

EL TREN DE PALAMÓS I LA COOPERATIVA OBRERA DE TRANSPORTS DEL BAIX EMPORDÀ (1936-1939)

PER

JOSEP CLARA

El popular carrilet que entre el 1887 i el 1956 recorregué les terres lluminoses del Baix Empordà i que el 1928 eixamplà els serveis amb el brançal de Banyoles, va ser explotat per cinc companyies o entitats diferents: *Tranvía del Bajo Ampurdán, S.A.* (1884-1905), *Société Anonyme des Chemins de Fer Économiques en Catalogne* (1905-1922), *Ferrocarriles Económicos Españoles, S.A.* (1922-1936), *Cooperativa Obrera de Transportes del Baix Empordà* (1936-1939) i *Explotación de Ferrocarriles por el Estado* (1941-1956).

La primera companyia, impulsora inicial de l'obra, es constituí a Palamós el 30 de novembre de 1884 amb un capital social d'un milió de pessetes, representades per dues mil accions al portador de 500 pessetes cada una⁽¹⁾. Els promotors de la idea foren majoritàriament els mateixos habitants de la contrada: August Pagès Ortiz (propietari i advocat, de Palamós), Domènec López March (del comerç, de Palamós), Andreu Espinet Ribera (comerciant de taps, de Palamós), Martí Roger

(1) Els estatuts pels quals s'havia de regir la societat van ser publicats al *Boletín Oficial de la Provincia de Gerona*, 19 de desembre de 1884, ps. 2-4.

Aymerich (del comerç, de Palamós), Joan Mauri Coma (del comerç, de Palamós), Ramon Trill Galí (fabricant de taps, veí de Palamós), Carles Paradell Bartomeu (mecànic de Barcelona), Narcís Marull Feliu (rendista de Barcelona), Salvador López March (del comerç, de Barcelona), Gaietà Roger Aymerich (del comerç, veí de Barcelona), Primitiu Saüch Vancells (farmacèutic, de la Bisbal), Pere Anglès Gibert (perit mercantil, veí de Palamós), Manuel Jubert Marquès (del comerç, de Palafrugell) i Vicenç Boada Boada (propietari, de Calonge).

L'any 1905 la S.A. *Tranvía del Bajo Ampurdán*, representada per Joan Coma Cros, traspassà la concessió del ferrocarril de Josep Ropsy Chandron, delegat de la companyia belga *Société Anonyme des Chemins de Fer Économiques en Catalogne*, la qual transferència fou aprovada per R.O. de 8 de gener de 1906⁽²⁾. Aquesta nova empresa confià la direcció tècnica de l'explotació a l'enginyer Climent Destrebecqz i assolí la concessió per perllongar la línia inicial del trajecte (de Palamós a Flassà) fins a Girona i així mateix el brançal que anava del Pont Major a la ciutat de l'estany.

Poc després de l'arribada del tren a Girona, la societat belga transferí, el 8 de setembre de 1922, la línia i el material d'explotació als senyors Josep M^a de Lacoma Buxó i Josep Lluís Pascual de Zulueta, que s'havien desplaçat a Anvers per adquirir-lo. Els compradors, amb data de 20 de desembre del mateix any, fundaren a Barcelona la *Compañía de Ferrocarriles Económicos Españoles, S.A.* el capital de la qual era de dos milions de pessetes, representat per quatre mil accions de 500 pessetes, i li'n cediren la concessió⁽³⁾.

Durant la nova etapa, la companyia gaudi de l'eufòria efimera dels anys vint, però els temps dolents no trigaren a presentar-se. El 1931 la situació econòmica arribà a nivells preocupants. El 23 de juliol la vaga dels treballadors sorgí com a resposta a la no satisfacció dels jornals que els corresponien. El governador civil hagué de gestionar davant el consell d'administració per tal que fossin abonats els jornals tot esperant l'auxili de l'Estat. A la fi, el 26 d'agost, foren signades unes bases, i el servei va ser reprès el primer de setembre⁽⁴⁾.

Amb penes i treballs s'arribà al 1936 sense que el panorama negatiu

(2) *Gaceta de Madrid*, 12 de febrer de 1906.

(3) Generalitat de Catalunya, *Trens i estacions*, Barcelona, 1981, p. 83, i Arxiu Diputació de Girona, carpeta de trens (per classificar).

(4) Cámara Oficial de Comercio e Industria de Gerona, *El comercio, la industria y la agricultura en la provincia de Gerona en el año 1931*, Girona 1932, p. 592.

hagués canviat, ans al contrari, amb la companyia en estat de liquidació. L'acta del comitè liquidador corresponent al 30 de juny de 1936 resulta ben explícita:

«Reunido el Comité Liquidador de la Compañía Ferrocarriles Económicos Españoles, S.A., bajo la Presidencia de D. José Solé Pla y con asistencia de los señores D. Miguel Matalí Font, D. Jaime Agustí Quintana y D. José Carreras Monteys, el Sr. Presidente manifestó que había convocado la presente reunión para dar cuenta de la imposibilidad de continuar la explotación de las concesiones que tiene a su cargo la Compañía a causa de la difícil situación económica en que se encuentra, y por ello creía llegado el caso de tomar una determinación definitiva bien en el sentido de proceder a la entrega de las líneas al Estado o procurando buscar arrendatario para las mismas. El Comité, después de amplia discusión sobre el particular en la que tomaron parte todos los asistentes, usando de las facultades que le fueron otorgadas en la Junta General Extraordinaria de señores Accionistas del día 23 de marzo ppdo., acordó por unanimidad delegar al Presidente del Comité Ejecutivo Liquidador D. José Solé Pla para entablar negociaciones con el personal obrero de la Compañía a fin de ver si, como ya habían propuesto en alguna otra ocasión, estarían conformes en arrendar todas las concesiones, así por ferrocarril como por carretera con todo su material fijo y móvil, muebles e inmuebles, mediante las correspondientes escrituras públicas, dándole al propio tiempo las más amplias facultades para que, en el caso de que los obreros acepten nuestras proposiciones de arrendamiento, pueda llevar a cabo todas las gestiones necesarias, así como para firmar cuantos documentos sean precisos, así de carácter público como privado, hasta dejar completamente resuelto este asunto»⁽⁵⁾.

En aquestes notes tractarem precisament del període en què el tren de Palamós i Banyoles fou gestionat pels mateixos obrers. Volem superar la informació donada fins avui, la qual esdevé molt escassa i fins i tot poc precisa. Advertim que no tractem de cap manera de presentar la

(5) Aquesta cita prové de l'Escritura de arrendamiento, otorgada por la Compañía Mercantil «Ferrocarriles Económicos Españoles, S. A.» y la «Cooperativa Obrera de Transportes del Bajo Ampurdán», ante el notario de Palamós D. Antonio Clavera, una còpia de la qual és a l'Arxiu de la Diputació de Girona, carpeta de trens. D'ara endavant citarem *Escritura*.

història del ferrocarril durant la guerra civil, sinó d'aportar una sèrie de notícies documentades que no hem vist recollides en cap dels treballs generals que hom li ha dedicat.

LA COOPERATIVA OBRERA (C.O.T.B.E.)

L'entitat que arrendaria la concessió dels serveis que havia realitzat la societat dels *Ferrocarriles Económicos Españoles* es constituí poc temps abans de la guerra civil a Palamós. Va ser inscrita en el registre del Servei de Cooperació de la Generalitat de Catalunya amb data 11 de juliol de 1936, es denominava Cooperativa Obrera de Transports del Baix Empordà⁽⁶⁾ i era formada per treballadors afiliats a la C.N.T. i a la U.G.T.

Segons l'acta social corresponent al 12 de juliol del mateix any, el seu president, Marc Tur Espuña, comunicà als 112 socis reunits la inscripció realitzada per la Generalitat i alhora la idea apuntada per la companyia dels *Ferrocarriles Económicos Españoles* en el sentit que, davant les dificultats amb què es trobava per explotar les concessions que tenia al seu càrrec, i a fi que els serveis de la comarca no quedessin desatesos i paralizzats, havia decidit d'arrendar-les a la Cooperativa, d'acord amb les condicions que constaven en el projecte de contracte⁽⁷⁾.

L'assemblea de la Cooperativa manifestà la seva conformitat amb el projecte presentat i designà tres dels seus associats (Marc Tur Espuña, Josep M^a Mauri Prohías i Agustí Oliver Piera) per a la signatura dels contractes d'arrendament i de les escriptures públiques corresponents. Els esmentats pactes contractuals, que foren elevats a escriptura pública el dia 29 d'agost de 1936 davant Antoni Clavera, notari de Palamós, contenien els vint-i-tres punts següents:

«Primero.— La duración del arriendo a que se refiere este contrato será la misma que la que se señala en la concesión. En

(6) La notícia de l'arrendament saltà a la premsa tan bon punt es constituí la Cooperativa, sense que aquesta hagués estat inscrita oficialment en el registre de la Generalitat: «Els Ferrocarrils Econòmics, S.A. de Girona a Palamós han passat a mans definitivament d'una Cooperativa Obrera, composta, naturalment, de treballadors carrilaires de l'esmentada línia. Els dirigents d'aquesta nova empresa ens han manifestat que a mesura de les seves possibilitats, del seu treball i de la seva bona voluntat, faran totes aquelles millores encaminades al bon servei del trep i de la seguretat personal, el mateix dels conductors que dels viatgers i del públic» (*L'Autonomista*, 9 de juliol de 1936). Vegeu els estatuts de la Cooperativa a l'apèndix.

(7) *Escritura*.

el caso de que se prorrogara la concesión, quedará vigente este convenio.

Para comodidad de la redacción, la Compañía «Ferrocarriles Económicos Españoles, S.A.» en el presente documento se denominará con el nombre de «La Compañía» y la Sociedad «Cooperativa Obrera de Transportes del Baix Empordà» se designará bajo la denominación de «La Cooperativa».

Segundo.— La Cooperativa se compromete a cumplir con toda exactitud las condiciones impuestas a la Compañía en virtud de la concesión y a observar estrictamente la legislación vigente sobre el particular y las disposiciones que ulteriormente se dicten, y en caso de no cumplirlo, la Cooperativa será la única responsable.

Tercero.— La Cooperativa, bajo su exclusiva responsabilidad, se compromete a no vender ni enajenar por ningún motivo, cualquier clase de material, fijo o móvil, maquinaria, etc., pues como es sabido todo es propiedad del Estado.

En el caso de tener que vender o enajenar algún material por inservible, se comunicará a los representantes de la compañía, quienes cuidarán de solicitarlo del Estado siguiendo los trámites reglamentarios.

Cuarto.— La Compañía gestionará de la Dirección General de Ferrocarriles, autorización para la supresión de los trenes de viajeros, con excepción de los correos, los que deben circular en días de aglomeración y servicios especiales.

A fin de coordinar cuanto hace referencia a este extremo se estará en definitiva a lo que decida la Inspección de Ferrocarriles.

Quinto.— Serán a cargo exclusivo de la Cooperativa con absoluta indemnidad de la Compañía:

a) La adquisición de todos los elementos necesarios para el funcionamiento del ferrocarril, su conservación y renovación.

b) El pago de los impuestos de todas clases, impuestos de transportes, impuestos de timbre, impuesto de derechos reales, canon de inspección y vigilancia y cuantos gastos e impuestos hayan de satisfacerse para la explotación del servicio, para el Consejo Superior Ferroviario, Comisarías u otros organismos, tanto en lo que determina la vigente legislación, como en lo que pueda aprobarse mientras exista el presente contrato.

c) Las penalidades que las Autoridades pudieran imponer con

motivo de alguna deficiencia o falta de observación de las prescripciones o reglamentos relativos a la circulación o al Servicio público.

d) Las averías, desperfectos y responsabilidades ocasionadas por descuido o negligencia del personal, falta de conservación, choques, vuelcos, incendios, etc., tanto si afectan al material propio como si afectan al material e instalaciones de terceros.

e) La responsabilidad y pago de las indemnizaciones por concepto de daños y perjuicios sufridos por los viajeros o mercancías transportadas, así como por terceras personas o cosas.

f) El seguro para cubrir los riesgos de responsabilidad civil y de accidentes que puedan derivarse de la prestación del servicio. Este seguro se hará con la Entidad que la Compañía designe y sea de su confianza.

De las respectivas pólizas de seguros se entregará copia a la Compañía.

Sexto.— La venta de billetes se establecerá en la taquilla de las estaciones de la Compañía, en donde las hubiere.

Séptimo.— La organización del servicio se hará de común acuerdo con los representantes de la Compañía y se tendrá en cuenta especialmente a mantener como mínimo los servicios fijados en la concesión, así como también a que correspondan a horas que coincidan con la salida y llegada de trenes de la Compañía de M.Z.A.

Los servicios complementarios de mercados, ferias y fiestas, también se establecerán de común acuerdo.

Octavo.— En el caso de convenir modificaciones de tarifas, éstas se redactarán de común acuerdo con los representantes de la Compañía y siempre teniendo en cuenta los términos de la concesión sobre el particular.

En cuanto a los billetes para los familiares de los empleados del ferrocarril y los de éstos cuando no vayan de servicio, se estará a lo que se acuerde en su día entre la Compañía y la Cooperativa.

Los pases de libre circulación que concede la Compañía como intercambio u otros conceptos, para el ferrocarril, serán válidos para viajar en los autobuses de la Cooperativa. Asimismo las autorizaciones que expida en concepto de intercambio con otras Compañías o a empleados del Estado, también serán válidos para

viajar en los autobuses, a base de las tarifas que rijan en los mismos.

Noveno.— En caso de establecerse con la Compañía, Despachos Centrales en alguna población, la Cooperativa tendrá preferencia para la concesión de dichos Despachos Centrales, no pudiendo la Compañía arrendarlo a otra persona o entidad sin antes haberlo ofrecido a la Cooperativa, en igualdad de condiciones.

Décimo.— Como precio del arriendo a que se refiere este contrato, la Cooperativa abonará a la Compañía el veinticinco por ciento de los beneficios líquidos que se obtengan en la explotación de este servicio, teniendo en cuenta que en primer lugar deben destinarse los beneficios a abonar los déficits de explotación del ferrocarril para que puedan abonarse los haberes al personal empleado en el mismo, y no se considerarán beneficios las mejoras o compras normales de material.

Onceno.— El pago de la liquidación de beneficios, cuando los haya, se efectuará por anualidades y se liquidarán dentro los tres primeros meses del año siguiente, en el lugar que indique la Compañía.

Los impuestos que gravan las cantidades que la Cooperativa satisface a la Compañía, serán a cargo de la misma Compañía.

Doceavo.— Como quiera que para toda clase de relaciones directas e indirectas con el Estado, es de la incumbencia exclusiva de la Compañía, ésta tendrá intervención directa en la explotación y administración en los servicios que la misma arrienda a la Cooperativa, por mediación de sus representantes Don José Solé Pla y Don José Carreras Monteys, indistintamente cualquiera de ambos, y serán de cuenta exclusiva de la Cooperativa los gastos de viajes y demás que tengan que efectuarse por este concepto.

Treceavo.— La Compañía o el organismo que ejerza la intervención del Estado, tendrá derecho a comprobar en todo momento y en la forma que estime más conveniente, los ingresos brutos que obtenga la Cooperativa, y a este fin y efecto la Cooperativa se obliga a poner a disposición de la Compañía o el organismo que ejerza la intervención del Estado, cuantos libros, antecedentes y documentos considere ésta necesarios para llevar a

cabo la referida comprobación. Se compromete además a entregar a la Compañía copia de las relaciones que la Cooperativa viene obligada a presentar al Departamento de Obras Públicas y Hacienda.

Catorceavo.— La Compañía tiene el derecho de llevar a cabo las inspecciones sobre el servicio que realiza la Cooperativa y comunicará a ésta las deficiencias y anomalías que apreciare en dicha función inspectora.

Quinceavo.— Será motivo de rescisión de contrato:

a) La falta de pago de las liquidaciones, así como también en caso de incumplimiento de lo estipulado en el pacto doceavo.

b) En caso de embargo del material por causa justificada.

c) En caso de embargo de la recaudación, también por causa justificada.

d) En caso de suspensión de pagos, quiebra o disolución de la Cooperativa.

e) Incumplimiento de las condiciones de servicio establecidas en la concesión, salvo en los casos de motivos justificados o fuerza mayor.

En caso de rescisión, la Compañía si lo cree conveniente, podrá incautarse inmediatamente del material y de las instalaciones necesarias para la continuación del servicio.

Dieciseisavo.— Por lo que a la reversión del material se refiere, queda convenido:

a) Que al revertir las concesiones al Estado o a la institución que fuere, la Cooperativa se obliga a hacer entrega del mismo a la Compañía, en las condiciones de la concesión y leyes vigentes o que se dicten.

b) En caso de ser prorrogado el plazo de la concesión, la Compañía se obliga a conceder vigencia al presente convenio por el tiempo de la prórroga, con el derecho de tanteo a la Cooperativa, y al término de dicha prórroga, por lo que al material se refiere, regirá la cláusula a).

Diecisieteavo.— La Cooperativa no podrá ceder, ni parcial ni totalmente, los derechos que le otorga el presente documento.

Dieciochoavo.— La Compañía se obliga a prestar su cooperación para evitar desviaciones de tráfico o creación de servicios competidores al realizado por la Cooperativa.

Diecinueveavo.— Para la coordinación y formación de los servicios, tarifas, itinerarios, etc., y todo lo referente a este contrato, la Compañía designa como representantes, por la duración del mismo, a Don José Solé Pla, Director Gerente de la misma, y a Don José Carreras Monteys, Secretario de la Gerencia, indistintamente cualquiera de ambos.

Veinteavo.— La Compañía se compromete a apoyar en todo a la Cooperativa y a no ocasionarle en nada ningún perjuicio, y sus representantes velarán siempre por sus intereses y a sostener con los organismos superiores del Estado todas aquellas relaciones que son necesarias para conservar los derechos actuales del ferrocarril y mejorarlos en lo posible para evitar que se produzcan disposiciones que puedan redundar en su perjuicio.

Veintiunavo.— La Compañía, en la actualidad, tiene un contrato de servicios combinados con la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, y en su virtud, la Cooperativa se obliga formalmente a respetar y cumplir dicho contrato en todas sus partes, así como también los contratos o convenios que tenga la Compañía y que puedan referirse a los servicios que se arriendan.

Veintidosavo.— Las cantidades que se recauden por cuenta del Estado, serán fielmente separadas de la recaudación total, y se ingresarán puntualmente a la Delegación de Hacienda de Gerona o en donde designe el Estado, siendo responsable único la Cooperativa si se faltare en algo a este requisito.

Veintitresavo.— Los contratantes se someten a los Tribunales de Barcelona para cuanto afecte a este convenio.

Con las precedentes estipulaciones dan los comparecientes por formalizado y concluso el aludido contrato de arrendamiento, declarando dejar obligadas a las respectivas entidades por los mismos representadas, a cumplir aquél en todas sus partes bien y fielmente, bajo indemnización de daños y perjuicios y pago de costas».

La Generalitat de Catalunya al llarg dels mesos de guerra civil nomenà un interventor de la Conselleria de Serveis Públics que tenia jurisdicció sobre les línies gironines (Olot, Sant Feliu i Palamós). Aquest càrrec va recaure en Miquel Adam Lecina, Pere Miró Palazón, Melcior Bonaventura Monegal...

EL CARRILET I ELS AUTOBUSOS

La circulació del tren de Palamós durant els dies difícils de la guerra civil quedà limitada al brançal de Banyoles i al transport de mercaderies en el trajecte de Girona a Palamós. També circulà els dies de mercat a la Bisbal (divendres) i Girona (dissabtes), i com a servei diari, però de forma més reduïda.

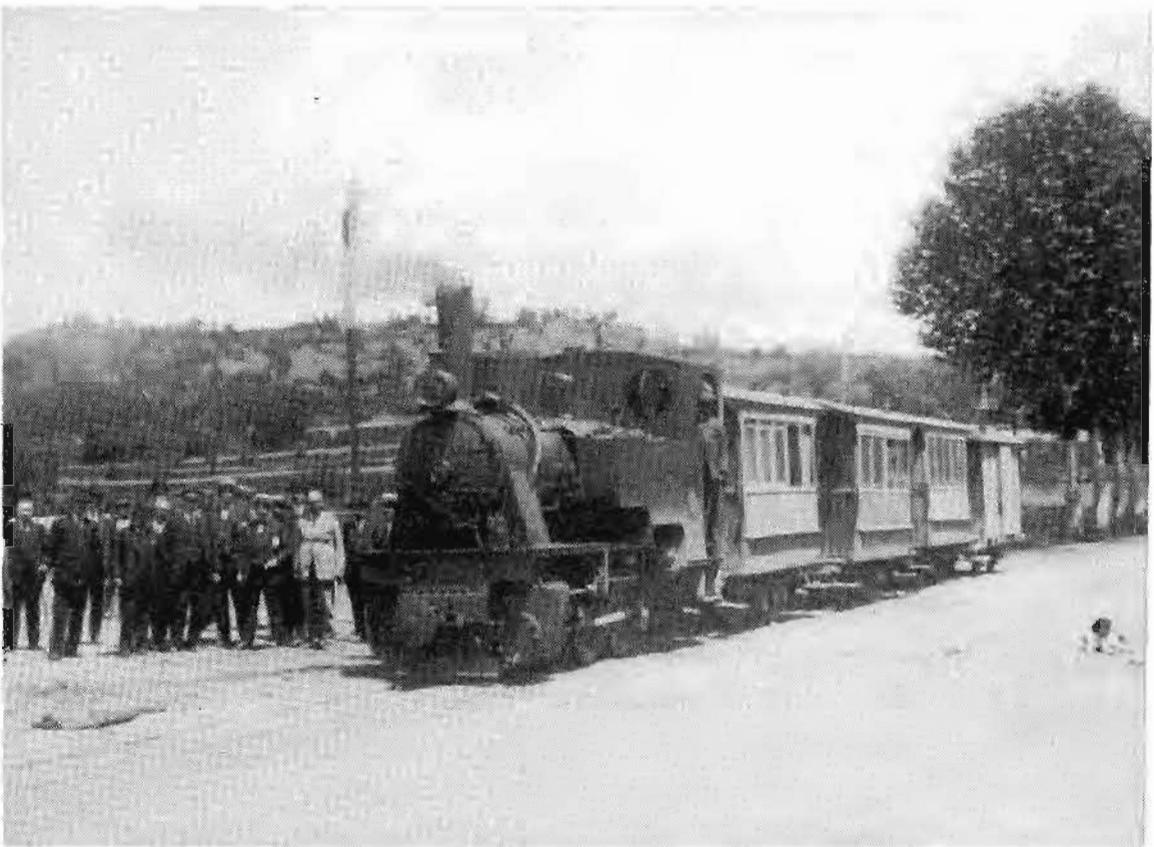
Tenim al davant diversos horaris del 1936 i del 1937, on podem observar les variacions freqüents a què foren sotmesos els serveis, entre els quals es remarcaven com a més importants els efectuats amb autobusos. Efectivament, la Cooperativa Obrera de Transports del Baix Empordà apartà el carrilet a un segon pla i posà al servei dels passatgers un seguit d'autobusos que cobrien el trajecte de Palamós a Girona amb més comoditat i utilitat⁽⁸⁾. A Girona paraven a Pedret, a la Plaça de la Independència, on existia el despatx central, i a l'estació del tren gros (M.S.A.).

El cotxe número 1 era un Chevrolet (matrícula B-50132) que va ser comprat a Vert, de Torroella de Montgrí, per 10.000 pessetes. El 2 era un Delahage (B-48724) comprat al Garatge Internacional de Barcelona per 18.000 pessetes. El 3 era també un Chevrolet (B-63377) i fou comprat a Cortés de Barcelona per 23.000 pessetes. El 4, de la mateixa procedència i marca, tenia la matrícula B-66192, i havia costat 33.000 pessetes, les quals no havien estat pagades totalment. El 5 era un Ford (B-61105) comprat a Julià de Barcelona per 15.000 pessetes. El 6 era un Studebaker (GE-4408) comprat a Forné de Girona per 13.000 pessetes. El 7 era un Cottin-Degouttes (T-4074) que procedia de Martín de Barcelona i havia costat 13.500 pessetes. El 8 era un Studebaker (B-66024) que valia 30.000 pessetes. El 9 era un Chevrolet (B-62967), procedent de Boulenas de Granollers, que era valorat en 20.000 pessetes. També hom comptava amb un Buick auxiliar (B-18674)⁽⁹⁾.

Pel que fa a la circulació dels trens, anotarem que dues locomotores del ferrocarril de Sant Feliu –les números 11 i 12– foren dutes al nostre

(8) El Consell Directiu de la C.O.T.B.E. amb un full datat a Palamós el 16 de juliol de 1936 féu saber al públic la decisió: «El proper diumenge, dia 19, Girona i l'Empordà fins a Palamós es trobaran enllaçats per un servei d'autòmibus que satisfarà totes les necessitats d'aquestes comarques tan sofertes i que de tant temps ençà enyoraven un bon servei de transports. A partir d'aquesta data, uns magnífics autobusos transportaran els passatgers des de Girona i Flaçà a la Bisbal, Palafrugell i Palamós i viceversa amb la màxima rapidesa i comoditat». Hem pogut conèixer aquest full a través de l'amic Carles Sapena.

(9) Arxiu Diputació, carpeta de trens.



El tramvia del Baix Empordà, a l'estació de Flaçà, en una fotografia del 1921. La locomotora és la número 8, construïda el 1907 per la casa Hohenzollern de Dusseldorf.

carrilet, per bé que hi circulaven amb dificultat. Ignasi de Blas afirma que «por su base rígida, no podrían efectuar todo el recorrido, debido al pequeño radio de algunas curvas»⁽¹⁰⁾. Aquesta transferència fou per compensar la incautació d'una part del material mòbil del tren de Palamós i dels autobusos que havien estat enviats al front d'Aragó.

Tanmateix si ja era tradicional que el tren investís carros i provoqués accidents a les carreteres pel fet de no posseir un camí propi per on circular, el 7 de setembre de 1938 hom hagué de lamentar l'accident més catastròfic en la història de la línia. El punt negre fou Sarrià de Ter, i en l'accident hi intervingué un auto-tanc carregat de gasolina que topà amb el tren que es dirigia cap a Banyoles. El fatal esdeveniment causà 15 morts i una trentena de ferits. Vet ací uns fragments de la crònica periodística que fou notícia de primera pàgina:

(10) *El carrilet. Historia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Gerona*. Barcelona, Comisión Organizadora del Homenaje al Carrilet, 1976, p. 26.

«Ahir al vespre, prop de les nou –més exactament, les 21'20–, els gironins pogueren apreciar, cap a la banda de Banyoles, una gran resplendor que illuminava el firmament amb gran intensitat.

La primera impressió fou que una part de la muntanya cremava, repetint-se aquests incendis de boscos que dissortadament tant es succeeixen. Aviat, però, el repic de les campanes de les ambulàncies de pas pels carrers de la ciutat, donà la impressió que havia ocorregut una veritable catàstrofe.

En efecte. A Sarrià de Ter, en el revolt de la sortida del pont sobre el Ter, un tanc marca Wuillemy que transportava gasolina va topiar amb el tren ascendent de Banyoles, el qual anava abarrotat de passatgers (...).

En verificar-se la topada descendiren el maquinista del tren i els conductors del camió, els quals junt amb altre personal es disposaven a examinar els danys causats a les dues màquines per efecte de l'accident i determinar qui podia ésser el responsable. A penes havien transcorregut tres minuts, quan es va produir una tremenda explosió en el camió-tanc i, simultàniament, en el tractor del tren, que era d'olis pesats.

Sembla que l'explosió té per motiu haver-se vessat gasolina del tanc per un forat que es produí a la topada i ésser inflamada aquesta per una xispa del mateix camió.

Totes les cases properes a la via, en nombre de cinc, quedaren ruixades de gasolina inflamada, originant-s'hi el consegüent incendi. Llurs habitants que, atrets pel soroll de la topada, havien sortit a les portes i balcons, experimentaren també els efectes de l'explosió, sofrint cremades de més o menys consideració. Els cinc edificis de referència foren aviat presa de les flames, augmentant la magnitud de la catàstrofe. (...).

El tren es composava (sic) de sis cotxes de viatgers, quines (sic) unitats, així com la màquina i el camió van cremar completament, quedant tot el material reduït a cendres.

La majoria dels passatgers es salvaren degut a que, sorpresos per la sotragada del tren en produir-se la topada i aturar-se aquell, baixaren dels vagons per tal de veure el que ocorria. De manera que l'interval entre la topada i l'explosió va donar lloc a que en originar-se el subsegüent incendi, la major part dels passatgers

poguessin fugir, sense ser abastats per les flames. Del contrari, la catàstrofe hagués estat més gran»⁽¹¹⁾.

Malgrat les irregularitats i els desperfectes ocasionats a la infraestructura per culpa dels bombardeigs, tan freqüents a Palamós, el vell tramvia del Baix Empordà efectuà serveis imprescindibles durant el període bèl·lic, i fou una bona ajuda per a les comunicacions comarcals i les necessitats de guerra. *L'Autonomista* del 16 de juliol de 1938 li dedicà un expressiu comentari sota el títol «El carrilet de Flassà a Palamós, personatge important en la retirada de voluntaris». En un altre sentit, i dintre les violències execrables que comportà la revolució social, cal assenyalar la mort del cap d'estació de la Bisbal, Vicenç Oliveras, vinculat a la CEDA.

SUSPENSÍO, REPRESA I CLAUSURA

Després de l'ocupació de les terres gironines per les tropes vencedores de la guerra civil, el ferrocarril no repregué el servei, puix que, a causa dels bombardeigs franquistes i de la retirada republicana, les instal·lacions, les vies i el material havien resultat danyats de manera molt notable. Hi havia talls a la via, estacions destruïdes com les de la Bisbal i Palamós, ponts enderrocats com el que unia Sarrià de Ter amb el Pont Major⁽¹²⁾, vagons i màquines malparats...

El 10 d'abril de 1939, Ramonet, president de la Cooperativa Obrera va comunicar, com a contesta a la carta que, dos dies abans, li havia fet arribar el president del Comitè Liquidador de *Ferrocarriles Económicos Españoles, S.A.*, que els socis consultats no desitjaven continuar el contracte i que havien resolt de deixar-lo rescindit «y sin efecto de clase alguna»⁽¹³⁾.

(11) *L'Autonomista*, 8 de setembre de 1938. Es donen els noms d'aquestes víctimes mortals: Joan Guireaud, Josep Dedieu, Francesc Ramió Mosquetó, Consol Casellas Casals, Caterina Navarro Moi, Pere Llandrich Frigola, Llorenç Alemanya Cajal, Ramon Masegur Rovira, Josep Vidal (maquinista del tren), i Emília Carreras. L'endemà, el mateix diari, relaciona quatre morts més: Dolors Puigdemont Plana, Antoni Muñoz Celis, Esperança Ramió Busquets i Emilià Gracian Atares.

(12) Aquest pont fou construït de bell nou per batallons de treballadors i inaugurat amb el nom del *Caudillo* el 4 de febrer de 1940.

(13) Arxiu Diputació, carpeta de trens. Sembla ser que el temor a la repressió condicionà aquesta resposta.

Cooperativa Obrera de Transports del Baix Empordà

Horari d'autobusos i trens a partir del 3 de Febrer del 1937
AQUEST HORARI ANUL·LA TOTS ELS ANTERIORS

PALAMÓS - FLASSÀ - GIRONA

ESTACIONS	AUTOBUSOS			TRENs			
	N.º 2	N.º 4	N.º 6	N.º 10	N.º 12	N.º 14	N.º 16
Palamós (Sortida)	3,15	8,00	14,40	17,00	5,50	7,40	
Vall-Ilogrega »				17,13 (x)	6,02	7,52	
Palafrugell »	3,25	8,15	14,55	17,45	6,29	8,10	
Torrent »	3,30	8,20	15,00	18,07	6,46	8,33 (x)	
St. Climent »				18,20	7,01	8,49	
La Bisbal »	3,45	8,40	15,20	18,50	7,30	9,08	13,00
Corsà »				19,00	7,40 (x)		13,10
La Pera »				19,20	8,03		13,30
Flassà »	4,00	9,00	15,40	19,55	8,20		15,45
Calrà »	4,15	9,15	15,55	20,00			
Pont Major »	4,20	9,25	16,05	20,20			
Girona (Fedret) »	4,25	9,30	15,10	20,30			
P. Independència »	4,30	9,35	16,15				
Girona - M. S. A. (Arribada)	4,35	9,40	16,20				

Els dissabtes sortirà un cotxe de Palamós a les 6,45, arribant a Girona a les 8,15. — Tornarà sortir de Girona a les 15,30.

Els trens 12, 14 i 16 circularan solament els divendres.

ENLLAÇOS: { Auto 2, a Girona amb lleuger a Barcelona.
Auto 6, a Girona amb mercaderies a Barcelona.

GIRONA - FLASSÀ - PALAMÓS

ESTACIONS	AUTOBUSOS			TRENs		
	N.º 1	N.º 2	N.º 5	N.º 11	N.º 13	N.º 15
Girona - M. S. i A. (Sortida)	11,15	17,20	21,50			
P. Independència »	11,20	17,25	21,55			
Girona (Fedret) »	11,25	17,30	22,00	6,00		
Pont Major »	11,30	17,35	22,05	6,10		
Calrà »	11,40	17,45	22,10	6,15		
Flassà »	11,55	18,00	22,25	7,05	10,00	15,00
La Pera »				7,25	10,15	15,15
Corsà »				7,40 (x)	10,30	15,30
La Bisbal »	12,15	18,20	22,35	7,55	10,45	15,45
St. Climent »				8,20	11,10	16,10
Torrent »	12,35	18,40	22,50	8,33 (x)	11,25	16,25
Palafrugell »	12,40	18,45	22,55	8,55	11,45	16,45
Vall-Ilogrega »				9,15	12,10	17,13 (x)
Palamós (Arribada)	12,55	19,00	23,05	9,30	12,25	17,25

Dissabtes, surt cotxe de Girona a les 15,30; arriba a Palamós a les 17,00.

Divendres, surt cotxe de La Bisbal a les 21,00; arriba a Palamós a les 21,45.

Els trens 13 i 15 circularan solament els divendres.

IMPORTANT: Cada dia, surt de Flassà un cotxe a les 13,00 que recull els passatgers del mixte de Barcelona de les 5,50; arribada a Palamós a les 14,00.

El cotxe 5 recull els passatgers de Barcelona que arriben a Girona en el lleuger.

Servei: GIRONA A BANYOLES I VICEYERSA

ESTACIONS	N.º 20	N.º 22	ESTACIONS	N.º 21	N.º 23
Banyoles (sortides)	7,30	14,30	Girona (sortides)	12,00	18,30
Cornellà »	7,50	14,50	Cornellà »	12,35	19,05
Girona (arribades)	8,30	15,30	Banyoles (arribades)	13,00	19,30

El tren 20, els dissabtes sortirà de Banyoles a les 6,15 en lloc de 7,30.

Durant la guerra civil, els horaris del tren de Palamós van canviar sovint. En aquest exemplar del 1937 són anunciats els serveis per ferrocarril i per carretera.

La Dirección General de Ferrocarriles, el 18 de desembre del mateix any, es preocupà de demanar informes sobre la situació i les condicions de la línia, però anaren passant els mesos i tot seguia igual. Un bon dia del 1940, la Diputació que presidia Miquel Ordis va pensar que la concessió del ferrocarril podria ser un negoci rendible, i s'adreçà al ministre d'Obres Públiques per tal de quedar-se-la:

«En el ánimo de esta Corporación está el adquirir todos los derechos y obligaciones de la compañía mercantil Ferrocarriles Económicos Españoles S.A. con domicilio en Barcelona, actualmente en estado de liquidación, con miras a establecer un servicio de filo-buses en sustitución del ferrocarril y transporte de viajeros y mercancías por carretera, cuya concesión ostenta.

Ahora bien, como quiera que los derechos de la citada compañía caducan dentro de unos cuatro años, por revertir al Estado las concesiones que se le otorgaron, la Corporación de mi presidencia ante la magnitud del negocio a realizar y velando por los intereses de la Diputación, se ve en la ineludible obligación de saber, a ciencia cierta, si por el Estado se le concedería una prórroga de las concesiones aludidas por igual plazo de la que va a caducar, o si sería preferible que, declarándola caducada, se le otorgara nueva concesión al objeto y fines indicados»⁽¹⁴⁾.

L'interès de la Diputació per a obtenir la concessió de la línia i l'adquisició dels drets de la societat que estava en fase de liquidació recolzava en un informe efectuat per un advocat de l'Estat del qual hem pogut veure l'esquema. En aquest paper constava que els subjectes amb dret sobre la línia eren la societat existent i la cooperativa, de la qual es deia que havia nascut vàlida, però que si no havia adoptat la llei de 27 d'octubre de 1938 i l'ordre de 27 de juny de 1939 no posseïa personalitat jurídica. Del contracte entre la companyia i la cooperativa s'afirmava que havia nascut vàlid, per bé que s'havien produït motius justificats de rescissió (art. 17, incompliment, dissolució, suspensió de pagaments). Així mateix s'apuntava que la concessió probablement també podria ser rescindida per l'Estat i que les accions exercitables eren tres: a) declaració de suspensió de pagaments, b) rescissió per desaparició de la companyia o incompliment de contracte, i c) per l'Estat contra la companyia per incompliment de la concessió.

(14) Arxiu Diputació, carpeta de trens.

L'Estat, però, no volgué atorgar la concessió sol·licitada a la Diputació. A la pregunta formulada pel seu president, el Director General d'Administració Local comunicà, amb data de 31 d'agost de 1940, que *«se halla en estudio una nueva Ley sobre este género de concesiones que indudablemente abarcará el caso de que se trata y con arreglo a la cual podría ser atendida la aspiración de esa Corporación provincial»*⁽¹⁵⁾.

Tanmateix per O.M. de 30 de juny de 1941, complimentada el 7 d'agost següent, el mateix Estat s'incautà de la línia i d'ençà d'aquesta data començà a reparar tot allò que calia perquè el tren tornés a circular.

El 24 de novembre de 1941 s'aconseguí la represa en el transport de mercaderies entre Palamós i Flaçà, i el 27 de febrer de 1942 arribà el primer tren a Girona. La inauguració del servei de viatgers, però, no tingué lloc fins el 24 de juny de 1942⁽¹⁶⁾ i només afectava el tram de Palamós a Girona. La bifurcació de Banyoles hagué d'esperar el 1945.

Per bé que l'Estat es preocupà de restablir la línia i el servei, i de dir també que tenia en estudi una proposta per a transformar el petit tren del Baix Empordà en ferrocarril elèctric de tipus interurbà, les millores qualitatives no arribaren per cap costat, i el róssec negatiu féu preveure la desaparició immediata.

Per evitar-la es produïren algunes mobilitzacions. L'any 1945, per exemple, la Diputació va efectuar diverses gestions per a reformar-lo i conservar-lo, i traçà un projecte de millora que contemplava un trajecte independent de la carretera, l'enllaç amb la línia d'Olot i consegüentment

(15) Ibid. La resposta de la Direcció General arribà a través del Govern Civil.

(16) «Ayer fue reanudado el servicio de viajeros en la línea del F.C. de Gerona a Palamós», dins *El Pirineo*, 25 de juny de 1942. Copiem de la crònica: «A las cinco de la tarde, después de bendecido el tren inaugural por el señor Cura Párroco de Palamós, partió éste, conduciendo a las expresadas Autoridades hasta Flassá, entre el entusiasmo de la multitud que en todas las estaciones del trayecto saludó aquéllas y aplaudió el paso del convoy. En la estación de la Bisbal se sumaron a éste gran número de personas que ocuparon totalmente los coches y continuaron en el tren hasta su destino. Llegadas las Autoridades a Flassá fueron obsequiadas en un refresco por el Alcalde de aquella localidad. A su regreso a Palamós, el convoy fue saludado en los distintos pueblos con iguales muestras de entusiasmo». El comentari afegia que, atés el nombre de tones transportades des del desembre de 1941, quedava demostrat fins a quin punt «esta línea representa una verdadera necesidad para la industria de la rica comarca que atraviesa suponiendo un gran aumento de riqueza para nuestra provincia». Altres detalls i documents gràfics a la Memòria del 1942 publicada per Explotación de Ferrocarriles por el Estado.

l'adopció de la via mètrica. El cost d'aquesta reforma fou xifrat en 25 milions de pessetes⁽¹⁷⁾.

Tanmateix aquesta i d'altres iniciatives, com la de substituir el carrilet per un brançal de la RENFE que unís Flaçà amb el port de Palamós, quedaren en paper mullat. El ferrocarril antieconòmic, incompetent i vell agonitzà tot sol, deixat de la mà estatal i poc assistit de la provincial. La sentència definitiva arribà al cap de seixanta-vuit anys de la seva flamant inauguració. El Consell de Ministres del 23 de desembre de 1955 decidí el destí final de la línia, la qual fou clausurada oficialment el primer de març de 1956⁽¹⁸⁾.

Girona, març de 1985

(17) Diputación Provincial de Gerona, *Proyecto de operación de crédito para atender a la mejora de la línea del ferrocarril de Palamós a Gerona y Bañolas y distribución de la carga financiera entre los municipios de las zonas más afectadas*. Año 1945.

(18) El corresponsal de *Los Sitios* a la Bisbal va escriure, el primer de març de 1956, arran de la desaparició del tren: «Lo mataron los mismos dirigentes de la Explotación al prolongarlo de Flassá a Gerona y Bañolas cuando su necesidad era reclamada exclusivamente entre Flassá y Palamós; al no modificarlo según las exigencias de las necesidades modernas; al no confeccionar unos horarios que enlazaran con todos los Expresos y Correos de la RENFE; y al coincidir por otra parte con los servicios de la SARFA. Lo mató la SARFA al aumentar su número de servicios, pues cuando contaba con unos dos o tres diarios entre Palamós o Palafrugell y Gerona, a la fuerza debíase utilizar el tren, mientras ahora cuenta con seis o siete servicios diarios en ambos sentidos. Lo hemos muerto nosotros al no utilizarlo a pesar de su economía, para abonar el doble o más en el servicio por carretera. Y «él solo se murió» por no satisfacer al público en los horarios, en las atenciones que éste se merece, en el poco interés demostrado para la regularidad de los servicios».

APÈNDIX

ESTATUTS DE LA COOPERATIVA OBRERA DE TRANSPORTS DEL BAIX EMPORDÀ

Els estatuts pels quals es regia la C.O.T.B.E. contenen 46 articles agrupats en onze capítols: I) Nom, objecte, domicili i responsabilitat de la societat. II) Dels socis. III) Dels òrgans de la societat. IV) De l'Assemblea general. V) Del Consell Directiu. VI) De la comissió revisora de comptes. VII) De l'organització econòmica. VIII) Del tancament de comptes i resultats. IX) De la modificació dels estatuts. X) De la dissolució de la societat, i XI) Disposicions generals. Ací en reproduïm aquelles parts que considerem més interessants.

CAPÍTULO I

NOMBRE, OBJETO, DOMICILIO Y RESPONSABILIDAD DE LA SOCIEDAD

1.- Con el nombre de «Cooperativa Obrera de Transportes del Bajo Ampurdán» se constituye en Palamós una Sociedad Cooperativa popular de producción y trabajo, de duración indefinida, con el objeto primordial de establecer una solidaridad económica y moral entre los adheridos con tal de obtener un mejor rendimiento de su trabajo.

A tal efecto, ya sea por sus propios medios, ya sea en colaboración con otras entidades similares, esta Cooperativa contratará el trabajo común de todos sus afiliados y ejecutará trabajos y servicios para terceras personas, en todo aquello que se refiera a la industria de transportes en condiciones económicas que permitan la retribución justa del trabajo realizado, la formación de un fondo de reserva y obras sociales de interés mutuo.

2.- Esta Sociedad se acoge a la ley de Bases de la Cooperación del 17 de Febrero de 1934 y a la ley de Cooperativas del 17 de Marzo del mismo año y será inscrita al Registro del Servicio de la Cooperación de la Generalidad de Cataluña.

3.- El domicilio de la Sociedad se fija en Palamós y podrá ser variado por el Consejo Directivo tantas veces como éste lo crea conveniente por los intereses sociales.

4.- La responsabilidad económica de la Sociedad queda limitada a su haber social, representado por los recursos que se enumeran en el artículo 32.

5.- Como principio fundamental de su actuación, la Sociedad no utilizará otro personal que sus asociados, pero podrá recorrer a personal profesional o auxiliar en caso necesario, atribuyéndole la misma participación en los excedentes que correspondan a los trabajadores socios, a proporción del importe de jornales trabajados durante el ejercicio. El número máximo de aprendices y su condición de trabajo, aunque sean asociados, se ajustará reglamentariamente a lo que las leyes y las reglas de oficio establezcan.

CAPÍTULO II

DE LOS SOCIOS

6.- El número de socios es ilimitado, si bien no podrá ser nunca inferior a 20. En este caso la Cooperativa debería disolverse de acuerdo con las prescripciones formuladas en el artículo 43.

7.- Todo obrero del oficio, mayor de diez y seis años, puede formar parte de la Sociedad a condición de ser persona de buena conducta y poder ser ocupado en la entidad en las condiciones de trabajo corrientes en el oficio.

El personal técnico y administrativo que esté ocupado de una manera permanente en la entidad deberá ser socio, pero este personal técnico y administrativo no podrá tener nunca mayoría en el Consejo Directivo.

8.- El aspirante a socio deberá enviar por escrito una demanda de admisión al Consejo Directivo de la Sociedad, el modelo del cual le será facilitado por ésta. El Consejo Directivo, en la sesión inmediata que

celebre, deberá aceptar dicha demanda sin tener en cuenta las opiniones políticas y religiosas del aspirante, siempre que exista vacante por ocupar, si éste reúne las condiciones estipuladas en el artículo anterior.

El aspirante a socio que haya visto rehusada su demanda de admisión, podrá recorrer por escrito a la Asamblea general más próxima a la fecha en que le haya sido comunicada la resolución.

El hecho de pedir la admisión a la Sociedad, supone por parte del aspirante el conocimiento de este Estatuto y su aceptación en todas sus partes y consecuencias.

9.- Notificada la aceptación de su demanda, el nuevo socio deberá proceder dentro de los quince días siguientes a suscribirse un título de cincuenta pesetas y hacer efectiva como primera aportación una cantidad no inferior a la décima parte del total suscrito.

Realizados estos trámites, el nuevo socio entra a disfrutar de la plenitud de derechos que estos Estatutos otorgan.

Caso que el nuevo socio no cumpla estos requisitos dentro del término indicado, se entenderá que desiste de su propósito de formar parte de la Sociedad y como consecuencia será anulada su inscripción.

10.- Todos los socios son iguales en derechos y deberes. El Reglamento de trabajo establecerá las necesarias categorías profesionales y fijará las retribuciones correspondientes.

11.- La responsabilidad de los socios queda limitada al importe nominal de los títulos suscritos. En caso necesario, el Consejo Directivo está facultado para exigir, a pesar de los términos fijados anteriormente, la liberación inmediata en corto término de los títulos comprometidos no cubiertos o cubiertos parcialmente.

12.- Todo socio por retirarse de la Sociedad debe notificarlo por escrito al Consejo Directivo, indicando las causas de su dimisión. Las bajas recibidas durante un ejercicio no tendrán efectividad hasta su fin siempre que hayan sido elevadas un mes antes, como mínimo, a la fecha fijada por el cierre de cuentas.

No será aceptada ninguna dimisión una vez decidida la disolución de la Sociedad.

13.- La Asamblea general, a propuesta del Consejo Directivo, o de un veinticinco por ciento de los socios como mínimo, puede acordar, por el quorum fijado para la modificación de Estatutos, la exclusión de un socio que haya causado un perjuicio material a la Sociedad o haya especulado con géneros producidos por ella o infringido abiertamente sus Estatutos y Reglamentos aunque sea moralmente.

El socio propuesto para la expulsión será invitado especialmente a

la Asamblea al objeto de que pueda presentar los descargos pertinentes. Contra la decisión de la Asamblea, el interesado podrá recorrer delante de la Federación de Cooperativas de Cataluña y a última instancia delante del Consejo Superior de la Cooperación.

CAPÍTULO IV

DE LA ASAMBLEA GENERAL

15.— La Asamblea General es la autoridad suprema de la Sociedad. Se compone de todos los socios al corriente de sus obligaciones estatutarias y sus resoluciones, tomadas regularmente, obligan todos los socios, incluso los ausentes.

Las Asambleas generales pueden ser ordinarias y extraordinarias.

16.— La Asamblea general ordinaria tiene lugar cada año dentro el trimestre siguiente al cierre de cuentas, convocada con dos días de anticipación como mínimo, por el Consejo Directivo por circular enviada particularmente a cada uno de los socios y de anuncios fijados en los establecimientos de la Sociedad y publicados en la prensa Oficial de la Federación de Cooperativas de Cataluña.

El orden del día de las Asambleas ordinarias contendrá los puntos siguientes:

1.— Designación de la mesa de discusión, compuesta de un Presidente y de dos Secretarios.

2.— Memoria de gestión del Consejo Directivo.

3.— Informe de la Comisión Revisora de Cuentas.

4.— Renovación, cada dos años, de cargos directivos.

5.— Ruegos y preguntas.

El orden del día podrá contener también las proposiciones que los socios hayan enviado dos meses antes como mínimo, a la fecha de la celebración de la Asamblea y hayan sido tomadas en consideración por el Consejo Directivo, el cual las deberá comunicar a los socios a la vez que les remite la convocatoria.

Si en virtud de la toma en consideración de una proposición, el orden del día de la Asamblea contiene algún punto que implica la imposición de nuevas obligaciones a los socios, el término de convocatoria deberá ampliarse a un mes.

17.- La Asamblea extraordinaria tiene lugar en cualquier fecha del ejercicio por decisión del Consejo Directivo o de la Comisión Revisora de Cuentas o cuando lo pidan por escrito indicando las razones de la demanda, el quince por ciento como mínimo de los socios al corriente de sus obligaciones estatutarias.

La convocatoria de las Asambleas extraordinarias se efectuará en las mismas condiciones que el artículo anterior establece para las Asambleas ordinarias.

18.- La asistencia a las Asambleas es obligatoria para todos los socios. Ningún socio puede hacerse representar por otro socio.

Los socios que dejen de asistir a una Asamblea serán castigados con una multa de cinco pesetas, que pasará a engrandecer el Fondo de Educación Social y Formación técnica.

19.- Las Asambleas se constituirán a la hora anunciada con la elección de la mesa de discusión y a la toma de posesión de ésta. Si a la mencionada hora, los socios presentes no llegasen a la mitad del número total, se aplazaría la constitución de la Asamblea hasta media hora más tarde, pasada la cual se procederá a su constitución definitiva, sea el que sea el número de socios presentes y siendo válidos los acuerdos que se tomen.

Los Secretarios de la mesa levantarán una acta de las deliberaciones y de los acuerdos tomados, la cual firmarán junto con el Presidente.

20.- En las Asambleas cada socio dispone de un voto, sin que nadie pueda delegarlo en otro socio.

Las votaciones podrán ser ordinarias, nominales y secretas. Lo serán en estos casos cuando lo pidan el veinticinco por ciento de los socios asistentes.

Será obligatoria la votación secreta cuando se debatan asuntos de orden personal.

En la votación sobre las cuentas y de memorias anuales los miembros del Consejo Directivo no tienen derecho a votación.

CAPÍTULO VII

DE LA ORGANIZACIÓN ECONÓMICA

29.- Los recursos económicos de la Sociedad son:

- 1º El fondo social.
- 2º El fondo de reserva.
- 3º Los préstamos concertados.

30.— El fondo social está integrado por un número variable de títulos sociales de cincuenta pesetas cada uno, distribuidos exclusivamente entre los socios. Los títulos sociales son nominativos e intransferibles. La Sociedad sólo reconoce un poseedor por cada uno de ellos.

31.— Todo socio está obligado a poseer un título social como mínimo y facultado para que posea todos los que quiera. Los títulos obligatorios devengan un interés del 2,50 por ciento anual, una vez estén completamente liberados, caso de que el rendimiento de la explotación lo permita y lo acuerde el Consejo Directivo.

32.— En el momento de suscribirse un título, el socio tendrá que hacer efectivo su importe.

33.— Los títulos no obligatorios son reembolsables a petición de su propietario, el cual deberá atender los siguientes períodos de anticipación para formular su demanda:

- 1 semana para 1 a 3 partes.
- 2 semanas para 4 a 8 partes.
- 4 semanas para 7 a 10 partes.
- 6 semanas para 11 en adelante.

En caso de fuerza mayor o de necesidad manifiesta de los demandantes, el Consejo Directivo está autorizado para fraccionar, aplazar o avanzar el reembolso de los títulos.

Caso de defunción de un socio. La Sociedad sólo reconocerá como herederos aquéllos que resulten de las últimas disposiciones del difunto o de los testimonios de las autoridades competentes. Los herederos serán reembolsados de los títulos no obligatorios que posea el socio difunto de acuerdo con los períodos indicados, los cuales empezarán a contarse a partir del día de la defunción.

34.— Los títulos obligatorios de los socios dimitidos, excluidos o difuntos son anulados y las cantidades que representan son asimiladas a los créditos ordinarios y sujetas a un turno para su liquidación. La Sociedad no puede ser obligada a liquidar más de un título al mes.

El valor liquidable de los títulos será el que resulte de los balances del ejercicio en que se haya producido la baja teniendo en cuenta las prescripciones estipuladas.

CAPÍTULO VIII

DEL CIERRE DE CUENTAS Y RESULTADOS

35.– El ejercicio económico de la Sociedad empezará el primero de Enero y acabará el 31 de Diciembre de cada año. Excepcionalmente, el primer ejercicio regirá desde el día de la fundación de la Sociedad hasta el día 31 de Diciembre del mismo año.

36.– Al fin de cada ejercicio se procederá a cerrar las cuentas de la Sociedad y a formar un inventario de todos sus bienes. La Comisión Revisora de Cuentas deberá ser avisada al objeto de asistir a la formación del mencionado inventario.

37.– El balance comprenderá todos los valores activos y pasivos de la Sociedad. Si la comparación entre ellos acusa una diferencia favorable al activo, se procederá a restar de ella el importe de los gastos generales e intereses ocurridos durante el ejercicio y las amortizaciones y la resta constituirán el excedente limpio de percepción.

Si la diferencia es favorable al pasivo, se procederá a sumar de ella los gastos generales y los intereses y las amortizaciones y el total constituirán las pérdidas, las cuales serán cubiertas de acuerdo con el artículo 39.

38.– El excedente limpio de percepción se distribuirá de la siguiente forma:

20% a obras Sociales

40% a fondo de reserva

40% a distribución entre los obreros socios o no de la Sociedad, en proporción del importe de los jornales trabajados.

Cuando el capital de reserva sobrepase a la cantidad del capital formado con las aportaciones individuales, el exceso tendrá que destinarse a la amortización y reducción del tipo obligatorio de sus aportaciones.

39.– Si el balance acusa déficit, será cubierto con el fondo de reserva, hasta a la concurrencia de la mitad de éste. La resta no cubierta, caso que hubiese, lo será mediante una reducción de los valores de los títulos sociales, sin que nunca pueda destinarse a ninguna nueva cuenta remanente de déficit.

En ningún caso está permitido utilizar el fondo de reserva para redondear o completar el importe del exceso de percepción distribuable a los socios. Los miembros del Consejo de Administración y de la Comisión Revisora de Cuentas son personalmente responsables de la infracción de esta disposición.

40.— Dentro los quince días siguientes al cierre de cuentas, la contabilidad deberá estar a la disposición de la Comisión Revisora de Cuentas y dentro los quince días, el Consejo Directivo elevará a la Comisión una memoria de su gestión, firmada por todos los miembros, en la cual se resumirá la actividad de la Sociedad durante el ejercicio finido y se añadirán el balance y la cuenta de pérdidas y ganancias de la Sociedad.

La Comisión Revisora de Cuentas examinará la memoria y las cuentas que presenta el Consejo Directivo y elaborará un informe sobre ellos y todo junto será puesto a disposición de los asociados a la vez que la convocatoria por la Asamblea.

CAPÍTULO IX

DE LA MODIFICACIÓN DE ESTATUTOS

41.— Los presentes Estatutos podrán ser modificados en Asamblea extraordinaria convocada especialmente por el caso con treinta días de anticipación como mínimo, a propuesta del Consejo Directivo o a petición del 15 por ciento, como mínimo, de los socios al corriente de sus obligaciones estatutarias. Al presentarse la demanda de Asamblea de modificación, deberá presentarse a su vez el texto de las modificaciones propuestas.

No podrá ser adoptada ninguna modificación de los Estatutos si no reúne como mínimo, las dos terceras partes de los votos de la Asamblea, con la asistencia de las tres cuartas partes de socios, como mínimo. Caso de que las tres cuartas partes de socios no fuesen presentes, se tendría que convocar una nueva Asamblea la cual podría tomar toda clase de acuerdos, sea el que fuere el número de asistentes.

La convocatoria de la Asamblea deberá indicar los artículos que se someten a modificación e irá acompañada del texto de las modificaciones que se sometan en consideración.

Los socios que no se conformen con las modificaciones aprobadas podrán darse de baja dentro el siguiente mes a la Asamblea, sin perjuicio de las responsabilidades contraídas hasta la fecha.

CAPÍTULO X

DE LA DISOLUCIÓN DE LA SOCIEDAD

42.— La disolución de la Sociedad tendrá lugar:

a) Cuando el déficit, una vez quitada la totalidad del fondo social, sobrepase el cincuenta por ciento del fondo de reserva.

b) Cuando el número de socios sea inferior al mínimo señalado por el Consejo Superior de la Cooperación.

c) Cuando lo decidan las dos terceras partes de los votos de la Asamblea convocada al efecto, con los mismos requisitos de las Asambleas de modificación de Estatutos, y con la asistencia de las tres cuartas partes, como mínimo, de los socios activos. En caso de que no se consiguiese reunir esta proporción, se convocaría una nueva Asamblea, la cual podría deliberar y tomar acuerdos sea el que fuere el número de asistentes.

43.— Acordada la disolución, la Asamblea nombrará una Comisión liquidadora compuesta de cuatro socios designados libremente por la Asamblea de dos miembros del Consejo Directivo y de un Revisor de cuentas.

Esta Comisión deberá proceder a la liquidación de los valores activos y pasivos de la Sociedad del término que fijará la Asamblea.

En virtud de la liquidación no podrá ser adjudicado a ningún socio un valor superior al que le correspondería si se hubiese separado voluntariamente de la Sociedad.

Si de la liquidación resultase un remanente líquido, será destinado a la obra de enseñanza o de asistencia social que la Asamblea haya acordado.

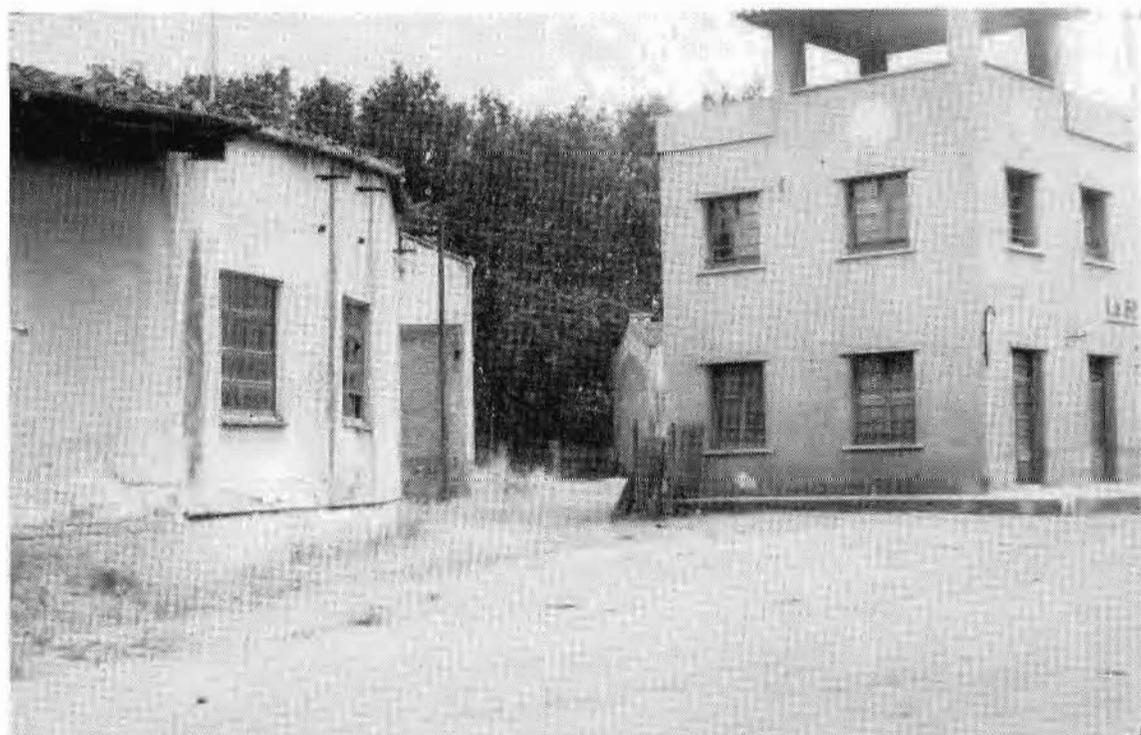
44.— Dentro de los ocho siguientes a la fecha del acuerdo de la disolución, el Presidente del último Consejo Directivo deberá ir a dar cuenta de ello al Servicio de Cooperación de la Generalidad de Cataluña, presentando, al efecto, una copia certificada del acta de la Asamblea.

Dentro de los ocho días siguientes al acabamiento de las operaciones de liquidación, la Comisión liquidadora hará libramiento de todos los libros de la entidad al Servicio mencionado, para su cancelación y archivo.

«CONSEJO SUPERIOR DE LA COOPERACIÓN.— Aprobación definitiva. ESTATUTOS registrados con el número 1.069 y definitivamente aprobados por el Consejo Superior de la Cooperación. SOCIEDAD clasificada como «COOPERATIVA POPULAR DE PRODUC-

CIÓN Y TRABAJO», clase B, pudiendo funcionar con plena personalidad jurídica. Barcelona, a 30 de Julio de 1936. Por el Consejo Superior de la Cooperación, Firmado: Presidente, Dot Arxer. Secretario, Joan Coloma. Hay un sello en tinta que dice: «CONSELL SUPERIOR DE LA COOPERACIÓ. GENERALITAT DE CATALUNYA».

Arxiu de la Diputació de Girona, Carpeta de Trens.



L'estació de la Bisbal d'Empordà va ser una de les més malparades a conseqüència de la guerra civil. A la fotografia de Riera, captada vers el 1959, es veu una part del nou edifici que hom bastí a la postguerra.