissol, Pams, Poujade, Bardou, Mitjaville són uns pocs exemples que mostren bé els lligams que unien "la família dels patrons" però també els negocis i la política. En la lluita entre els interessos dels treballadors i els dels patrons, el pols era molt desigual.

⁶⁹ - Jean-Louis Escudier, op.cit., p.153

⁷⁰ - Ibidem, pp.165-166

Tercera part

La lluita de classes

3.1.- La lluita de classes a Cervera

3.2.- La tercera vaga de les transbordadores

3.3.- Les lluites del treball a la Catalunya Nord a l'inici del segle XX

3.1.- La lluita de classes a Cervera

A Cervera la tensió entre els les treballadores sindicades i els patrons transitaris, que ja era prou evident després de la segona vaga, esdevé preocupant a l'estiu, quan s'anuncia la creació d'un segon sindicat, pro patronal: el sindicat de les transbordadores de fruites, o el sindicat "groc" com li deia tothom. Els transitaris del negoci de les taronges van impulsar la formació d'aquest nou sindicat, que agrupava les transbordadores de taronges que els van fer costat durant les vagues anteriors i que, per la majoria, eren les dones d'empleats dels transitaris. Per en Michel Cadé, *"el sindicat groc representava la lluita sorda que es lliuraven al poble les dones dels empleats i les dones dels ferroviaris, colls blancs contra colls blaus, aspirants a la petita burgesia contra proletaris"*⁷¹.

El 15 de juliol els transitaris van signar un contracte amb el nou sindicat on un dels articles estipulava que les dones que hi estaven afiliades tindrien la prioritat en la feina. Per tant les dones del sindicat roig només podien treballar després de les grogues. Era un cop molt dur, sobretot perquè feia uns mesos, després de la primera vaga, els transitaris havien firmat amb elles un contracte que deixava ben clar que totes les dones treballarien per torns. Però aquest primer contracte va ser declarat nul pels transitaris amb el pretext que en el moment en què es va firmar el sindicat roig estava irregularment constituït.

Era una mostra d'intransigència per part dels transitaris, també de la seva por que hi hagués una nova vaga. Estàvem a l'estiu, en un període de l'any on no hi havia gaire feina pel transbord de taronges a l'estació, però els transitaris volen deixar-ho tot lligat per la propera campanya de transbord. Els primers cítrics arribarien a l'octubre i el moment fort de les taronges començaria al novembre, calia assegurar-se que el sindicat roig no pogués tornar a interrompre el negoci. Per ells, el sindicat roig representava una amenaça constant, i en cap cas un interlocutor. La solució de crear un sindicat groc els va semblar la millor. De fet, també a Portvendres, aquell any, s'hi va formar un sindicat groc dels dockers, per contrarestar el sindicat obrer que havia perjudicat el negoci amb les seves vagues⁷².

A l'estiu del 1906 el conflicte ja es veia inevitable. L'actitud dels transitaris deixava preveure que era impossible arribar a un acord equitable abans l'inici de la campanya de transbordament. D'altra banda les dones del sindicat roig es radicalitzen. En Courtiade, ferroviari de la Companyia del Midi, marit de la presidenta del sindicat i revolucionari notori,

⁷¹ - Michel Cadé, op.cit

⁷² - Michel Cadé, op.cit

excitava els ànims amb els seus discursos improvisats. La convivència al petit poble es feia gairebé impossible. Els transitaris, quan sortien al carrer, sentien com darrere seu es cantaven cançons insultant-los.

El sindicat roig de les transbordadores es va inscriure a la Borsa del Treball de Perpinyà, per veure si les podia ajudar una mica. La Borsa va enviar delegats al poble per fer discursos sobre la lluita de classes, les vagues, els patrons caricaturats... i mentrestant els transitaris no cedien, al contrari; el radicalisme de les roges els havia convençuts més que mai de tenir la raó i la llei de part seva. Però començaven a preocupar-se, no pels seus drets, sinó per les seves persones. Per això, l'onze de setembre, els transitaris van enviar una carta al Prefecte de Perpinyà, exposant-li la situació i fent-li part de les seves inquietuds:

« Monsieur,

A l'hora on començaran les importacions de les taronges i on s'obriran les operacions de transbord a l'estació de Cervera, venim, Monsieur el Prefecte, a recordar-vos el que ha passat en la nostra localitat ara fa uns quants mesos, per poder prevenir, si és possible, el que podria passar-hi d'aquí uns dies.

Després d'una campanya molt violenta feta contra els transitaris de Cervera pel Sr. Courtiade, empleat de la Companyia del Midi, va esclatar la vaga del 26 de febrer de 1906.

Els patrons havent-se mostrat conciliadors i havent acceptat les reivindicacions de les transbordadores, la vaga només va durar 24 hores. Però la calma no podia durar.

Un sindicat roig de les transbordadores es formava el març passat, estant irregularment constituït, va veure's obligar a dissoldre's. Sembla ser que s'hauria tornat a formar el 10 de maig.

Sigui com sigui, l'11 de maig l'acomiadament de dues obreres per causa d'insults al seu patró bastava per fer esclatar una segona vaga, les conseqüències de la qual haurien pogut ser molt desagradables.

El 16 de maig, arran de les instàncies de Monsieur el Sots-Prefecte de Ceret, els patrons cedien a les exigències de les vaguistes.

Aquests fets, bé que segurament encara són presents a la vostra memòria, mereixien ser recordats per mostrar-vos perquè els nostres temors per l'esdevenidor estan fonamentats.

Malgrat l'esperit de conciliació que els patrons han demostrat tenir i que les obreres prenen per un acte de feblesa, aquestes, el salari de les quals malgrat tot és de 3

francs de mitjana per 5 hores de treball, empeses per en Courtiade, no desarmen. Uns articles violents i plens de mala fe van ser publicats pel Petit Méridional els dies 16, 17, 18, 25 de maig i 19 de juliol passats.

Es succeeixen les reunions públiques, en Courtiade n'és l'orador, tenint només com a arguments l'insult i les amenaces. Va demanar suport als delegats de la Borsa del Treball de Perpinyà, que van venir l'1 de setembre per fer una conferència, que enlloc de predicar la pau va preparar la guerra.

En presència de les accions dels Courtiade i altres esvalotats, en presència de les intencions poc tranquil·litzadores manifestades pels sindicalistes a la sortida de la reunió, els patrons no es fan cap il·lusió sobre el que els espera quan reprendrà el treball, saben que hauran de defensar els seus drets. I estan preparats.

Inevitablement un conflicte es produirà, i les seves conseqüències són fàcils de preveure. En aquest conflicte entre dos drets : el dret a la vaga i el dret al treball, els sota signants es desprenen de tota responsabilitat.

És per això que tenen l'honor de fer-vos part dels seus temors, perquè les autoritats competents puguin prendre en temps útil totes les mesures necessàries per impedir aquest conflicte ; i en tot cas, per assegurar l'ordre al carrer i fer respectar la llibertat individual i la llibertat del treball.

Que cadascú faci el seu deure. Nosaltres hem fet i farem el nostre.

Firmat: José Coll, Bauza i Massot, Sebatien Llères, Barrere, S. Llorca, Bertrand, F. Arras, Cosme Basco" (trad.)

S'anunciaven problemes, i pocs dies després d'aquella carta dels transitaris el Sotsprefecte de Ceret va tornar a Cervera, per veure què s'hi passava realment, com estaven els ànims i, esperant trobar un compromís abans que comencés la temporada de les taronges. Havia aconseguit, durant la segona vaga al mes de maig, posar fi al conflicte i mantenir a ratlla els incidents. Però com escriu al seu informe, "*malauradament aquesta calma només era momentània*". Aquest cop, a mitjans de setembre del 1906, va trobar Cervera gairebé en estat de guerra ⁷³ :

"Balanc de la situació actual.

Es componen cançons contra els agents en Duanes i es canten quan passen ; tenen lloc reunions sindicals en les quals el marit de la Presidenta de les transbordadores, el

⁷³ - ADPO 10M 62, informe del Sots-Prefecte del 17 de setembre del 1906

Sr. Courtiade, empleat a l'estació per la Companyia del Midi, es lliura a excessos de llenguatge en unes improvisacions sovint malaurades.

Els patrons, aprofitant de la temporada morta, van cometre el greu error d'afavorir la formació d'un sindicat dit «dels transbordament de fruites », pel qual han reclutat les 60 dones empleades durant la darrera vaga. Refusen qualsevol validesa al primer contracte firmat amb el sindicat roig i renovat, de fet, després de la segona vaga pel procés verbal firmat davant del Jutge de Pau.

Pretenen que aquest contracte ni té cap validesa ja que va ser firmat pels marits de les transbordadores, i sense estipular cap durada.

N'han elaborat un altre el 15 de juliol de 1906, que han fet firmar per 90 dones que no pertanyien al sindicat roig, i des d'aleshores es declaren lligats per aquest compromís. Si els transitaris persisteixen en la seva actitud, i si el primer contracte no és declarat vàlid davant dels tribunals, aquesta situació pot portar a un greu conflicte en el moment de la represa general del treball al mes de novembre.

D'ençà del mes de juliol ja m'havia preocupat d'aquesta situació, però ignorava l'existència del contracte, firmat discretament amb el sindicat groc.

He anat a Cervera, on he fet cridar successivament al despatx de Monsieur el Comissari especial, els transitaris, els delegats de les dites « grogues » i la mesa del sindicat obrer.

Sindicat patronal.

1º Els transitaris no volen reconèixer el sindicat roig, ni tenir cap relació amb aquest mentre el Sr. Courtiade estigui a l'estació de Cervera per empènyer les obreres a l'agitació sistemàtica.

2º No volen sentir parlar de l'aplicació del primer contracte.

3º Diuen voler guardar en prioritat les obreres dites grogues, les altres que vulguin treballar hauran d'enviar-los individualment demandes de treball que examinaran.

4º Són excloses, a priori, les obreres que els han assignat a justícia per ruptura de contracte i les obreres que els van insultar.

5º Totes les obreres han d'adherir al nou contracte.

He demanat als patrons què volien dir en la seva carta per l'expressió « Estem preparats ». Un d'ells, el Sr. Massot, m'ha respost que si els atacaven farien ús del seu revòlver. M'he revoltat enèrgicament contra aquest propòsit, recordant als delegats que fora del cas de legítima defensa tot acte d'aquesta naturalesa portaria immediatament a una acció judicial.

El sindicat nou.

La delegada del sindicat groc ha declarat, per part seva, que ella i les seves camarades no permetrien a les altres obreres treballar a costat seu si no adherien als seus estatuts.

Sindicat roig.

Les dones d'aquest sindicat mantenen enèrgicament les seves reivindicacions, el manteniment integral del primer contracte, i no dubtarien a oposar-se per la violència a la represa del treball.

Opinió.

La solució pacífica i la única possible d'aquest conflicte seria una rotació equitativa, de preferència per ordre alfabètic, entre totes les obreres. Però els patrons que al cap de la segona vaga hi havien consentit ja no volen, en l'estat d'esperit en què es troben, acceptar-ho de cap manera, ja que es veu clarament després d'haver parlat amb ells que han pres les mesures que he detallat abans més que res per temor d'una nova vaga que els podria sorprendre de nou en el moment en què el transbordament de fruites estigui al seu màxim. També cal remarcar que el discurs del Sr. Courtiade i l'actitud d'algunes de les sindicades d'ençà de l'última vaga poden justificar aquesta aprehensió.

Crec que seria útil provar ràpidament un nou intent de conciliació on es podria elaborar un contracte de treball acceptat per tots i presentant més garanties. He cregut senyalar als agents de duanes que el règim de favor consentit a un sindicat en exclusió de l'altre era una mesura delicada i que haurien de reflexionar-hi, tenint en compte l'actual sobreexcitació dels esperits.

Les sindicades roges accepten la idea de la reunió, però les grogues no semblen voler acceptar-lo.

Es desprenen dues conclusions molt clares sobre la situació actual :

1º No hi ha hagut cap nova acció per part de les vaguistes que justifiqui les mesures preses pels patrons, que de fet han pres la iniciativa sols.

2º El problema només es pot arreglar per la via judicial, resolvent la qüestió de la validesa dels contractes, o mitjançant un nou arbitratge." (trad.)

Malgrat la bona voluntat del Sotsprefecte, ja no hi podia fer res. No disposava de lleis per evitar conflictes d'aquesta mena si els patrons no volen cedir. El sistema era així. La llei,

al contrari, preveia el dret al treball, en el sentit que els patrons eren lliures de contractar qui volien.

A nivell de la legislació francesa, el problema delicat del dret de vaga i del dret al treball va aparèixer ràpidament, i es van provar de buscar solucions. De fet l'any 1900 es discutia un projecte de llei sobre l'arbitratge de les vagues ; el text preveia que si la majoria dels obrers votaven la vaga s'imposaria la cessació del treball a la minoria, per evitar els enfrontaments entre els vaguistes i els grocs. Aquesta va ser la reacció dels representants de la Cambra de Comerç de Perpinyà ⁷⁴:

“Considerant que la vaga obligatòria deixa el patró a la mercè de l'obrer i li prohibeix d'assumir obres de llarga durada, ja que no pot preveure un sou estable per calcular el preu de cost dels seus productes;

Considerant que el vot que imposa a la minoria la cessació del treball porta perjudici a la llibertat individual;

La Cambra de Comerç de Perpinyà,

Prega els representants de rebutjar aquesta llei; de salvaguardar els interessos amenaçats de la indústria francesa; de protegir la llibertat de l'obrer associant-se al principi, proclamat a la tribuna de la Cambra dels diputats per l'eminent president del consell, el Sr. Waldeck-Rousseau, quan va dir: “El dret d'un obrer, ni que sigui l'únic a treballar, és igual que el dret de tots els altres a no treballar.” (trad.)

Tota la intransigència estava aquí. És l'antagonisme entre dues classes que no es podien i no es volien entendre. A Cervera, la intransigència dels transitaris, alimentada per l'actitud d'alguns sindicalistes, els havia encegat la raó. Quan cuejava l'estiu del 1906 ja era fàcil de preveure que s'apropava una altra vaga, i que aquesta seria la més dura i llarga de totes.

3.2.- La tercera vaga de les transbordadores

Edmond Blanchon: *“N'hi van haver dos o tres, de huelgas... la més forta va ser en novembre del mil nou-cents sis. N'hi va haver una que va posar el coll sobre la via quan hi havia una rama de vagonets que baixava...”*

⁷⁴ - ADPO 8M 42, Balanç de la Cambra de Comerç de l'any 1900

Qüestionari de la Prefectura sobre la vaga de les transbordadores de taronges, els mesos d'octubre a desembre de l'any 1906⁷⁵

"Causes determinants de la vaga. El 15 de juliol de 1906, un contracte ha estat firmat entre els patrons i les obreres del sindicat de transbordament de les fruites que s'acabava de formar. Per aquest contracte els patrons donaven la preferència del treball a aquestes obreres al detriment del sindicat de les transbordadores de taronges. Les obreres afiliades a aquest sindicat només haurien treballat després de les que estaven afiliades al sindicat de transbordament de fruites.

Demandes dels obrers al principi de la vaga. Les obreres del sindicat de transbordament de taronges demanaven que les obreres dels dos sindicats treballessin per rotació general, és a dir en les mateixes condicions i sense preferència marcada.

Condicions dels patrons al principi de la vaga. Les obreres afiliades al sindicat de transbordament de fruites amb qui un contracte havia estat firmat tindrien la preferència pel treball, i les obreres afiliades al sindicat de transbordament de taronges treballarien després de les primeres, és a dir quan hi hauria suficient feina per contractar-les.

Informacions complementàries.

"D'ençà de la vaga del mes de maig de 1906, les transbordadores de taronges de Cervera es dividien, les unes per interès, les altres per conveniència. La major part d'elles estaven en aquell moment afiliades al sindicat dit "de les transbordadores de taronges". Després un nou sindicat dit "del transbordament de fruites" es formava i conclouïa amb els patrons-transitaris un contracte pel qual la preferència era donada als seus membres, pel treball de transbordament. De manera que les transbordadores que s'havien quedat al primer sindicat només podien treballar després de les seves companyes del nou sindicat.

Les transbordadores, sentint-se ferides per la preferència acordada a les seves companyes que s'acabaven de separar d'elles, van reclamar als patrons per l'intermediari del sindicat la rotació general entre les obreres dels dos sindicats. Aquesta rotació va ser refusada. Les dissensions es van agreujar i els dos sindicats rivalitzaven per la defensa dels seus interessos respectius." (trad.)

⁷⁵ - ADPO 10M 62

La primera vaga es va arreglar entre la gent de Cervera, l'alcalde Mitjaville va fer d'àrbitre. La segona va veure com el conflicte es tornava més violent, i va caldre fer venir el Sotsprefecte de Ceret i el Jutge de Pau d'Argelers per trobar una solució. Entretemps, a l'estiu, arran de la creació d'un sindicat groc i del problema jurídic del primer contracte, que els transitaris han decidit de no respectar, les dones del sindicat roig apel·len als tribunals de justícia i s'inscriuen a la Borsa de Treball de Perpinyà. El conflicte de Cervera arriba als diaris de la comarca i de la regió, els delegats de la Borsa de Treball se'n van al poble per fer-hi conferències i fan publicitat del que s'hi passa. La petita societat de Cervera es veu immersa en la lluita de classes, s'han format dos partits oposats que s'arriben a odiar.

En aquesta tercera vaga, la més llarga i dura, el nou protagonista és l'Estat, que intervé amb els seus gendarmes i amb els soldats de l'exèrcit. La força va ser l'única manera de fer acatar la llei i l'ordre, en nom del dret al treball.

3.2.1.- Les taronges de la còlera

Segons el qüestionari de la Prefectura, la tercera i última vaga es va declarar el dos d'octubre, i es va acabar a principis de desembre, és a dir que va durar dos mesos llargs. A principis d'octubre començaven a arribar vagons de taronges a l'estació de Cervera que se'n anaven cap al mercat francès, però les arribades de taronges només eren considerables a partir de mitjans de novembre, i des d'aquí anaven creixent fins a arribar al punt màxim durant el mes desembre.

Aleshores el sindicat roig tenia unes dues-centes afiliades i el sindicat groc al voltant d'un centenar. I es veia ha venir una tardor conflictiva. Durant la segona vaga es va arribar als punys i des d'aleshores les tensions no havien parat de créixer, sobretot des que es va crear el sindicat pro patronal de les grogues i que els transitaris havien firmat amb ell un contracte prioritari, negant la validesa del primer contracte passat amb les dones del sindicat roig. Però el Sotsprefecte no es donava per vençut encara, i continuava parlant amb uns i altres per arribar a una entesa abans que comencessin a arribar les taronges de la còlera. Malauradament no va poder-ho aconseguir, com ho explicava en una carta al Prefecte, el 1er d'octubre:

“Tinc l'honor d'informar-vos que els patrons havien acordat que les transbordadores que havien atemptat contra la llibertat del treball [durant la vaga de maig], serien represes i que podrien treballar sense condicions, tret de la de treballar després de les dones afiliades al sindicat groc.

Ahir al vespre el sindicat roig va reunir-se a l'ajuntament per deliberar sobre aquestes concessions: a l'unanimitat van ser rebutjades i el sindicat demana la rotació general.

S'ha de començar de nou altre cop, doncs, però aquesta vegada sense possibilitats d'èxit.

Per evitar aldarulls immediats, només em queda fer entendre a les sindicades roges que han d'esperar una decisió judicial sobre la qüestió de la validesa del primer contracte intervingut entre elles i els transitaris.

La reunió d'ahir va ser agitada, però la mesa va predicar la calma.” (trad.)

A l'estació hi treballaven unes vuitanta dones, cada dia arribaven com a màxim entre quinze i vint vagons i les dones afiliades al sindicat groc, que tenien la prioritat de la feina, els transbordaven sense problemes. En aquell moment Cervera ja sortia als diaris. El *Petit Méridional* havia enviat un dels seus periodistes al poble per informar-se del que s'hi passava, i havia publicat uns quants articles un pèl partidistes.

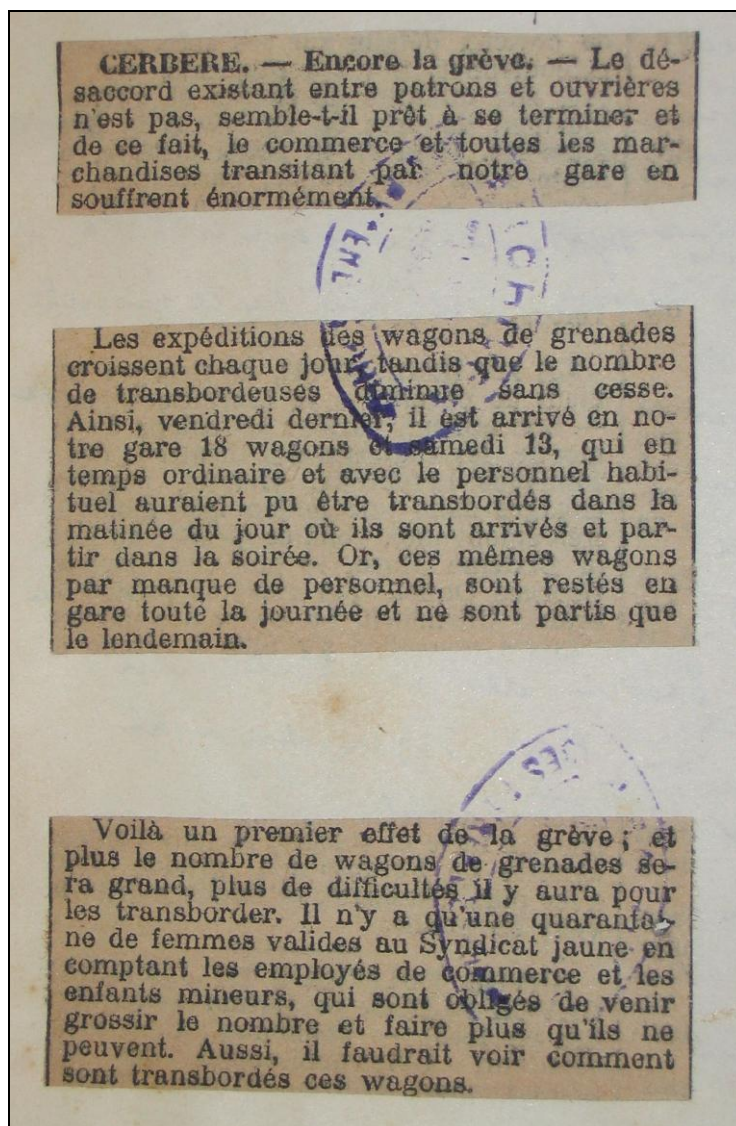
De fet el transbord es feia en tota normalitat, el corresponsal del *Petit Méridional* estava exagerant la situació. Els diaris, en aquella època, sovint es preocupaven poc de donar una informació seriosa i rigorosa, el que comptava era manipular els fets segons el propi interès. Darrere d'aquesta campanya periodística apareixia també el nom de l'alcalde de Cervera. Així ho deien els transitaris de Cervera en una carta al Prefecte ⁷⁶ :

“No són els transitaris que han volgut la situació actual, però si el Sr. Alcalde, el nostre competidor, que voldria aprofitar-se de l'actual desordre per fer-se una clientela que sol·licita en va des de fa anys, malgrat tots els seus reclams.

La classe obrera hàbilment mantinguda en aquest estat d'agitació encara no ha entès que l'estaven enganyant per una qüestió d'interessos.” (trad.)

Els transitaris mallorquins tenien raó, en part. En Mitjaville controlava ja el transbord del vi amb els seus vagons-cisterna (els famosos “wagons-foudre”) i ara volia fer-se un lloc en el lucratiu negoci del transbord de taronges. Per això des del principi havia fet costat a les vaguistes, i per això, ara, havia incitat aquells articles del *Petit Méridional*. El que volia era desacreditar els transitaris mallorquins, que tenien la part grossa del pastís de taronja, per poder recuperar la seva clientela. Enmig de tots aquests conflictes d'interessos entre els transitaris, qui en patia les conseqüències eren les dones del sindicat roig, que començaven decidides una vaga llarga i dura per poder tornar a treballar unes quantes hores al dia.

⁷⁶ - ADPO 10M 62, carta dels transitaris al Prefecte del 10 d'octubre 1906



Els articles partidistes del *Petit Méridional*
(ADPO 10M 62)

Les roges, veient que els patrons no els feien cas i que el treball reprenia a l'estació, van decidir aleshores prendre la iniciativa. El quinze d'octubre va marcar veritablement l'inici del conflicte; aquell dia el Prefecte de Perpinyà va rebre el següent telegrama :

"EXTREMA URGENCIA SOTSPREFECTE CERET EN DESPLAÇAMENT A CERVERA A PREFECTE PERPINYA = SITUACIO ENCARA AGREUJADA TENINT EN COMPTE L HORA I ELS MITJANS DE COMUNICACIO NOMES POGUT REUNIR TRETZE GENDARMES DONES S HAN ESTIRAT A TRAVES EL CARRER I MALGRAT PRECS I ADVERTIMENTS HAN PERSISTIT OBSTACULITZAR LLIBERTAT TREBALL NO ESTAVEM EN FORÇA SUFICIENT PER DISPERSAR GRUP ABSOLUTAMENT INDISPENSABLE PER IMPEDIR ESCENES RENOVARSE DE VIGILAR ENTRADES DE TOTS ELS CAMINS , ENVIEU URGENCIA DEMA

PRIMER TREN CINQUANTA GENDARMES MINIM IMPOSSIBLE ALTRAMENT GARANTIR REPRESA TREBALL I IMPEDIR DESORDRES =” (trad.)

Estirant-se a través dels carrers que anaven del poble a l'estació, les dones del sindicat roig van impedir que les grogues anessin a transbordar els vagons de taronges. Tothom es va esvalotar. El Sotsprefecte va reunir les dues parts per reprendre les negociacions, això si després d'haver enviat el telegrama al Prefecte demanant més gendarmes.



Les vaguistes del 1906 (imatge del llibre *Cerbère t'estimi*)

Els transitaris mallorquins de Cervera van assistir a les negociacions, però tot plegat era només una farsa per guanyar temps. Mentre es negociava els vagons s'anaven transbordant; i alhora, discretament, els mallorquins avisaven l'ambaixador d'Espanya a París de la situació. En el telegrama que li van enviar deien que estaven en perill de ser atacats per les vaguistes, que els vagons de taronges estaven aturats a l'estació, que les roges impedièren per la violència a les grogues de treballar, que la municipalitat protegia les roges vaguistes i que la gendarmeria era incapaç de protegir el transbordament, i demanaven a l'ambaixador que intervingués davant les autoritats franceses perquè assegurin *"la protecció de les seves persones i de la seva indústria"* ⁷⁷. De la mateixa manera van enviar un altre telegrama al Ministeri de l'Interior, demanant que es prenguessin les mesures necessàries perquè les roges no poguessin altre cop impedir el transbordament.

El cos de gendarmes enviat aquells dies a Cervera estava comandat pel capità Delorme, que veia a venir que les negociacions no arribarien a cap resultat, i ja preveia les mesures que s'imposaven en aquest cas :

"A Cervera les negociacions continuen, però sembla poc probable que es concloguin. En el cas en què no s'arribi a cap entesa dissabte al matí, les traves a la llibertat del treball tornarien a començar de seguida i amb encara més violència ja que les transbordadores consideren que les han enganyat. Ja no serien aleshores unes quantes vaguistes que tindrem a davant, sinó uns 500 avalotats, entre ells uns 150 homes, a més de dones i nens decidits a tot.

Per evitar la invasió de l'estació i garantir la protecció del treball haurem de vigilar totes les entrades del poble. Seran necessàries doncs noves forces per assegurar la protecció dels treballadors i de l'estació internacional.

A més, es tem que mentre estarem ocupats a l'estació una part de les vaguistes vagi al poble i provi de saquejar i incendiar les cases de 4 o 5 transitaris que ja han estat designats.

Amb Monsieur el Sotsprefecte i Monsieur el Comissari especial, creiem que una nova força de 25 a 30 gendarmes i de 150 homes d'infanteria (per vigilar les sortides) ens serà en aquest cas indispensable." (trad.)

⁷⁷ - ADPO 10M 62, telegrama del 16 d'octubre 1906

El General Bertrand, comandant de les divisions d'infanteria estacionades a Perpinyà, va respondre amb el vocabulari succint i pràctic dels militars:

“He donat les ordres necessàries per què dues companyies del 24e d'Infanteria Colonial, de 80 homes cada una, estiguin a punt per sortir de seguida que l'ordre els serà donat.” (trad.)

3.2.2.- La llei i l'ordre

Edmond Blanchon: *“Van fer venir l'armada de Perpinyà, el vint-quatrième régiment d'infanterie coloniale. N'hi van haver dos, d'aquests que van vindre, que se van casar amb dones d'aquí. Aquests els van fer venir perquè cadascú [els transitaris] escollís qui volia per transbordar els vagons... i es clar, certs transitaris donaven prioritat a unes més que a d'altres. Allevontes l'armada va venir... i l'armada no ve davant de les dones, ja m'entens? Tinc el diari d'un de l'armada. Quan els van despertar i els van dir que anaven a Cervera es pensaven que es preparava una guerra contra Espanya. I quan van veure que era contra les dones, i que eren dones guapes...”*

Els reforços de l'exèrcit van arribar a l'estació de Cervera el dia 20 a dos quarts de quatre del matí. Són dues companyies de vuitanta homes cada una, de les tropes colonials estacionades a les casernes de Perpinyà. Entre ells hi havia un jove caporal de 22 anys originari de Còrsega, es deia Antoine-Baptiste Lorenzi i sempre portava a sobre un petit carnet de butxaca on hi anotava les seves observacions ⁷⁸ :

(traducció) “19 d'octubre 1906

Mobilització

Va ser com un llampec: a dos quarts de sis del vespre el quarter és consignat. Els soldats que havien tingut la bona pensada de sortir abans d'aquesta hora ens feien, de lluny, signes d'adéu als que estàvem mirant des de les finestres.

Què passava?

Un general de l'exèrcit havia arribat a la nostra guarnició, potser s'esperava un senyal d'alerta? Se sentien rumors: a Cervera, uns insurgents espanyols, Carlistes, han passat la frontera, per la nit dues companyies seran mobilitzades. Estupor general! Es discuteix, alguns s'ho creuen, els altres dubten. Mentrestant als despatxos hi havia un

⁷⁸ - L'escrit de l'Antoine-Baptiste Lorenzi prové del fons personal de l'Edmond Blanchon.

veritable enrenou, els furriers corren als magatzems i tornen amb provisions de tota mena.

La meua companyia ha estat designada. Els caporals reben els queviures per les seves escuades; però es fa tard, el clarí ha sonat i la major part dels homes han anat a dormir. La companyia ha d'estar en peu de guerra a mitjanit.

Hi estava, però a quin preu. Per part meua, vaig haver de despertar un per un els meus homes, explica'ls-hi amb bones paraules perquè els destorbava del seu son; em van obeir no sense manifestar el mal humor comprensible d'algú a qui desperten massa d'hora.

Sona la una. Reunió! Ens precipitem davant la porta del despatx de la companyia, els nostres oficials estan aquí. Algunes paraules del capità ens aprenen de què tracta la història: les transbordadores del partit roig a Cervera, ajudades pels homes, han ocupat l'estació i impedit el transbordament de les fruites vingudes d'Espanya, per tant ens caldrà protegir les dones que volen treballar...

Tot plegat ens fa somriure i ja ens imaginàvem tots que marxàvem per tornar al cap de 24 hores. I a més, ens les hauríem amb dones, que posen coqueteria fins i tot en els seus excessos de còlera. Mentre cadascú s'imaginava la seva pròpia història, vam prendre alegrement el tren Express de les 2h51 del matí i una hora després arribàvem a Cervera.

20 d'octubre

Impressions del primer dia

Havia trobat asil en un racó de la sala d'espera de 3a classe i m'havia estirat a sobre un banc, el cap damunt del meu sac.

Dues hores de son m'havien més aviat cansat que no pas tret la fatiga de la nit passada, i no vaig esperar que s'aixequi el sol per deixar el meu "llit" i prendre l'aire fresc del matí.

Tenia ganes de veure aquell poble que coneixia tant poc, i em semblava que el seu aspecte em revelaria moltes coses: tot hi era tranquil, una boira lleugera envoltava les cases, petites onades s'allargaven a la platja de sorra i clapotejaven contra les roques; algunes xemeneies fumaven, i això em va donar la pensada de fer preparar el cafè als meus homes i me'n vaig tornar a l'acantonament ben serè.

Ja feia dia, tothom estava despert i ja ningú es fregava els ulls. Però no hi havia vaguistes. Què esperaven? Han perdut la fe en la seva bandera vermella, deien alguns.

Davant de l'estació en vam veure algunes, i uns quants dels nostres els enviaven graciosos saluts de la mà.

A les 10h, lleugera emoció; hi havia vaguistes a les sales d'espera! Hi anem corrent. Però quina sorpresa ens vam endur quan ens vam topar nas a nas amb una desena de joves noies. Ens esperaven somrient, la boca en cor, tremoloses de curiositat.

Els més desconfiats dels nostres, els escèptics, deien "és una trampa", d'altres hi veien una bona ocasió de passar el temps, i es van posar a xafardejar i a xerrar, a confondre's en paraules d'admiració que les morenes i les rosses esvalotades escoltaven amb orgull.

Confesso que n'hi havia algunes a qui no els faltaven encants, i per part nostra exercíem en elles l'atracció d'allò desconegut.

Els Colonials no sempre tenim una excel·lent reputació i crec que és un error, hi ha en l'exèrcit colonial, quasi cosmopolita, joves de molt valor: els que busquen viatges, aventures, veure coses noves, el trien per temperament; als altres, més pràctics, els atreu la perspectiva d'una bona jubilació i bastant prompte; finalment, la resta hi busca l'oblit d'una joventut agitada i sovint malaurada. Segurament que n'hi ha alguns de dolents, no que ho siguin de mena però a cops, amargats pel clima, la malaltia, per una vida dura i monòtona, busquen un remei als seus mals, i és aleshores que cometen actes blasmables.

Érem, doncs, l'objecte d'un examen minuciós per part d'algunes de les jovess cerverenques que provaven d'endevinar quines eren les nostres intencions i si les seves previsions estaven corroborades.

Per la meua banda vaig parlar amb una d'elles: em va donar molts detalls sobre la causa de la vaga, em va parlar llarga estona sobre ella, les seves proeses dels dies passats i, finalment, va plànyer els pobres soldats que haurien de passar-les magres per res.

El clarí ens va cridar tots a l'acantonament, i vet aquí perquè vam ocupar provisionalment només la sala d'espera, l'haviem d'evacuar, però on aniríem? Per albergar els soldats no és necessari un llit ben preparat ni tampoc una taula ben servida, allà on hi caben uns quants paquets s'hi poden posar militars. I les autoritats de Cervera ens van proposar molt gentilment unes andanes plenes de pols, exposades al vent i a la pluja, i sense palla.

Isolats al fons d'un avenc, vet aquí on havíem d'esperar els esdeveniments i quina havia de ser la nostra existència a partir d'ara.

La primera setmana.

Ja a l'endemà de la nostra arribada, vaig fer coneixença amb uns quants empleats de l'estació per conèixer les seves opinions sobre la vaga. No vaig tardar a adonar-me que tots eren del partit de les vaguistes. Els hauria pres al primer cop d'ull per uns bons socialistes, però vistos de més a prop descobria en ells un veritable odi contra les obreres del partit groc. Això em va fer desconfiar.

Aquella vaga que semblava estar causada per la indigència de les dones roges no em va semblar més aleshores que el resultat de dissensions polítiques, i això va refredar considerablement el meu entusiasme cap a les vaguistes.

Vaig aprendre també, o més aviat vaig endevinar, que l'arribada de la tropa havia determinat un canvi en el "modus vivendi" de les roges. Ara es veien en la impossibilitat d'impedir per la força el treball de les seves pacífiques rivals, van demanar a parlamentar, i nosaltres vam poder gaudir d'una tranquil·litat relativa."
(trad.)

El soldat Antoine-Baptiste Lorenzi era responsable d'uns quants homes, probablement tenia una graduació subalterna, caporal o sergent per exemple. No era un oficial, però tampoc un soldat ras. Quan ens parla "dels seus homes" ho fa en un to paternalista, però té raó quan diu que els colonials no tenien una excel·lent reputació.

Amargats per la monotonia, com diu, buscaven un remei als seus mals. Pels colonials acantonats a les casernes de Perpinyà, el remei era una petita escapada amb el tren a Portbou, on la beguda era barata i les noies també. Justament aquell any 1906, l'embriaguesa dels soldats en permissió que anaven a Portbou a fer la festa va causar alguns incidents. Era el mes de febrer, i les queixes de les autoritats de Portbou van arribar al comissari especial de Cervera, que va fer un informe al Prefecte ⁷⁹:

"Des de fa bastants anys s'ha establert una certa tolerància en aquesta frontera, en relació als militars en uniforme i sense armes, perquè puguin anar a Portbou [...]. Però des de fa un quant temps alguns militars del 24e regiment colonial de la guarnició de Perpinyà han pres el costum els diumenges i els dies festius d'anar amb les seves armes a Portbou, on per la seva actitud agressiva originen incidents enutjosos [...]. Uns colonials havien insultat l'exèrcit [espanyol] rememorant-li els desastres de Cuba, i havien tingut paraules malaguanyades sobre la nació espanyola." (trad.)

⁷⁹ - ADPO 4M 146, informe del 5 de febrer 1906.

L'informe continua explicant que la guàrdia civil volgué intervenir però fou rebuda violentament pels colonials francesos, que tragueren les seves armes. Finalment els grisos es van retirar, preferint no arriscar-se a provocar un incident encara més nefast. El Comissari de Cervera acabava dient que *“aquests incidents fan una molt mala impressió en l'espirit de la població de Portbou, que bé que té una simpatia molt viva per França, ja no vol tolerar que uns militars estrangers en armes causin desordres en la seva pacífica localitat.”*

Però els colonials de Perpinyà poc es preocupaven de les queixes de la guàrdia civil. El 18 de desembre del mateix any tres soldats del 24è regiment colonial, dels que estaven acantonats a Cervera per les vagues (feia dues setmanes que s'havien acabat aleshores), van tornar a fer rebombori al poble fronterer. Un informe del comissari de Cervera (19 de desembre) en va relatar les peripècies:

“Ahir, dimarts 18 de desembre, cap a les 9h1/4 del vespre, tres soldats del 24e colonial, dos d'ells en armes i que semblaven en fort estat d'embriaguesa, es presentaven a l'alcazar de Portbou, i havent refusat de pagar el bitllet d'entrada van fer irrupció a la sala d'espectacle tot cridant i gesticulant [...]. Com que es negaven a sortir de la sala van haver de ser desarmats per força.” (trad.)

Va intervenir després el director de l'escola francesa de Portbou, en Paul Dustou, i va aconseguir que se'ls tornessin les armes, prometent a l'Inspector que parlaria amb els soldats per fer-los entrar en raó i que se'n tornessin a Cervera. Però els dos soldats no tenien ganes de marxar encara, i a mitjanit tornaven a protagonitzar aldarulls: *“els dos soldats –diu l'informe- es trobaven en una casa de tolerància amenaçant en fer servir les seves armes”*, perquè no els quedaven diners per pagar les noies del local, probablement. Finalment van acabar entregant les seves baionetes a la policia, i segurament l'endemà es van despertar amb un bon mal de cap.

Era a mitjans del mes de desembre, per tant feia prop de dos mesos que aquells homes dormien damunt la palla a les andanes de l'estació de Cervera, i tot per vigilar vagons de taronges. Podem entendre que tinguessin ganes de canviar d'aires. Els seus oficials, en canvi, tenien reservades habitacions confortables al *Café de la Plage*, que pagava l'Estat.

En general la reputació dels colonials no era de les més bones, i no ens ha d'estranyar que segons el capità de gendarmeria Delorme als habitants de Cervera no els agradés gaire l'arribada dels soldats, però com diu *“l'efecte moral va ser considerable”*. El dia 20, quan van arribar els colonials, només hi havia un vagó de taronges a l'estació, que va ser transbordat per vuit dones del sindicat groc protegides per una secció de soldats. Els

informes dels dies següents destaquen la poca feina de transbordament que hi havia a l'estació. Durant aquets dies ni tant sols hi havia treball per totes les dones del sindicat groc.

A mitjans del mes de novembre es preveien més vagons de taronges, aquest era el moment en què les dones en vaga podrien fer més pressió, ja que en el punt fort de la campanya de transbord es necessitaven unes 180 treballadores i al sindicat groc només n'hi havia un centenar. Però els transitaris ja havien previst una solució alternativa per trencar la vaga. S'havien contractat a l'avança setanta-cinc homes de Banyuls. Això preocupava molt el capità Delorme, que escrivia al Prefecte que "*si aquests homes vénen serà la revolució a Cervera, els habitants mai voldran deixar entrar aquests intrusos*" ⁸⁰. El poble estava dividit, les famílies i amics de les dones en vaga i els de les que continuaven treballant es tenien un odi mutu, però res d'això preocupava els transitaris, que només pensaven en els seus vagons de taronges que havien d'arribar puntualment als destinataris. Mentrestant s'estava esmicolant la fràgil convivència social del poble.

Al mes de novembre, les tensions van creixent amb les arribades de taronges. Les grogues pujaven cada dia a l'estació, on treballaven sota la protecció dels colonials. Però en Mitjaille, que també participava al transbord de taronges, feia treballar dones del sindicat roig per transbordar els pocs vagons que tenia. És a dir que unes quantes dones del sindicat roig treballaven a l'estació al costat de les grogues. Ens podem imaginar els insults i les amenaces que es llençaven d'un vagó a l'altre... De fet corrien rumors que les dones en vaga pujarien a l'estació per impedir el transbord, mentre que les roges que hi treballaven transbordant els vagons d'en Mitjaille encetarien una batussa dins de l'estació. Tothom desconfiava dels altres, però de moment no passava res, i els soldats protegien el treball de prop. Els vagons arribaven més nombrosos, aquell any els negocis rutllaven bé pels transitaris mallorquins, i per fer front a la feina havien fet venir dones de Portbou i contractaven també els marits de les dones del sindicat groc.

Les dones en vaga del sindicat roig van provar de fer pressió per mitjà de la llei, enviant una queixa al Prefecte perquè a l'estació hi treballaven noies menors d'edat. A França existia una legislació des de feia uns quants anys per regular les condicions de treball, i entre altres coses estava prohibit contractar menors de setze anys per treballs on s'havien de carregar pesos de més de quinze quilos. Es va enviar l'Inspector departamental del treball a Cervera per comprovar-ho, vet aquí el que va respondre (29 de novembre) :

(traducció) "*Monsieur el Prefecte,*

⁸⁰ - ADPO 10M 62, carta del 24 d'octubre

Monsieur el Ministre de Treball m'ha fet saber que de resultes d'infraccions relatives a la sobrecàrrega de nens de menys de 18 anys que treballen pels transitaris de Cervera al transbordament de taronges, heu demanat la presència de l'inspector del treball durant un quant temps per fer cessar aquestes contravencions.

M'han cridat dos cops a Cervera, el primer a data del 9 d'octubre, el segon el 21 d'aquest mes [novembre], he tornat doncs a aquesta localitat per fer-hi les indagacions necessàries.

Monsieur el Comissari especial que he vist per aquest tema m'ha dit sempre que exerceix una vigilància constant sobre les transbordadores i que només ha sorprès fa uns dies una noia de 15 anys portant una cofa de taronges de 10 a 15 quilos.

Monsieur l'adjunt de l'alcalde que he vist en la meva darrera visita m'ha dit que va adreçar al Prefecte un procés verbal constatant una contravenció al decret del 31 de juliol de 1894 sobre les sobrecàrregues. Ha afegit que d'ençà d'aquesta constatació es malfiaven d'ell i que li era impossible de constatar de nou les contravencions, si n'hi ha, ja que les dones el vigilen.

En la meva primera visita del 9 d'octubre vaig explicar a Monsieur l'alcalde la dificultat que hi havia per constatar aquestes infraccions.

L'Inspector del treball és conegut a Cervera i de seguida que se'l veu venir s'avisa a tothom de la seva presència, ja que té per missió de constatar les contravencions que són l'objecte de queixes constants de les roges contra les grogues.

És molt difícil constatar aquests fets, per això cal verificar a l'interior de cada vagó qui hi ha, ja que és impossible des de les vies jutjar, entre els nombrosos va-i-vés de les dones transbordadores damunt les passarel·les de comunicació dels vagons espanyols als vagons francesos, de l'edat de cadascuna, per descobrir si n'hi ha realment algunes que tinguin menys de 18 anys; a part que cal sorprendre la jove mentre treballa, pesar la seva cofa i constatar si el pes sobrepassa el que fixa la llei.

Per això caldria cada dia una persona en permanència davant de cada vagó.

Messieurs l'alcalde de Cervera, l'adjunt i els Comissaris especials poden constatar les contravencions, però tots ells són coneguts dels transitaris i del personal que té sempre un ull a l'aguait.

Al meu parer cal buscar la causa d'aquestes queixes reiterades en l'estat actual de sobreexcitació en què es troben els esperits arran de la vaga. Monsieur l'adjunt em deia, amb raó, que si l'acord es podia fer totes aquestes denúncies més o menys fundades caurien d'elles mateixes."



Les dones en vaga ocupen l'estació, 29 de novembre del 1906

Una de les dones va relatar en una carta aquest episodi: *"Estem defensant els nostres drets des de les quatre del matí de peu. Teniem 40 gendarmes per barrar-nos el pas però malgrat tot hem passat. Estem al transbordament per imperdir les grogues de treballar i quan ens hem posat a dinar ens han vingut a fotografiar amb la patrona i les aprenentes. Estem molt enfadades."* Els homes es queden al distància. (fons Edmond Blanchon)

La llei i l'ordre estaven de part dels transitaris. Sota la protecció de la llibertat del treball, els transitaris feien venir homes i dones de fora del poble per no haver de donar feina a les dones sindicades. A més, havien de pagar un sou més elevat que el normal als treballadors que venien de fora, ja que hi entrava el transport per venir fins a Cervera. Estava clar doncs que els transitaris no deixarien anar la corda. I les dones del sindicat roig miraven com les altres anaven a treballar sense poder fer-hi res. Una d'elles va tirar una pedra a les grogues que treballaven, des de dalt de la penya que hi ha sobre l'estació, ferint una dona⁸¹. Els ànims estaven escaldats. Finalment les dones en vaga van decidir fer una última estrebada per veure si podien arrencar la corda de les mans dels transitaris. Els soldats i els gendarmes vigilaven els accessos a l'estació del costat del poble, però no de la

⁸¹ - ADPO 10M 62, telegrama del comissari especial del 28 de novembre

banda de la muntanya, i les dones de Cervera la coneixien bé. Era el 29 de novembre del 1906 :

“COMISSARI ESPECIAL A PREFECTE PERPINYA = LES TRANSBORDADORES DE TARONGES DEL SINDICAT ROIG HAN ENVAHIT L ESTACIO I S HAN ESTIRAT DAMUNT LES VIES DEL TREN FORCES GENDARMERIA I COMPANYIA COLONIAL INSUFICIENTS PER ASSEGURAR LLIBERTAT TREBALL PER RAO DISPOSICIO ESTACIO NOMES PUC MANTENIR ORDRE = “ (trad.)

Era l'última temptativa de les dones en vaga. Van fer la volta de la muntanya, van entrar a l'estació per darrere i es van estirar damunt les vies del ferrocarril. I malgrat el sindicat groc, malgrat tots els gendarmes, malgrat els reforços de l'exèrcit, van impedir que sortissin els trens carregats de taronges. Durant un dia aquelles dones van deixar plantats els trens, els patrons i l'exèrcit. Però l'endemà se'ls va fer fora per força, com ho explica el capità Delorme al seu informe diari:

“Des de les 6h del matí s'han instal·lat controls de colonials i de gendarmes a les principals sortides per impedir que les vaguistes penetrin damunt les vies; a la mateixa hora, els altres gendarmes i colonials disponibles han estat designats per fer fora les vaguistes que havien passat la nit dins dels vagons que servien al transbordament de les taronges.

Després de nombroses negociacions del Sotsprefecte i del Procurador de la República i després de les comminacions usuals, les vaguistes, en nombre de 60, dones i homes, han evacuat l'indret.” (trad.)

Era l'últim acte de la vaga de les transbordadores, que finalment pocs dies després van acceptar a mitges les condicions dels transitaris. D'ara endavant les dones del sindicat groc tindrien la prioritats en la feina, però només al matí, i a la tarda les dones dels dos sindicats treballarien per torns. Era una mitja derrota pel sindicat roig, i una recompensa ben insuficient després de dos llargs mesos de vaga i dels sacrificis que els havia costat.

Qüestionari de la Prefectura sobre la tercera vaga – Condicions de represa del treball

(traducció) *“Les obreres del sindicat de transbordament de fruites conservaran la preferència, però a condició que aquesta preferència o prioritats només s'exerciria una vegada al dia (el matí), de manera que les obreres del sindicat de transbordament de taronges (vaguistes) puguin també treballar, a la tarda. El treball s'efectuarà per cada casa de transbord, i les obreres formarien equips de cinc començant per aquelles afiliades al sindicat de transbordament de fruites. Les altres (vaguistes) també*

formaran equips per cada casa, i treballaran després de les primeres en condicions equitables. També, les obreres vaguistes reprendrien el seu lloc en els primers equips del sindicat oposat a mesura de les vacances.”

El conflicte a Cervera va continuar l'any següent, el 1907. El podem seguir a través els articles que, de tant en tant, es publicaven al mensual de la Borsa de Treball de Perpinyà⁸². Pel que s'hi diu, alguns transitaris no van respectar l'acord passat amb el sindicat roig, que preveia donar feina a les dones sindicades per torns. El mensual d'abril ens informa també que les dones del sindicat roig havien portat l'afer als tribunals. En tot cas, el sindicat roig va continuar existint i les dones de Cervera van continuar la lluita per defensar el seu treball.

3.3.- Les lluites del treball a la Catalunya Nord a l'inici del segle XX

El sindicalisme i les reivindicacions dels treballadors apareixen en moments de dificultats, i quan començava el segle vint l'atur ja era un problema a la Catalunya Nord. Una comissió de la Borsa del Treball va estudiar com s'hi podia posar remei i va redactar un informe pel Prefecte i l'Ajuntament de Perpinyà amb una sèrie de propostes “*justificades en tots els punts pels sofriments de la immensa majoria del proletariat rossellonès*”⁸³. Era l'any 1902, Perpinyà continuava creixent cada vegada més i feia un quant temps que es debatia la qüestió de la demolició de les muralles, i això representava feina. La comissió de la Borsa del Treball demanava que es prengués ja la decisió de la demolició, que feia massa temps que es posposava⁸⁴:

“Els treballadors rossellonesos suporten sense murmurar les calamitats sense nombre de què són víctimes. Però l'abatiment els prendria de pressa si el govern no els ajuda a sortir del marasme en què es troben.

Li seriem reconeixents, Monsieur el Prefecte, si pogués dir al govern que només depèn d'ell de tornar la prosperitat d'abans a un departament minat per la misèria.

Quan es faci la demolició de les muralles seguiran la construcció de nous barris que, tot embellint la ciutat, asseguraran durant temps la feina a les diverses branques de la classe obrera.” (trad.)

⁸² - ADPO 991PER 1

⁸³ - ADPO 10M 85

⁸⁴ - ADPO 10M 85

Una altra de les preocupacions del moment era l'atur agrícola, segons l'informe de la Borsa del Treball, el causant n'era el maquinisme, que s'havia introduït després de la crisi de la fil·loxera a les grans propietats per fer-les més productives i rentables:

“El desenvolupament considerable del maquinisme ha portat un cop terrible a la classe obrera dels treballadors agrícoles.

Les poderoses màquines, mogudes pel vapor, extreuen de la terra una sobreabundància de collites que havien de millorar, sembla ser, la situació tant precària del treballador agrícola.

Però res d'això. El maquinisme només ha fet créixer el nombre de miserables. La mà d'obra i la petita propietat pateixen aquesta terrible competència. Allà on cinquantes de treballadors treballaven durant bona part de l'any, la màquina ha fet taula rasa: amb prou feines alguns obrers treballen, aquí i allà, en les magres tasques que la ingrata màquina encara no els ha pogut robar. És el progrès a l'inrevés.” (trad.)

De fet des de la crisi de la fil·loxera es va desenvolupar una agricultura de tipus capitalista, molt productiva, i a principis del segle vint començaven les primeres crisis de sobre producció. Hi havia massa vi al mercat i des del 1900 els preus del vi baixaven. La vinya del Rosselló a principis del segle estava en crisi, i els petits vinyaters i els treballadors del camp n'eren les primeres víctimes.

A l'agost del 1903 es va crear la Federació dels Treballadors Agrícoles del Midi, adherida a la CGT (la Confederació General del Treball, organització sindicalista revolucionària). El mateix any una mala collita va provocar l'acomiadament de nombrosos treballadors i la disminució dels seus salaris, i l'any següent, el 1904, un moviment de vagues camperoles es va estendre des de les regions vitícoles de l'Herault i l'Aude fins a la Plana del Rosselló. Segons en Jean Sagnes va ser un moviment d'una importància encara mai vista, van ser desenes de milers els obrers agrícoles que es van mobilitzar, en certs pobles tothom va seguir⁸⁵. El moviment estava ben organitzat i enquadrat pels sindicats i comitès, la situació política era favorable, governava aleshores una coalició d'esquerres, amb republicans, radicals i els socialistes de Jean Jaurès, i les forces d'ordre no van intervenir. Els treballadors en vaga van acabar obtenint les seves reivindicacions, que eren l'augment del sou i la reducció de la jornada laboral (són les reivindicacions que van protagonitzar quasi totes les vagues en aquell moment). Els treballadors de la terra van prendre consciència de la seva força, i van comprovar l'eficàcia de l'organització sindical, per

⁸⁵ - Jean Sagnes, sld., *Le pays catalan*, op.cit., p.748

això el nombre d'afiliats va augmentar durant els anys següents. Però els propietaris també van prendre consciència del perill que representava la solidaritat dels treballadors.

La segona meitat d'aquell any 1904 va canviar la situació. La federació dels Treballadors Agrícoles del Midi va tornar a cridar a la vaga, perquè les condicions obtingudes s'apliquessin a la pràctica. Aquesta vaga seria més dura, hi van participar uns 10.000 vaguistes, més occitans que nord catalans. Però aquest cop l'exèrcit va intervenir. En resum, l'any 1904 va significar pel camp rossellonès el despertar del sindicalisme agrícola.

No només al camp hi havia problemes. L'estiu de 1904 hi va haver un conflicte laboral a Portvendres, els obrers del port es van declarar en vaga per aconseguir, també, la reducció de la jornada laboral i un augment de sou. En aquesta ocasió es va arribar ràpidament a un acord.

El procés verbal d'arbitratge del 30 de juny de 1904, que posà fi a la vaga, acordava 9h30 de treball efectiu, repartides en quatre tandes: de 5h a 8h, de 9h a 12h, de la 1h30 a les 4h, i de les 4h30 a les 6h. Però el conflicte, aparentment, no estava tancat del tot. El 28 de juliol del 1905, una lletra de la Companyia Mixta de navegació al Prefecte diu *“tenim algunes divergències a Portvendres amb el personal que contractem per carregar i descarregar les mercaderies dels nostres vaixells que fan la línia postal entre Portvendres i Alger i Portvendres i Orà”*⁸⁶. El motiu ara era el treball de nit : els obrers demanaven que es consideri treball de nit –i per tant que sigui remunerat com a tal- la feina que es feia al vespre si el vaixell, previst per la tarda, arribava tard. S'hi menciona un tal Ficat, que era president del sindicat d'obriers del port.

Els empresaris de la Cambra de Comerç veien amb preocupació aquestes vagues que perjudicaven molt els negocis, sobretot a Portvendres, que ocupava un lloc important en el tràfic mediterrani. L'informe de la Cambra per l'any 1906 hi feia referència :

*“Esperem que la laboriosa població de Portvendres no estarà gaire temps agitada per noves vagues locals, i que no haurà de patir el contracop tant nefast de vagues com les que van immobilitzar durant un mes sencer les flotes i el comerç del Mediterrani.”*⁸⁷
(trad.)

L'any 1906 els treballadors del port no havien fet cap vaga, com passava aleshores a Cervera. En aquell principi de segle la costa de l'Albera, terra d'indústria, de patrons i de jornalers, era un nucli de conflictes entre treball i capital i s'hi desenvolupava un sindicalisme

⁸⁶ - ADPO 10M 62, vagues de l'any 1906

⁸⁷ - ADPO 8M 48

combatiu. L'altre nucli calent de la Catalunya Nord en aquell moment, a banda de la costa de l'Albera i del camp en crisi, eren les mines del massís del Canigó.

Fédération des Travailleurs Agricoles et Parties Similaires de la Région du Midi
AUX

TRAVAILLEURS AGRICOLES

Camarades de Travail,

Les exigences de plus en plus onéreuses de la vie, l'instabilité de plus en plus précaire de notre misérable condition de salariés d'un côté, le développement croissant de la conscience syndicaliste d'un autre, ont donné à la classe ouvrière rurale la volonté et la puissance d'acquiescer elle-même de notables améliorations.

Ce réveil des énergies prolétariennes affirmant leur droit à l'existence provoque — de la part du patronat menacé dans ses privilèges — une résistance acharnée : les avantages que nous avons obtenus sont battus en brèche ; un chômage intense nous accule à la misère ; tout est mis en œuvre pour nous faire dévier de notre but et briser notre élan.

Travailleurs, ne nous laissons pas prendre aux menées patronales ; il nous faut conserver les améliorations acquises et lutter pour en conquérir de nouvelles ; il nous faut participer à l'action prolétarienne du 1^{er} MAI ; il nous faut poursuivre la réalisation des revendications du Congrès de Narbonne : l'unification des salaires et des conditions et heures de travail, l'ALLOCATION JOURNALIÈRE DU VIN A TOUS LES TRAVAILLEURS !

D'ailleurs les propriétaires eux-mêmes l'ont maintes et maintes fois promis. Le Congrès viticole de Béziers (1903) vota à l'unanimité l'allocation de deux litres de vin à tous les ouvriers employés aux travaux de la vigne ou manutentionnant le jus du raisin. Lors des manifestations populaires, lors des meetings contre la fraude, cette promesse a encore été souvent répétée. La C. G. V. a engagé les propriétaires à accorder le vin, de même que les syndicats régionaux, de même que de nombreuses sections locales. Sauf quelques exceptions, toutes ces promesses, ces vœux, ces décisions sont restés **LETTRE MORTE !** Cela prouve encore une fois que nous n'avons rien à

attendre de nos employeurs, même quand pour la défense de leurs intérêts, nous tombons sous les balles homicides des Lebels.

Nous n'aurons donc que ce que nous saurons leur arracher, que ce que nous saurons leur imposer.

Nous considérons que l'allocation journalière du vin est un droit pour tous les travailleurs agricoles et viticoles, un droit naturel sur le produit qu'ils font venir, auquel ils consacrent tout leur travail.

Nous avons donc tous le devoir de réclamer ; notre offensive s'impose, et matérialisant notre action, dressant nos cahiers de revendications, délimitant notre effort, nous devons réclamer au premier rang

Le Vin à tous les Travailleurs.

Le vin est généralement accordé aux diverses catégories d'ouvriers gagés. **Pourquoi les uns, pourquoi pas les autres ?** On le donne volontiers à tous ceux de n'importe quelle corporation (charpentiers, maçons, serruriers, etc.) qui travaillent sur la propriété. **Pourquoi en priver ceux qui le font venir.**

On le donne dans certaines régions, dans certaines localités, dans certaines exploitations. **Pourquoi pas dans toutes les régions ? Pourquoi pas dans toutes les localités ? Pourquoi pas dans toutes les exploitations ?**

Le vin, même ceux qui l'ont déjà obtenu, même ceux qui en récoltent personnellement ; les uns et les autres avons tous **le même intérêt à généraliser cette mesure dans toute la région.** Il est entendu que nous devons obtenir satisfaction sans diminution de salaire ou augmentation de la journée du travail.

Ainsi la classe ouvrière forte par sa cohésion et sa solidarité, entraînée d'un bel élan vers la justice sociale, acquerra de ses efforts personnels toujours et davantage d'améliorations tangibles et s'acheminera sûrement vers la société future faite de bien-être et de liberté.

TRAVAILLEURS,

A la période de propagande et d'organisation que nous avons entreprises doit succéder la période combative ; ne nous cantonnons plus dans une défensive pure et simple, prenons l'offensive et vigoureusement luttons :

*Pour le respect de nos conditions de travail !
Pour la conquête d'améliorations nouvelles !
Pour la suppression du Chômage !*

ET SURTOUT :
Pour le Vin à tous les Travailleurs !!

LE COMITÉ FÉDÉRAL.

Lire tous les mois le « TRAVAILLEUR DE LA TERRE »
organe de l'Union Fédérative Terrienne.

Ne peut être affiché qu'avec un numéro de 0.18
Narbonne. — Imprimerie Veuve BOULET

Proclama de la Federació de Treballadors Agrícoles del Midi,
1er de maig 1906 (ADPO, 4M790)

A principis del segle XX hi havia tres grans grups de mines al Conflent: les de Fillols, les de Rià i de Sahorra, i les de Vernet-Escaró ; més les mines de Batera, a l'altre costat del Canigó.

Després de la crisi dels anys 1880, la producció va reprendre cap al 1896 molt més forta i no parava de créixer. A Fillols i a Vernet les explotacions havien estat adjudicades a societats anònimes amb grans capitals. A Rià i Sahorra, la Societat que explotava les mines pertanyia en majoria a la família Holtzer, que tenia varies fonerries a la vora del Loira. La història d'aquesta família i de la seva implantació a Rià la coneixem bé gràcies a les investigacions de Edwige Praca i Madeleine Souche⁸⁸. Els Holtzer van invertir a Rià des dels anys 1860 i des d'aleshores la major part de la població del poble va treballar per la seva Societat, a les mines, a les fàbriques, i en el transport dels minerals i carbons. Els Holtzer eren de tradició protestant i mantenien en les seves fàbriques una actitud paternalista amb els obrers. Per l'allotjament dels treballadors, per exemple, van fer construir una caserna obrera de varis pisos i una sèrie de cases. La situació a les altres mines del Canigó era menys favorable, però en general les condicions de treball a les mines eren dures.

Al final del segle dinou la República es preocupava d'evitar els conflictes del treball. La societat francesa havia estat molt dividida als anys de la guerra contra Prússia i havia viscut aleshores una guerra civil que va deixar moltes cicatrius. Tots els polítics de la República havien viscut la guerra civil francesa dels anys 1870 i sabien quin era el risc de mantenir una societat dividida. Calia evitar les tensions, reconciliar els francesos entre sí i fer de les noves generacions ciutadans fidels a la nació i al seu règim polític. És en aquest marc que es van fer les diverses lleis socials dels anys 1890, i entre altres coses es van voler millorar les condicions de treball a les mines. El 1894 (Llei del 29 de juny) es feia obligatori tenir un règim de prevenció social a les mines. Però tot sovint les societats propietàries no tenien pressa en aplicar les normes, sobretot quan això significava reduir una mica els beneficis. El 1905 per exemple el Ministeri de Treball va provar d'obtenir una millora de la jubilació pels miners, però a les mines del Canigó cap dels propietaris havia seguit els precés del ministeri. Existien mútues pels obrers, que els ajudaven en cas d'accident o de malaltia, però estaven controlades i gestionades pels directors de les mines i no pels treballadors.

L'any 1883 es va fundar a Saint Étienne la Federació nacional dels miners. A les mines del Canigó els moviments obrers es van començar a organitzar a principi del segle vint, a partir de les mútues obreres. A Rià s'hi va crear la Mútua Independent, a part de la mútua controlada i dirigida per la Societat. Aleshores es començava a reivindicar la reducció

⁸⁸ - Edwige Praca i Madeleine Souche, "Industrie métallurgique et protestantisme dans les Pyrénées-Orientales : L'exemple des sociétés Holtzer à Rià (1859-1909)", *Domitia* n°5, octubre 2004, pp.73-108

del temps de treball i l'augment de sou, i alguns ja parlaven de declarar la vaga. Els de Batera van ser els primers.

La vaga dels miners de Batera va tenir lloc del 12 al 19 de desembre del 1905⁸⁹. La causa era l'acomiadament, "*per provocació a la vaga*", de Jacques Casso, miner i president del sindicat de miners creat feia poc a Corsaví. El treball va reprendre, sense que Jacques Casso hagi estat readmès. Les mines pertanyien a Monin, un industrial que vivia entre Arles i Paris. Aquell any hi treballaven 350 obrers, entre ells hi havia 129 francesos (gent dels pobles veïns) 121 italians, 55 grecs i 45 espanyols, que cobraven per dia (unes 10-11h de mitjana) entre 3,25 i 4,65 francs, i pels infants entre 2,5 à 3 francs. La jornada laboral era de 8 hores pels que treballaven a l'interior i de 10h pels que estaven a l'exterior.

Els obrers que eren nadius de Corsaví havien format un sindicat, que al moment de la vaga tenia 84 afiliats, 64 homes i 20 nens. Tots ells es van declarar en vaga i van impedir el treball a la mina, i la resta dels obrers, estrangers en majoria, no van poder treballar. Això va crear una situació de conflicte entre els mateixos miners, però també va despertar els obrers de les altres mines del Canigó, com ho explica el qüestionari de la Prefectura:

(traducció) "*Els obrers estrangers que treballaven en aquesta mina no volien perllongar el seu atur forçós i volien prendre la decisió de forçar les galeries amb el ganivet a la mà. El moviment vaguista a provocat, a més, el despertar de nombrosos miners de les mines veïnes de Saorra, Escaró i Castell, al canton d'Oleta.*

Després de reunions i conferències, actualment en curs, és probable, segur, que tots els obrers de l'altre costat del Canigó formaran un sindicat, i que serà molt més important que el de Batera o Corsaví.

Això són noves vagues en perspectiva pels temps propers, i aquests ajudaran els altres en les seves reivindicacions futures."

Qui va redactar el qüestionari tenia tota la raó. Entre el final de l'any 1905 i l'inici del 1906 es van constituir sindicats a totes les mines del Canigó, i aquell any tots declararien la vaga, solidaris els uns amb els altres. La reivindicació era la reducció de la jornada laboral a vuit hores pels que treballaven 10 o 11h al dia. La vaga va començar a Fillols a finals de gener de 1906 i quasi de seguida es va estendre a les altres mines, mobilitzant més de 700 obrers.

A Rià, a principi de febrer el director delegat de la Societat dels Holtzer, Pelet, va concedir bona part de les reivindicacions sindicals dels miners de Saorra, però aquests

⁸⁹ - ADPO 10M 62, qüestionari de la Prefectura del 12 de gener del 1906

decideixen continuar la vaga per solidaritat amb la resta de vaguistes ⁹⁰. El director de la Companyia de Fillols, Dineur, és molt més intransigent. Amb el pretext que no estava mandatat per concedir les reivindicacions va refusar l'arbitratge del Sotsprefecte de Prada. Els vaguistes, escalfats, aniran a davant de casa seva a llençar pedres als vidres. Tampoc a Riols s'accepten les reivindicacions i la vaga continua. A Saorra, en Pelet va aconseguir que els seus obrers deixin la vaga, vist que a les altres mines les vagues podien continuar bastant encara i que ells ja havien obtingut les reivindicacions. A Saorra es va reprendre el treball el 23 de març, però les altres vagues continuaran dos mesos més. Finalment el treball va reprendre el 23 de maig a Riols i el 4 de juny a Fillols.

El 1906 va ser doncs un any de lluita del treball, no només a Cervera, sinó també a gran part de la Catalunya Nord, a la costa, a la plana i a les entranyes de la muntanya.

⁹⁰ - Edwige Praca i Madeleine Souche, op. cit.

Conclusions

El poble de Cervera era, a l'inici del segle XX, un exemple a escala local dels canvis econòmics i socials provocats per la industrialització del segle XIX ; i el conflicte que hi va tenir lloc durant l'any 1906 és, ell també, un exemple local de les lluites del treball que tenien lloc arreu de l'Europa industrial. Karl Marx va escriure, l'any 1871, *“la terra on brota la nostra Associació és la pròpia societat moderna”*⁹¹.

L'arribada del ferrocarril a la Catalunya Nord, durant la segona meitat del segle XIX, va propiciar en poc temps un canvi enorme en el territori i en la seva economia (primera part). L'antic sistema de producció basat en la policultura de subsistència va evolucionar cap a una monocultura de la vinya, destinada al mercat francès ; al final del segle XIX apareix ja una viticultura més productiva, sobretot després del pas de la fil·loxera, amb la introducció de les màquines, de nous empelts i de productes químics per ensulfatar. Les comunicacions facilitades pel tren van permetre el desenvolupament d'activitats industrials a la Catalunya Nord, com l'explotació minera del massís del Canigó, la fabricació del paper de cigarretes “Job” o la indústria agroalimentària amb l'aperitiu “Birrh”.

El ferrocarril va fer prosperar el comerç a tots els pobles on va arribar, però és a la costa de l'Albera on el seu impacte va ser més evident. En l'espai d'un o dos decennis van

⁹¹ - Karl Marx, Manifest del consell general de l'Associació Internacional dels Treballadors sobre la guerra civil a França el 1871

néixer dos nous pobles, Cervera i Portbou, es va desenvolupar el transport marítim a Portvendres, es va crear la fàbrica de dinamita de Polilles i van prosperar les activitats tradicionals, la vinya i la pesca ; a la costa de l'Albera el ferrocarril va iniciar un veritable procés d'industrialització.

Les noves activitats creades a la costa de l'Albera van crear centenars de llocs de treball, però eren feines al jornal, i depenien d'uns pocs patrons i de grans companyies : la societat Nobel a Polilles, la Companyia de navegació Mixta a Portvendres, la Companyia del Midi pel funcionament de les instal·lacions ferroviàries. De la mateixa manera podem citar les societats creades per l'explotació de les mines del Conflent, formades per capitals diversos o controlades per grans famílies d'industrials, com els Holtzer o els Schneider, o la família Bardou-Job, que ocupava un centenar de treballadors i treballadores amb la seva fàbrica. A Cervera, el transbord manual de les mercaderies necessitava també centenars de treballadors i treballadores, i era controlat per unes poques famílies de transitaris.

El sistema de treball era, per tant, desequilibrat ; les condicions de treball dels treballadors, que sovint eren contractats al jornal, depenien exclusivament de la voluntat dels patrons. Es per això que en el tombant del segle, en tots aquests "nuclis industrials" van aparèixer conflictes pel treball, oposant els treballadors i el patronat. A l'inici del segle XX es van declarar nombroses vagues per reivindicar millors condicions de treball, els miners del Canigó, els dockers de Portvendres i les transbordadores de Cervera en són uns pocs exemples.

En el cas de Cervera, l'interès és que podem observar amb molt detall, gràcies a la documentació conservada, el desenvolupament del conflicte del treball que hi hagué entre les transbordadores i els transitaris.

Primer les dones es van mobilitzar per interès comú: les reivindicacions de la primera vaga, el febrer del 1906, són per un augment salarial, com la majoria de vagues en aquell moment. L'alcalde Mitjaville va fer d'intermediari entre les vaguistes i els transitaris. Va ser el primer pas de la solidaritat del treball, ja que poc després es va constituir el sindicat de les transbordadores. Les dones, sindicades, guanyaven força per defensar els seus interessos, i van aconseguir la firma d'un contracte de treball col·lectiu per repartir la feina.

La segona vaga marca l'inici del conflicte. El motiu de la vaga va ser, aquest cop, la solidaritat amb dues dones sindicades que havien estat reemplaçades. En Massot, el transitari originari de Banyuls que estava implicat en l'acomiadament de les dues transbordadores, es va mostrar intransigent. També va aparèixer la divisió entre les transbordadores en vaga –un centenar- i les que van continuar treballant –una cinquantena.

Aquest cop les dones en vaga van haver d'impedir les no-vaguistes d'anar a treballar, bloquejant les entrades de l'estació. El Sots-Prefecte i les forces de gendarmeria locals van haver d'intervenir, però les vaguistes tenien l'avantatge del nombre ; com ho deia el Sots-Prefecte "*no estàvem en posició de força*".

La vaga es va resoldre altre cop a favor de les roges, però el conflicte havia canviat. Els transitaris havien format el seu camp i mostraven una actitud intransigent ; com apareix al qüestionari de la Prefectura, va ser una "*vaga de solidaritat obrera i de solidaritat patronal*". El to també havia canviat, hi havia hagut batusses entre un camp i l'altre, l'oposició s'havia fet més forta.

Van ser, de fet, els transitaris que van provocar la radicalització del conflicte, afavorint la creació d'un sindicat groc amb el qual van passar un contracte de treball, ignorant el primer acord passat amb el sindicat roig que preveia la repartició del treball entre totes les dones. El mateix Sots-Prefecte va qualificar l'actitud dels transitaris "*d'error*". Tal com es preveia, l'oposició entre les dones del sindicat roig i el "camp dels transitaris" –amb el sindicat groc- es va endurir.

Els transitaris es protegien darrere la llei, que garantia la llibertat del treball, i ignoraven totalment el sindicat roig ; com va escriure el Sots-Prefecte després de la seva visita a Cervera, el mes de setembre, abans l'inici de la campanya de transbord, "*els transitaris no volen reconèixer el sindicat roig ni tenir cap relació amb aquest*". Les paraules d'en Massot, retranscrites pel Sots-Prefecte en el seu informe, mostren bé la intransigència dels transitaris: "*he demanat als patrons què volien dir en la seva carta per l'expressió « estem preparats », un d'ells, el Sr. Massot, m'ha respost que si els atacaven farien ús del seu revòlver*".

En la campanya de transbord de taronges que va començar a l'octubre de 1906, les dones del sindicat roig no van fer vaga, senzillament els transitaris refusaven de donar-los feina ; va ser doncs una vaga forçosa. Aquesta situació imposada pels transitaris, clarament injusta –i bastant injustificada-, va provocar un conflicte violent i llarg. L'única manera que tenien les dones del sindicat roig de fer pressió era impedir el treball barrant les vies d'accés a l'estació. Les autoritats van fer intervenir la seva força legal, l'exèrcit, per garantir la llibertat del treball, mentre els transitaris persistien més que mai en la seva actitud intransigent, refusant tota negociació amb les roges. Finalment es va arribar a un acord entre els dos camps, després de les instàncies de les autoritats. Però el conflicte ja havia arrelat i continuaria els anys següents. El soldat Lorenzi va escriure al seu diari que quan va parlar amb els empleats de l'estació va notar "*un veritable odi contra les obreres del partit groc*". En l'espai d'un any va aparèixer a Cervera una veritable lluita de classes.

La comparació entre les vagues de Cervera i els altres conflictes del treball que tenien lloc al mateix moment a la Catalunya Nord ens mostra alguns trets comuns :

- Les primeres vagues tenen com a motiu la millora de les condicions de treball (horaris o salari)
- L'experiència de la vaga porta a la solidaritat del treball i a la creació del sindicat
- La intransigència dels patrons, que a l'inici no reconeixen els sindicats com a interlocutors, porta a la radicalització del conflicte
- L'oposició entre els vaguistes i els treballadors que no fan vaga porta a la violència entre els dos camps
- Les autoritats són incapaces de resoldre el conflicte, tenen un rol d'intermediari
- La legalitat es troba del costat dels patrons, la llibertat del treball permet, si els vaguistes impedeixen el treball, d'utilitzar la força legal.

Si el conflicte de treball que tingué lloc a Cervera té molts punts comuns amb les lluites de treball que van aparèixer als altres nuclis industrials nord catalans, cal recordar també les particularitats de Cervera.

Es un poble nou, nascut al final del segle dinou per l'estació internacional de ferrocarril, i la societat de Cervera, com hem vist, era també a part : la formaven immigrants espanyols, nord-catalans i occitans, i la seva situació d'estació internacional va incloure la instal·lació d'uns importants serveis de l'Estat (duanes, policia, gendarmeria).

Hi ha la particularitat, també, del treball femení. No era una excepció, ja que també a la fàbrica de dinamita de Polilles o a la fàbrica de papers de cigarretes Job hi havia treballadores, però és a Cervera on el treball femení era el més important. En total unes dues-centes transbordadores treballaven a l'estació, pel transbordament de taronges, en els moments de més feina.

La lluita que van protagonitzar ens mostra que les dones, elles també, van tenir un paper important en les lluites pel treball i en el moviment dels treballadors. No actuaven al marge dels homes : en la primera vaga són els marits que formen la Comissió de vaga i que fan d'intermediaris en les negociacions amb els transitaris ; els marits de les transbordadores van crear el primer sindicat roig, que després es va dissoldre per ser reformat per les dones ; en la segona vaga, les negociacions les porten les dones de la mesa del sindicat, però en presència dels seus marits. Es indubtable, però, que van ser les dones qui van portar la iniciativa de la segona vaga, i són elles que van liderar la lluita durant la tercera vaga. Sabem, també, que van continuar participant a les lluites del treball a

Cervera ; en el mensual de la Borsa del Treball de Perpinyà hi apareixen de tant en tant, el març del 1907 les trobem participant a una reunió sindical dels ferroviaris de Cervera ⁹².

El creixement del trànsit de mercaderies després de la primera guerra mundial va assegurar molts llocs de treball, tant a Cervera com a Portbou, i els conflictes pel treball es van apaivagar. Però l'esperit de la solidaritat ja havia arrelat al poble. El retrobem durant la guerra civil espanyola. Cervera es trobava just a la frontera de la guerra, mentre que Portbou, a uns pocs kilòmetres, patia les destrosses del conflicte : bombardejos, mobilització, penúries. En aquell moment l'alcalde de Cervera era en Cruzel, socialista, que havia estat implicat en les lluites del treball de l'inici del segle. Els cerverencs van acollir, durant aquells anys terribles, les dones i els nens de Portbou que es refugiaven de la guerra

La guerra civil espanyola i la segona guerra mundial van interrompre el tràfic de mercaderies fins l'any 1948, quan la frontera franco-espanyola va tornar a obrir i es va poder reprendre l'activitat de transbord a Cervera. "*En aquell moment tothom treballava*", diu l'Edmond B. Es van formar també dues cooperatives de transbordament, la SCOT (*Société Coopérative Ouvrière de Transbordement*) i la SCOM (*Société Coopérative Ouvrière de Manutention*), que eren els intermediaris entre els transitaris i els jornalers per gestionar la rotació dels treballadors i treballadores del transbord.

L'època del transbord manual de les mercaderies va acabar-se amb la Transfesa, que transbordava els vagons amb grues. El negoci dels transitaris de Cervera va perdre molt quan es va començar a despatxar al destí, i va desaparèixer amb l'entrada en vigor del Mercat Comú europeu, que va aixecar les duanes per les mercaderies. Però els intercanvis comercials entre França i Espanya pel ferrocarril han continuat creixent i les instal·lacions ferroviàries de Cervera s'han anat modernitzant. El tren continua sent, avui, l'activitat principal de Cervera, assegurant encara 400 llocs de treball.

⁹² - ADPO 991PER 1

Bibliografia

i fonts

Bibliografia

Llibres

Gérard Bonet, *L'Indépendant des Pyrénées-Orientales, un siècle d'histoire au quotidien. L'entreprise, le journal, la politique*, publications de l'Olivier, Perpignan, 2004, 764p.

Michel Brunet, *Le Roussillon, une société contre l'État*, ed. Eché, Tolosa, 1986

Michel Cadé, *Histoire d'un réseau ferroviaire*, Archives Départementales des Pyr. Or., Perpinyà, 1995

Jean-Louis Deyris, *Cerbère-Portbou ou l'homme oublié*, ed. Paradigme, Caen, 1994
Claude Lévi-Strauss, , *Race et histoire*, ed. Denoël, 1987 [edició original del 1952, editada per la UNESCO]

Alícia Marcet, *Breu història de les terres catalanes del nord*, ed. Trabucaire, Perpinyà, 1988

Alicia Marcet, *Mots-clefs de l'histoire catalane du nord*, ed. Trabucaire, Perpinyà, 2003

Karl Marx, "Manifest del Consell General de l'Associació Internacional dels Treballadors sobre la guerra civil a França el 1871", text publicat a *La Comuna de París*, editorial Revolución, Madrid, 1980

Jean-Yves Mollier i Jocelyne George, *La plus longue des Républiques*, ed. Fayard, Paris, 1994

Obres col·lectives

Geografia General dels Països Catalans, vol. 3 "La població", ed. Enciclopèdia Catalana, Barcelona, 1997

Gran Enciclopèdia Catalana, Barcelona, 1987

Gran Geografia Comarcal de Catalunya, Vol. 14 : "El Rosselló i la Fenolleda", ed. Enciclopèdia Catalana, Barcelona, 1985

Histoire des femmes en Occident, dirigida per Michelle Perrot i Georges Duby, Vol 4 : "Le dix-neuvième siècle", ed. Pion, Paris, 1991

Història, Política, Societat i Cultura dels Països Catalans, Vol. 7 : "La consolidació del món burgès, 1860-1900", ed. Enciclopèdia Catalana, Barcelona, 1996

Nouvelle histoire du Roussillon, dirigida per Jean Sagnes, ed. Trabucaire, Perpinyà, 1999

Articles

Raoul Balso, "Cerbère-Portbou de 1878 à 1988, cent-dix ans d'échanges ferroviaires franco-espagnols", *Études Roussillonnaises*, nº IX, Perpinyà, 1989

Michel Cadé, "Les grèves des transbordeuses d'oranges de Cerbère en 1906", Butlletí del CREPF (Centre de recherche sur les problèmes de la frontière), nº4, Universitat de Perpinyà, 1990

Jean-Louis Escudier, "Un homme d'affaires entre Roussillon et Péninsule Ibérique, Edmond Bartissol (1841-1916)", *Le Roussillon. De la Marca Hispanica aux Pyrénées-Orientales*, Actes del 67e Congrès de la Federació històrica del Llenguadoc Mediterrani i del Rosselló, Perpinyà, 1995

Joan Carles Guerrero, "Els ponts i el ferro. Les construccions d'Eiffel a Girona", *Diari de Girona*

Robert Laurent, "Les quatre âges du vignoble en Roussillon", *Économie et société en Languedoc Roussillon de 1789 à nos jours*, Montpellier, 1978

Nicolas Marty, "L'histoire économique contemporaine des départements méridionaux (Aude et Pyrénées-Orientales) du Languedoc-Roussillon : acquis historiographiques et nouvelles approches", *Domitia*, nº5, octobre 2004, pp.7-23

Edwige Praca i Madeleine Souche, "Industrie métallurgique et protestantisme dans les Pyrénées-Orientales : L'exemple des sociétés Holtzer à Ria (1859-1909)", *Domitia* nº5, octobre 2004, pp.73-108

Edwige Praca, "Perpignan l'industrielle", *Perpignan une et plurielle*, ed. Trabucaire, 2004

Francesc Valls Junyent, "Viticulture et industrialisation en Europe du sud : les cas du Languedoc, du Portugal et de la Catalogne", *Domitia* nº5, octobre 2004, pp.41-52

Fonts

Fons d'arxiu

ADPO 2O p870 - Cervera, fons municipals

ADPO 1M 572 - Condemnats polítics durant el Segon Imperi

ADPO 1M 790 - Proclamacions

ADPO 1M 808 - Aniversari de la república de 1870

ADPO 4M 146 – Informes dels comissaris especials de la policia de les fronteres i del ferrocarril, Cervera, 1899-1906

ADPO 4M 146 - Informes del comissari especial de Cervera, 1899-1906

ADPO 4M 411 - Moviments revolucionaris a Espanya, 1901-1906

ADPO 8M 4 - Enquesta sobre l'Estat del departament l'any 1890

ADPO 8M 42 - Balanç de la Cambra de Comerç de l'any 1900

ADPO 8M 48 - Balanç de la Cambra de Comerç de l'any 1906

ADPO 8M 5 - Informe del President del Tribunal de Comerç de Perpinyà, 1880

ADPO 10M 62 - Conflictes de treball, Cervera, 1906

SGDAP (Servei de Gestió Documental, Arxius i Publicacions) Arxiu Històric de Girona – Premsa numeritzada de les Comarques gironines

Fons privats

Fons personal de l'Edmond Blanchon, Cervera

Fons personal d'en Josep Soler, Cervera

Índex d'imatges

<i>Pàgines</i>	<i>Títol</i>
8	El transbord als anys quaranta i avui
12/13	Vista panoràmica de Cervera
17	Caricatura dels repressors del 1852
22	Inauguració del túnel de Balitres l'any 1878
28	Acte de constitució de la Societat de les mines de Batera, el 1866
31	El ferrocarril a la costa de l'Albera
32	Bótes de vi esperant per ser carregades al tren, a l'estació de Banyuls
33	El canvi de Portbou des de l'arribada del tren
36/37	El Rosselló, l'Albera i l'Empordà a principis del segle vint
39	La construcció de les vies del ferrocarril i el foradament dels túnels
42	La família Julià i Vidal
43	Publicitats dels transitaris Llères i Julià
44	Vagó de tren pel transport de taronges
45	Transbord de vi a principis de segle
47	L'aperitiu dels ferroviaris al bar Jampy, 1910
47	El <i>Café de la Plage</i>
49	La celebració del centenari de la presa de la Bastilla a Cervera
56	Transbordament de taronges a l'estació de Cervera
58	Carta d'afiliat del sindicat de les transbordadores de taronges

- 64 La Borsa del Treball de Perpinyà
- 81 Els articles partidistes del *Petit Méridional*
- 82 Les vaguistes del 1906
- 91 Les dones en vaga ocupen l'estació
- 96 Proclama de la Federació de Treballadors Agrícoles del Midi

RECERC - Ouvrages de référence - 2012 - Collection Catalogne Nord n°1

Sumari

Berenguer Becat

Cervera l'any 1906. Lluita de classes en un poble fronterer a principis del segle XX

Pàgina Capítol

5	Breu sumari
6	Resums en anglès, francès, català, castellà
8	Introducció: La lluita de classes des d'un exemple local
8	Presentació
10	La recerca documental i la problemàtica del treball
16	Primera part : Cervera i la Catalunya Nord a l'inici del segle XX
17	1.- El segle de les revolucions
17	La revolució industrial
18	Les revolucions socials i polítiques
23	2.- L'arribada del ferrocarril a la Catalunya Nord i el seu impacte en la transformació del territori
23	Els germans Pereire i la Companyia del Midi
26	L'agricultura nord catalana
28	La indústria nord catalana
32	La transformació de la costa de l'Albera
38	3.- La societat de Cervera
38	Els primers immigrants
42	Els transitaris
45	Les transbordadores
48	Les activitats generades per l'estació internacional
50	La política i la religió
52	Una societat desigual
54	Segona part : La solidaritat del treball i la solidaritat patronal
56	1.- La primera vaga de les transbordadores, per vint-i-cinc cèntims més

59	2.- El sindicat roig
61	3.- La segona vaga de les transbordadores, per solidaritat
65	4.- Els inicis del sindicalisme a la Catalunya Nord
69	5.- La família dels patrons
73	Tercera part : La lluita de classes
74	1.- La lluita de classes a Cervera
79	2.- La tercera vaga de les transbordadores
81	Les taronges de la còlera
86	La llei i l'ordre
95	3.- Les lluites del treball a la Catalunya Nord a l'inici del segle XX
102	Conclusions
107	Bibliografia i fonts
110	Índex d'imatges
112	Sumari