

Miscel·lània sobre mines i miners del Berguedà

Roberta Tenci i Rosa Serra

1786. Joseph Townsend i les notícies sobre el carbó del Berguedà

Josep Townsend (1739-1816) fou el viatger britànic de més àmplia formació i major capacitat analítica de tots els que van visitar Espanya al segle XVIII. Home d'una gran cultura clàssica –va estudiar a Cambridge– i científica –va estudiar medicina a Edimburg–, la seva curiositat el va portar a viatjar a Irlanda en 1769 i posteriorment a França, Holanda i Flandes. Interessat per l'agronomia, la paleontologia i la geologia, va escriure diversos llibres sobre el tema tan diversos com el despotisme i la llibertat, la medicina o la controvertida qüestió de les lleis per a l'al·leugeriment dels pobres. En 1786, després de la mort de la seva primera esposa, emprèn un llarg viatge per Espanya que durarà un any i quatre mesos. Fruit de les seves impressions publicarà el 1791 un llibre titulat «*A journey through Spain in the years 1786 and 1787*» en tres volums que va ser traduït a l'alemany el mateix any de la seva publicació, el 1809 al francès, i que no es va traduir al castellà fins a 1988.

Townsend va entrar a Espanya per Girona, i va visitar Barcelona dos cops, d'arribada i de tornada cap a Anglaterra, i mostra el seu interès per la mineria. Escriu: «*Antes de abandonar Cataluña deseaba ver algunas de las numerosas minas que explotan en*



Josep Townsend (1739-1816)

las montañas, pero no pude hallar el momento; me hicieron, sin embargo, el favor de darme una copia de una cédula que contiene una noticia detallada de todas las minas descubiertas en la provincia; ha sido hecha por los oficiales de la corona para empleo del Gobierno.

Parece ser, según esta cédula, que, aunque los minerales no han producido mucho hasta aquí, sea al fisco, sea a los particulares, hay allí, sin embargo, muchas minas de antimonio, de hierro, de plomo, de cobre, de plata, hasta de oro, y varias de carbón. Algunas de ellas están demasiado alejadas de las orillas del mar para poder ser fácilmente transportadas; otras no pueden ser explotadas con beneficio por falta de madera para las galerías. Pero lo que hay de más notable es que dos contratistas particulares, don José Solanell, de Ripoll, y (José Farguell) Canadell, comerciante de Berga, habiendo obtenido conexión de la corona, han emprendido el hacer trabajar algunas minas de carbón en parroquias diferentes y alejadas las unas de las otras, en tanto que, para abrir cuna con éxito, sería menester no sólo hábiles mineros, sino también un capital tal como pocos individuos en España serían capaces de proporcionarlo.»

1862. Proyecto de Estatutos para la Sociedad Especial Minera Emancipación, en Serchs y Fígols

Mariano Socías del Fangar i Lledó (Barcelona, 1823 – 1889) un

militar que es va formar al costat del general Prim a les guerres d'Àfrica, i que va intervenir en tots els conflictes politico-militars de la convulsa història d'Espanya entre 1868 i 1875, i on va fer una prospera carrera. De brigadier a mariscal de camp, capità general, director general de la Guàrdia Civil (durant pocs mesos del 1873), director general dels Carrabiners i de la Infanteria, així com de l'Administració i Sanitat Militars. Fou també diputat i senador. Es conserven algunes de les seves publicacions, com «*Instrucción para el detalle y contabilidad de la infantería*» publicat a Barcelona l'any 1858 i «*Discursos pronunciados por el Excelentísimo Señor Teniente General D. Mariano Socías del Fangar y Lledó, Director General de Infantería*», editats el 1873 a Madrid.

Abans de dedicar-se professionalment a la carrera militar intentà fer negocis amb la mineria del carbó berguedana. No sabem com s'interessà pel tema, però el que es evident es que confiava en les oportunitats del carbó de la comarca i també en les possibilitats de fer-hi diners. Entre 1853 i 1855 va registrar a nom seu forces concessions mineres al terme municipal de La Pobla de Lillet i abans del 1862 també ho feia amb 129 pertinències del terme municipals de Fígols i Cercs.

Carlos Tessier, que fou un dels inversors i constructor d'algunes de les obres més importants del canal d'Urgell com fou el túnel de Montclar l'any 1856, va fer l'avaluació de 26 mines dels termes municipals de Cercs i Fígols, i que va visitar: «Antonia», «Ve-

nus», «S. Joaquín», «Concepción», «S. Carlos», «Virgen de Queralt», «Nieves», «Ramona», «Sta. Eulalia», «Josefina», «Abundante», «Adelina», «Amazonas», «Lucía», «Norma», «Susana», «Negrita», «Esther», «Triunfante», «Victoria», «Dalila», «Sta. Ana», «Natalia», «Sta. Victoria», «Purísima» i «Sta. Bárbara».

També va fer un informe positiu Emilio Descole que comparava la conca carbonífera de Berga amb les de Bèlgica i proposava crear, per l'explotació de les mines i la construcció del necessari ferrocarril, una societat hispano-francesa, amb un capital de «ochenta millones de reales».

Els dos informes, juntament amb una proposta d'Estatuts es van imprimir en un taller tipogràfic del carrer Petrixol de Barcelona el 1862 amb l'objectiu de trobar inversors, cosa que Mariano Socías del Fangar i Lledó, i el seu soci, un tal Carbonell que no hem pogut identificar, no van aconseguir.



ARXIU BIBLIOTECA UNIVERSITAT POMPEU FABRA

1885. Ferrocarril y Minas de Berga SA

El 30 de març de 1886 els accionistes de l'empresa «*Ferrocarril y Minas de Berga, SA*» van aprovar el balanç de l'any 1885 quadrat a més de 36 milions de pessetes d'aquell temps. El van presentar el gerent Federico Nijsen, el comptable Cayetano Garcia, el director Esteve Llovet i el president de la companyia, Josep Badia. Entre els actius destaquen: les mines de carbó –amb un valor de 6.948.614,45 pessetes–, la concessió ferroviària de Manresa a Guardiola, inclosos els terrenys –valorats en 339.270,81 pessetes–, el material per a la construcció de les vies i els edificis del magatzem ubicats a la zona dita «*Metje*» –valorats en 123.354,56 pessetes–, i el material i mines aportat per l'empresa italiana que construïa el ferrocarril, «*Gavaretti, Vallino, Bovio & Cia*» –120.089,85 pessetes–.

Les xifres de l'empresa «*Ferrocarril y Minas de Berga, SA*» son espectaculars: quan es va constituir la societat el 15 de desembre de 1881 comptava amb un capital nominal impressionant, 25 milions de pessetes la qual cosa la va convertir en l'empresa lignífera amb major capital d'Espanya del s. XIX.

1909. Jose Enrique de Olano y Loyzaga i els títols nobiliaris.

La visita del rei Alfons XIII a la conca minera berguedana la tardor de 1908 fou determinant, no només per què Olano va obtenir, al cap de pocs mesos, el títol de comte de Figols sinó per què Olano es va convertir en un defensor a ultrança del monarca la qual cosa li va permetre iniciar una carrera política que, els seus correligionaris, deuen qualificar de brillant.

Alfons XIII va concedir, el 20 de gener de 1919, a Natalia Barandiaran, esposa d'Olano, el títol de «*Dama de la Real Orden de Damas Nobles de la Reina María Luisa*», títol que va poder lluir al costat del de comtessa; el títol de comte de Figols es del 25 de febrer de 1909. A la Biblioteca de



Escut del comte de Figols (BIBLIOTECA DE CATALUNYA, MS.3919)

Catalunya (BC. Ms. 2091 i Ms. 3919) es conserven part dels documents que van servir per confeccionant l'expedient de sollicitud del títol de comte i que permeten reconstruir l'arbre genealògic de la família al mateix temps que serveixen per escollir els elements iconogràfics que havien de formar part del blasó. Els títols nobiliaris havien fet augmentar l'autoestima del comte de Figols, que desitjós de més prestigi, va aconseguir la «*Gran Croce dell'Ordine di S. Gregorio Magno, classe civile*» atorgada pel Papa Benet XV.

La concessió del títol cal situar-la en l'estratègia de «*aristocratitzar la burgesia*» que portava a terme Alfons XIII, molt especialment arran de l'aparició en l'escenari polític de la Lliga Regionalista a Catalunya i del republicanisme a Barcelona, esborrant qualsevol opció de victòria electoral per part dels partits dinàstics, tant en les eleccions legislatives com a les municipals. Aquest nou escenari polític impulsà la concessió de títols, no només a persones destacades en l'àmbit polític, econòmic o professional –aquest seria el cas d'Olano– sinó també i molt especialment a persones que havien demostrat clarament que eren fidels als partits espanyols, a la corona i a la «*pàtria*». La relació de títols concedits deixa veure, especialment a partir de 1918, que aquets recauen en persones vinculades a la anticatalanista *Unión Monarquica Nacional* i els que formaven part del Sometent, la milícia arma-

da creada el 1919 per a combatre l'obrerisme revolucionari.

1914. Somnis ferroviaris

El 10 de febrer de 1914 la publicació madrilenya «*Vida financiera. Revista decenal de política, economía y hacienda*» publicava la següent informació:

«*Nuevo Proyecto de Ferrocarril de la «Canadiense» Mr. Pearson tiene en proyecto la construcción de otro ferrocarril, que partiendo de Tarrasa, subirá hasta Matapadera, seguirá ladeando el curso de la Riera de las Arenas, hasta su nacimiento, y después de salvar las estribaciones de la montaña de San Lorenzo del Munt y las cumbres de la Mata, por el collado de Estanallas, descenderá por Mura, Talamanca y Navarcles a la comarca de Plá de Bages, y por la cuenca de Llobregat se dirigirá a la ciudad de Berga, uniendo la alta montaña catalana con los pueblos del Valles y el llano de Barcelona.*

Se nos dice también que no son ajenas a la gigantesca empresa de Mr. Pearson las Compañías de los «Carbones de Berga» y las fábricas de asfalto y cemento «Asland» de aquella comarca. Existe asimismo el propósito de construir dos ramales a derecha e izquierda para unir Manresa con la villa de Moya y la ciudad de Vich, desarrollando dicho ferrocarril nuevas fuentes para la producción minera y para la vida industrial y mercantil de Cataluña.

Tres ingenieros extranjeros, con una numerosa brigada, han dado ya comienzo a los estudios de campo de esta importantísima vía, de la cual existen dos trazados. Uno de éstos consiste en la apertura de un túnel en las estribaciones del monte de San Lorenzo, en el nacimiento

de la Riera de las Arenas, a fin de acortar la distancia del Valles con el Plá de Bages».

Frederick Stark Pearson (1861-1915) va morir el 7 de maig de 1915, als 54 anys, en l'enfonsament del vaixell *Lusitania* davant les costes d'Irlanda, torpedinat per un submarí alemany. Torna ven de Nova York per assistir a una reunió a Londres per refinançar les seves empreses, la Barcelona Traction Light and Power Co. (1911) i la companyia Ferrocarrils de Catalunya (1912), després de les dificultats causades per l'esclat de la Primera Guerra Mundial. Tot indica que amb ell va morir també el somni d'un tren que havia d'unir Terrassa amb Berga passant pel coll de les Estenalles.

1916. Expedició científica per l'Alt Berguedà en ple hivern

«*Seguint la tradicional y meritòria costum de realitzar durant el curs qualques expedicions científiques universitàries, el Dr. M. Faura y Sans, ab alguns alumnes va aprofitar les vacances de Carnestoltes per realitzar-ne una per l'alt Bergadà com ampliació dels estudis geològics verificats al laboratori experimental*». Així comença el reportatge que publica la «*Il·lustració Catalana. Revista setmanal il·lustrada*» núm. 667, del 19 de març de 1916.

Certament que era una excursió d'hivern, amb temperatures de 6° sota zero el dia 4 de març quan el grup arribà a la Pobla de Lillet amb la intenció de visitar la fàbrica de ciment del Clot del Moro, on foren rebuts pel gerent de la companyia, Ferrer Vidal. Visitaren també la fàbrica Artigas on el director els va mostrar



«*Il·lustració Catalana. Revista setmanal il·lustrada*» núm. 667, del 19 de març de 1916.

el funcionament del «potent forn elèctric de 3.000 ° de temperatura per a la fabricació del carburo de calci, barrejant proporcionalment carbó y calç cuyta».

A Fígols, els enginyers, director i sotsdirector de CBSA van acompanyar als alumnes universitaris a l'interior d'aquella important «conca lignitifera d'exploració, fentlosbi ofrena dels fosils qu'en els treballs de minera n'ex-treuen.».

1922- 1988. La Bucyrus, una excavadora singular: del Camp Nou a Sant Corneli

L'excavadora a vapor que presideix la plaça Sant Romà de Sant Corneli, fou construïda l'any 1922 per la firma nord-americana «Bucyrus Company» que encara avui és especialista en la fabricació de maquinaria pesant. La introducció de la màquina de vapor en la construcció d'obres públiques fou força tardana a Catalunya ja que no hi havia constructors importants i les màquines eren d'importació. Amb tot, les grans obres públiques començaren a utilitzar potents excavadores i piconadores a partir de 1920 i molt especialment arran de la gran transformació urbana de Barcelona, arran de l'Exposició Universal de Barcelona de 1929.

Excavadora de vapor fou adquirida per «Fomento de Obras y Construcciones SA» (FOCSA), constituïda a Barcelona l'any 1900 i dedicada a la construcció de ports, edificis urbans i industrials, d'obres hidràuliques, de carreteres, de ferrocarrils, concessió de serveis municipals, etc. Entre les obres més destacades en bulevard, i del carrer Balmes, cobrint dels Ferrocarrils Catalans subterrani que circula al llarg de la mateix. El 1930 treballava en la construcció de l'Autòdrom de Sitges (1930), el 1945 en les obres d'arribada del metro a Sant Andreu i finalment, el 1959, en la construcció del Camp Nou, l'estadi del FC Barcelona, inaugurat el 24 de setembre del 1957, on va acabar la seva trajectòria. La podeu veure treballant en la construcció del Camp Nou entre 1954-1957 a <https://www.youtube.com/watch?v=EP8FrjyZg>

FOCSA incorporà l'excavadora al seu parc de maquinaria el 1922 i la destinà a obres importants dels anys immediatament anteriors a la inauguració de l'Ex-



L'excavadora, que funcionava amb carbó de Fígols, fou cedida per «Fomento de Obras y Construcciones SA» al Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya (mNACTEC) el 1984. L'octubre de 1998 el mNACTEC la va cedir en dipòsit i en motiu de la imminent inauguració del Museu de les Mines de Cercs, a l'Ajuntament de Cercs que va acordar instal·lar-la a la plaça Sant Romà de Sant Corneli, davant les instal·lacions del museu. (ARXIU MUNDO DEPORTIVO)

posició Universal de 1929 com el soterrament de la via del ferrocarril MZA al carrer de Aragó i el baixador del Passeig de Gràcia, la construcció de la línia I del metro, l'Avinguda Diagonal fins Francesc Macià, en la urbanització del recinte de l'Exposició Universal i de la plaça d'Espanya, —on van construir 4 hotels i més de 4.000 habitatges—, la urbanització de una part de la Rambla de Catalunya, que es transforma en bulevard, i del carrer Balmes, cobrint dels Ferrocarrils Catalans subterrani que circula al llarg de la mateix. El 1930 treballava en la construcció de l'Autòdrom de Sitges (1930), el 1945 en les obres d'arribada del metro a Sant Andreu i finalment, el 1959, en la construcció del Camp Nou, l'estadi del FC Barcelona, inaugurat el 24 de setembre del 1957, on va acabar la seva trajectòria. La podeu veure treballant en la construcció del Camp Nou entre 1954-1957 a <https://www.youtube.com/watch?v=EP8FrjyZg>

1926. El comte de Fígols i els excursionistes del congrés de geologia

El Instituto «Geológico Minero de España» va organitzar l'any 1926 el XIV Congrés Geològic Internacional. L'Excursió C-4, a Alt Berguedà i a la regió volcànica d'Olot. Van visitar l'Oligocè de Queralt, les mines de lignit de Sant Corneli, convidats pel comte de Fígols, el Cretaci de Coll d'Eina i el Lutecià de Guardiola, així com les ofites d'Arija, enfilant camí cap el Ripollès on van visitar les mines de carbó de Surroca. Reproduïm, pel seu interès, fragment del relat de l'Excursió C-4 dirigida pels directors J. R. Bataller i D. A. de Larragan, dedicada a l'estudi «dels terrenys secundaris sub-pirenenes de la zona Berga-Fígols- Guardiola i del terciari de Guardiola-Ripoll-Sant Joan de les Abadesses, i de la secundària i primària pirinenca de Ribes i de Surroca. S'havia acordat la visita especial de les mines de lignit de Fígols i d'hulla de Surroca. La visita dura del 6 al 9 de juny».

Arribats a Berga, on foren rebuts i obsequiats a l'Ajuntament per les autoritats, van visitar i dinar a Queralt. Quan començaven l'itinerari a l'entorn de Queralt,

conduïts pels geòlegs Bataller, San Miguel de la Cámara i Larragan, començà a ploure i la pluja no els abandonà fins el final de l'excursió. La pluja, que començà a intensificar-se, obliga a finir l'exploració i retornar a Berga, on l'Ajuntament obsequia de nou als congressistes amb «un lunch i amb una audició de la típica i tradicional dansa «La Patum». A les 7 de la tarda s'empenyé, amb molt mal temps, el viatge a les Mines de Fígols, fi de jornada, essent acompanyats pel Sr. Conde de Fígols, que s'avençà a rebre els congressistes al Palau».

La pluja només els deixà fer algunes observacions i la fotografia de tots els membres de l'excursió, amb el comte de Fígols i mossèn Faura al centre: «El temps diluïdal que féu, acaba d'inutilitzar completament la tarda, impeding fer a peu el projectat recorregut per estudiar el cretàcic i, principalment, els tan discutits guixos triàsics i poder-se fer càrrec de la tectònica de la zona correguda, una de les més interessants de l'expedició». «D'arribada a Fígols, els expedicionaris foren rebuts pel Sr. Conde de Fígols acompanyat del gerent Sr. Cerezo i alts empleats de la Societat Carbones de Berga, S. A., qui els hostatjà dignament en el Palau durant llur estada a les mines».



El Instituto «Geológico Minero de España»

El dia 7, al matí, els congressistes acompanyats d'Olano, el gerent Cerezo i dels enginyers de la companyia Herrero i Ruppman, van visitar la mina Sant Romà. Van pujar pel pla inclinat i «Prop de l'entrada de les mines, Mr. Laszlo, d'Hongria, trobà abundosos ostràcods o formes semblants i charas. A l'exterior es visitaren les instal·lacions i dependències per al personal obrer. Abans de dinar visitaren un jaciment de Rhyconelles dins d'una de les galeries», i la refer l'itinerari que la pluja havia avortat el dia anterior: «A Serchs, els congressistes visitaren el triàsic amb guixos plegats. Un grup d'excursionistes, a indicació del Dr. San Miguel, recerca cristalls de quars i giobertita en la massa de guix; d'altres, a indicació del Dr. Bataller, anaren a estudiar els interessants corriments de la zona secundària sobre l'eocènic; en un dels jaciments explorats en el darrer s'ha trobat l'únic estel.làrid terciari que a Catalunya es coneix: Callidermia atagensis Valette».

Finalment el sol es va imposar i van poder fer una visita al barranc de La Nou i estudiar el cretàic de la vall del Llobregat. El geòleg alemany H. L. Wolff, autor de les fotografies, va destacar la importància geològica de la zona de Figols. L'endemà, dia 8, els congressistes van veure la col·lecció de fòssils recollida el dia abans a la que si va afegir la del comte de Figols. Els excursionistes continuaren el viatge fins a Surroca, feren parada per estudiar el Collet d'Eina, la vall de l'Arija i el coll de Merolla, des de on van admirar «el colós Pedraforca amb llurs estrats meridionals de La Encija, espadats de Vallcebre, contrastant amb la silueta suau del Puigllansada i abruptes escarpes del Puigsacalm, esfumant-se a l'horitzó el Bassegoda i Nostra Senyora del Mont.»

1932. La nova llímpia de CBSA es posa en funcionament

La publicació oficial «Estadística minera y metalúrgica de España» de 1932 (Tomo II, Madrid 1933) informa de la posta en marxa del nou lavadero o llímpia de CBSA.: «A primeros de año terminó la



Sociedad de Carbones de Berga la instalación del lavadero de lignito capaz para producción de 70 toneladas hora, y también quedó en disposición de funcionar la central térmica instalada por la Energía Eléctrica de Cataluña, de capacidad de 10.000 kilovatios, para utilizar lignito procedente de aquellas minas, que completan un moderno plan de explotación de ellas para el que antes instalaron vías de transporte eléctrico, instalaciones neumáticas de compresión de aire y ventilación, tolvas de carga en la estación del ferrocarril y central térmica, y se transforma el sistema de explotación empleando rozadoras y otros aparatos de transporte y de carga.

Con estos nuevos elementos podrá incrementarse la producción de lignito en la cuenca del Llobregat, tanto para ser utilizado en la central térmica citada como para distribuirlo en fábricas de la cuenca del Llobregat y Cardoner».

1941. Un tren Renard, del Pallars a la tèrmica de Figols

L'empresa «Riegos y Fuerzas del Ebro SA», propietari juntament amb «Carbones de Berga, SA» de la central tèrmica de Figols, era també l'encarregada de les obres de construcció i de manteniment. Acabada la guerra civil i davant la necessitat d'augmentar la producció elèctrica, es va acordar realitzar unes importants obres de millora, part de les quals corresponien a un canvi de turbines. Les obres van requerir de l'ús d'un singular vehicle, el tren Renard, un enginy entre tractor i ferrocarril que havia inventat el militar francès Charles Renard a principis del s. XX i que s'havia mostrat molt efectiu per al transport de maquinària pesada a zo-



nes de difícil accés, i també en la construcció de preses. El tren Renard consistia en un comboi articulat de tres o quatre mòduls arrossegats per un locomòbil, tots amb imponents rodes, capaç de circular per camins accidentats. Aquest vehicle utilitzava un motor de gasolina, tot i que en moments d'escassetats d'aquest combustible s'hi acoblava una caldera de vapor. La novetat del tren Renard era que podia convertir tots els vehicles que formaven el comboi en motors a partir d'un sistema de transmissió que des del locomòbil transmetia el moviment de rotació a un eix que unia els vehicles.

«Riegos y Fuerzas del Ebro SA» havia fet servir vehicles d'aquests tipus per fer arribar maquinària pesant a les imponents obres hidràuliques que estava construint al Pallars Jussà, des de la carretera de Terradets fins a la central de Capdella (1913-1914) o

l'embassament de Sant Antoni (1916), per exemple. Es comptabilitzen un total de 10 trens, els primers dels quals van arribar a Tremp el 1912, provocant una notable expectació. Un d'aquets trens fou utilitzat l'any 1941-1942 per traslladar maquinària des de Barcelona a la central de Figols la primavera de 1942.

1957-1968. La curta vida del vaixell de carga «Conde de Figols»

La família Olano havia diversificat notablement les seves inversions un cop superada l'etapa difícil de la postguerra; un dels principals negocis continuava essent el carbó, no únicament per ser la propietària de CBSA, Serchs SA i Collet SA, sinó per què havia invertit en altres empreses relacionades amb el carbó. Els Olano van encarregar a les drassanes «Tomás Ruiz de Velasco» d'Erandio (Vizcaya), una motonave pel transport de carbó. L'empresa, fundada el 1941, estava especialitzada en la construcció de «barcos en gradas normales, longitudinales y fue famoso por sus espectaculares botaduras de costado, variados tipos de buques, algunos de gran complejidad técnica, como transportes



(ARXIU: NO-DO DEL 04 DE NOV1957 - N° 774A - RTVE.ES)

de gases licuados de petroleo (LPG), de gas natural licuado (LNG), buques ro-ro, fluviales de pasajeros, portacontenedores, frigoríficos, pesqueros etc.».

La motonau, un buc d'acer de 47 metres d'eslora, es a dir de llargària, 8,80 m de manega, i 677 tones per al transport de mercaderies i concretament carbó, fou encarregat el 1956 i la cerimònia d'avarament va tenir lloc el 4 de novembre de 1957. El van batejar amb el nom de «Conde de Fígols» i la cerimònia fou destacada pel NODO núm. 774 que en lloà les característiques tècniques i també que l'avarament es va fer de costat, com era costum en la naviliera bilbaïna (<http://www.rtve.es/filmoteca/no-do/not-774/1486371/>).

Els Olano es van vendre el vaixell a principis de l'any 1968 a la naviliera «Sociedad Naviera y Comercial Masiques S.A.» pel preu de 13.573.617,29 pessetes i al cap de pocs mesos, el 13 de agosto de 1968, prop del port de Rota, a Cadis, el «Conde de Fígols» naufragà. Venia de Santa Cruz de Tenerife carregat de bidons d'oli; havia fet escala a Huelva on havia carregat pasta de cel·lulosa i es dirigia a Barcelona. Els 11 tripulants van aconseguir arribar a la costa de Chipiona a bord de llanxes de salvament, i també el capità, Saturnino Garcia, que fou l'últim en abandonar el vaixells i d'arribar, també amb una llanxa a la costa.

1835-2015. La negra història del carbó: accidents a la mina

Aquesta relació dels principals accidents de la història de la mineria del carbó en els últims dos-cents anys no té l'afany de ser exhaustiva ni complerta. Només vol destacar l'alt índex de sinistralitat en un ofici dur i perillós, especialment durant tot el s. XIX i bona part del XX a l'Europa industrial. En els últims anys la sinistralitat es elevadíssima en països en vies de creixement, especialment a la Xina però també en altres europeus com són Ucraïna, Rússia o Turquia. La llista inclou els accidents de la mineria del carbó espanyola i berguedana.

Segle XIX

- 1835. Walsend (Newcastle, Anglaterra): 102 víctimes
- 1857. Lundhill (Barnsley): 189 víctimes
- 1860. Risca (Sud de Gales): 145 víctimes i Blackwein (Sud de Gales): 142 víctimes
- 1862. Hartley (Anglaterra): 209 víctimes
- 1866. Oaks Colliery (Yorkshire, Anglaterra): 361 víctimes
- 1867. Fendale (Rhoudda, Sud de Gales): 178 víctimes
- 1869. Burgk (Sajonia, Alemanya): 276 víctimes
- 1875. Swaithe Main (Barnsley): 143 víctimes
- 1875. Frameries (Couchant de Mons, Bèlgica): 112 víctimes
- 1876. Pou Jabin (Saint-Etienne, França): 186 víctimes
- 1877. Blantyre (Larnack, Escòcia): 207 víctimes
- 1878. Abercame (Monmouthshire, Gales): 268 víctimes
- 1879. Frameries (Couchant de Mons, Bèlgica): 121 víctimes
- 1880. Seaham (Sutherland, Anglaterra): 164 víctimes
- 1880. Pemicraig (Cardiff, Anglaterra): 101 víctimes
- 1880. Risca (Sud de Gales): 120 víctimes
- 1885. Karwin (Silesia austríaca): 108 víctimes
- 1885. Pou Camphausen (Sarrebrück, Alemanya): 181 víctimes
- 1887. Frameries (Couchant de Mons, Bèlgica): 113 víctimes
- 1887. Clifton Hall (Lancashire, Anglaterra): 178 víctimes
- 1889. Mina La Esperanza de Boo (Aller, Astúries): 22 víctimes
- 1889. Pou Verpillieux (Saint-Etienne, França): 207 víctimes
- 1890. Pou Pelissier (Saint-Etienne, França): 113 víctimes
- 1890. Llarneck Colliery (Sud de Gales): 176 víctimes
- 1892. Anderlues (Bèlgica): 160 víctimes
- 1894. Karwin (Silesia austríaca): 236 víctimes

Segle XX

- 1906. Courriers (França): 1.099 víctimes
- 1904. Mines de La Reunión (Villanueva del Río, Alacant): 63 víctimes
- 1907. Puits Vuillemin (Petite-Rosselle, França): 83 víctimes
- 1907. Monongah (Virgínia occidental, EE.UU.): 956 víctimes
- 1909. Illinois (Estats Units): 259 víctimes
- 1910. Hulton (Lancashire, Anglaterra): 344 víctimes
- 1912. Yubari (Hokkaido, Japó): 283 víctimes
- 1924. Wexhan (Anglaterra): 263 víctimes
- 1924. Dortmund (Alemanya): 130 víctimes
- 1942. Honkeiko (Manxúria, Xina): 1549 víctimes
- 1942. Marcinelle (Bèlgica): 262 víctimes
- 1942. Mikawa (Miike, Omuta, Japó): 458 víctimes
- 1944. Mina Clarà (l'Espà, Saldes, Berguedà): 32 víctimes
- 1950. Gelsemkirchen (Alemanya): 76 víctimes
- 1955. Mina La Campos (Saldes, Berguedà): 18 víctimes
- 1955. Grossato (Itàlia): 42 víctimes
- 1955. Zongouldak (Turquia): 47 víctimes
- 1955. Calcuta (Índia): 55 víctimes
- 1967. Mina Santo Tomàs (Turón, Astúries): 11 víctimes
- 1975. La Consolació (Cercs, Berguedà): 30 víctimes
- 1976. Barakov-Louoansk (Ucraïna): 80 víctimes
- 1976. Mina de Chengjiashan (Xina): 166 víctimes
- 1979. Pozo Maria (Caboalles de Abajo, El Bierzo): 10 víctimes
- 1995. Pozo San Nicolás (Mieres, Astúries): 14 víctimes
- 2004. Es van comptabilitzar 6.027 morts en mines de carbó.
- 2007. Ulyanovskaya (Kuzbass, Sibèria, Rússia): 71 víctimes
- 2007. Aleksandr Zasiadko (Ucraïna): 63 víctimes
- 2008. Mechel (Sibèria, Rússia): 34 víctimes
- 2009. Hegang (Xina): 92 víctimes
- 2009. Bursa (Turquia): 19 víctimes
- 2007. Balikesir (Turquia): 17 víctimes
- 2010. Amagá (Antioquia, Colòmbia): 73 víctimes
- 2010. San José (Copiapó, Xile): 33 víctimes
- 2013. Mina Pozo Emilio del Valle (Lleó): 6 víctimes
- 2014. Soma (Manisa, Turquia): 301 víctimes
- 2015. Donetsk (Ucraïna): 32 víctimes



A la mina de carbó Benxihu (Honkeiko) va tenir lloc l'accident miner amb més morts del món. Va ser produït per una explosió de pols de carbó mortífer succeïda el 26 d'abril de 1942 i hi moriren 1549 miners (el 34% dels miners que hi estaven treballant).(ARXIU WIKIPEDIA)

1958-1956-1891. U2 i Springhill Mining Disaster

L'any 1891 un gran incendi va provocar la mort de més d'un centenar de miners de la mina de Springhill (Nueva Escòcia, Canadà). El 1956 es produí una gran explosió a 2.000 metres de profunditat: 39 miners van morir. Al cap de dos anys, un moviment de terres a 4000 metres de profunditat, semblant a un terratrèmol a mes de 4.000 metres, va provocar la mort a 75 miners. L'impacte mediàtic fou extraordinari i la mina va tancar definitivament. Peggy Seeger, una coneguda cantant de folk novaiorquesa va compondre una cançó *Springhill Mining Disaster* que acompanyava les protestes. Diferents grups musicals canadencs, nord-americans i anglesos com *The Dubliners*, la van adaptar i la van incorporar en el seu repertori però qui la va fer més popular fou la banda de rock U2 (Bono) quan la van incorporar al seu repertori habitual i la van interpretar per primera vegada a Dublín (Irlanda) el 1987.

In the town of Springhill, Nova Scotia

Down in the dark of the Cumberland Mine

There's blood on the coal and the miners lie

In the roads that never saw sun nor sky.

In the roads that never saw sun nor sky.

Roberta Tenci i Rosa Serra

A favor de les famílies

Enguany fa 40 anys que es va produir un accident laboral a la mina La Consolació de l'empresa *Carbones de Berga SA*, amb el resultat de trenta morts, tots miners. Fou el dia 3 de novembre de 1975.

Els dies anteriors, l'1 festa de Tots Sants i el 2 diumenge, es van parar els ventiladors de l'aire de l'interior de la mina durant els dos dies, fet que va provocar que s'anés acumulant gas grisú en una quantitat suficient per provocar, en entrar el primer torn de treball del dilluns dia 3, una explosió que va causar la mort de 30 miners i alguns ferits més. La causa en va ser el contacte del gas amb alguna guspira de foc.

Va ser una gran desgràcia com cap altra no se n'havia produït a la conca minera, tot i que hi havia hagut accidents importants en d'altres mines de la mateixa zona, concretament a l'Espà, on uns anys abans hi havia hagut un accident amb quinze morts, en aquest cas no pel grisú sinó per un esfondrament de la mina.

L'accident va causar, com és lògic, una enorme commoció, tant a nivell local-comarcal com a nivell de l'Estat espanyol. Esmento aquest detall perquè encara recordo el dia dels funerals dels miners, on van assistir-hi tres ministres del govern espanyol que van arribar amb helicòpter a St. Salvador de la Vedella. Presidia els funerals el Sr. Bisbe de la Seu d'Urgell Monseny Joan Martí i Alanis, que en aquells moments era també Administrador Apostòlic del bisbat de Solsona, ja que en aquells moments no hi havia bisbe titular en aquest bisbat.

El Senyor Bisbe Joan Martí, conscient de l'enorme desgràcia que s'havia produït, va demanar als capellans dels pobles de la conca minera on hi havia hagut algun miner difunt, que es posessin al servei de les vídues i familiars afectats per ajudar-los en el que calgués. Els morts eren de St. Julià de Cerdanyola, de Bagà, de Guardiola de Berguedà, de St. Salvador de la Vedella, de Berga, d'Olvan i de Gironella. I potser d'algun altre lloc que no recordo. Vull dir que qui signa aquest escrit és un advocat que va participar en la reclamació i defensa dels interessos dels familiars de les víctimes fa ja trenta-cinc anys i és molt temps; en aquests moments estic jubilat i potser la memòria em

comença a flaquejar. Però m'han demanat de l'*Erol* si podia exposar els meus records d'aquesta desgràcia, i ho faig amb molt de gust, tot demanant que s'accepti la bona voluntat. I si hi ha alguna dada que no és del tot concreta, disculpeu-me.

Vaig ser un dels advocats que, d'acord amb els mossens dels pobles dels miners difunts, encapçalats per mossèn Ramon Alsina, arxiprest de Berga, vam emprendre una sèrie d'accions legals contra els directius i empresa *Carbones de Berga*. Qui va defensar els interessos dels miners difunts i de les seves famílies van ser dos bufets de Barcelona: *De Gispert-Viladomat* i *Col·lectiu Ronda*. La raó d'aquesta elecció va ser deguda al fet que qui signa aquest escrit és fill de St. Salvador de la Vedella i era amic d'algun dels miners difunts, com també els mossens de les poblacions afectades em coneixien. Voldria dir de passada que el meu pare, Marcel·lí Viladomat, havia estat miner també i havia mort anys abans d'accident laboral a la *Mina Campos*.

Els advocats ens vam posar en contacte amb les vídues i parents propers, amb qui mantinguérem diverses reunions a cada poble per exposar-los les accions judicials que es podien emprendre per salvaguardar els seus drets. Les famílies ens donaren poders notariais per iniciar accions contra l'empresa i els directius, atès que una desgràcia de trenta-cinc morts consideràvem que no s'havia produït casualment i que, per tant, algú o alguns se n'havien de fer responsables.

Iniciàrem, doncs, les accions penals davant el Jutjat de Berga. Pensàvem que hi havia hagut manca de mesures de seguretat en el treball i que procedia reclamar indemnitzacions i responsabilitats als directius de l'empresa per negligència en l'adopció de control de Seguretat en el Treball.

Aquests directius de *Carbones de Berga*, en veure's imputats com a possibles responsables d'aquest desgraciat accident, van contractar advocats de prestigi per defensar-se, els quals es posaren en contacte amb els de les famílies mineres per tal d'arribar a un acord, que s'aconseguí pactant una indemnització per a cadascuna de les vídues o parents afectats, a canvi de deixar l'ac-

ció legal penal empresa. Aquestes persones van rebre la indemnització pactada i van retirar-se de l'acció judicial iniciada.

És legítim qüestionar-se si vàrem fer bé d'arribar a un pacte indemnitzatori o hauria estat preferible seguir amb l'acció penal endavant fins a aconseguir una condemna per als responsables de seguretat de les mines. Però està per veure si s'haguera declarat a algú com a criminalment responsable, ateses les influències i pressions que l'empresa hauria exercit. Reitero: Ens va semblar a tots que era millor pactar una indemnització i que el fiscal, sense la nostra acusació particular, seguís el procediment d'acusació fins al final. Així va ser i la justícia va fallar absolutament de responsabilitat penal per manca de mesures de seguretat laboral les persones acusades.

Per desgràcia tot s'arregla amb diners en la nostra societat; o millor dit, res no s'arregla amb diners. Però, atès que hi ha situacions com la mort que són «inarranjables», les persones hem trobat una *solució* que segurament deu ser l'única possible: indemnitzar monetàriament.

Què val una mort?. Què val una seqüela com les que hi va haver en l'accident de què parlem, o d'un impacte psicològic com el que va patir un miner que no va morir en l'accident i que va resultar lesionat amb la declaració d'una Incapacitat Permanent Total i Absoluta?. Una desgràcia com la viscuda no és avaluable en diners. Però, reitero, l'únic que es podia fer, perquè la vida continua, era ajudar moralment i econòmicament les vídues, els orfes i altres familiars de l'accident amb la manera que tenim els humans per *atemperar* les desgràcies, si és que són *atemperables*.

La Inspecció del Treball, com és preceptiu i com passa en tots els accidents laborals, va emetre un dictamen en què deixava entendre que hi havia hagut falta de mesures de seguretat per part de l'empresa, la qual, juntament amb la seva asseguradora ASEPEYO, es veia obligada a incrementar les pensions dels familiars a qui els toqués percebre pensions de la Seguretat Social un 30% sobre les prestacions, ja fossin de viudat, d'orfenesa o d'altres a favor dels familiars. Aquest increment l'havia de pagar *Carbones de Berga* i

suposava una notable pujada de les pensions per als col·lectius afectats.

La resolució dictada per la Inspecció de la Delegació del Treball va ser impugnada per l'empresa davant la Magistratura del Treball, la qual va considerar que la causa de l'explosió i de l'accident havia estat totalment fortuïta i que no n'era responsable cap directiu. Trist final, perquè no va quedar gens clar qui havia tingut la responsabilitat d'aquest fet dramàtic, ja que una cosa és la *veritat processal* (la veritat de les sentències dels jutges), i una altra, la *veritat real*, que no sempre és coincident. Per tant, l'increment del 30% de les prestacions que havien de rebre els familiars, en el suposat cas d'haver-se declarat per sentència l'existència de faltes de mesures de seguretat, no es va produir.

A manera de conclusió voldria dir que l'ofici de miner deu ser dels més durs que hi ha. Ho repeteixo, jo ho he viscut en la pròpia pell perquè vaig perdre el pare als quatre anys, i la meua mare enviudava als vint-i-quatre. La pensió amb la qual les dones dels miners morts han hagut d'afrontar, com la meua mare va fer, l'educació dels fills era del tot insuficient, i aquests van haver de viure sense la presència de la figura paterna.

Quan al cap d'uns anys d'aquest accident es va tancar la mina, vaig alegrar-me'n i vaig pensar que el món millora, perquè cada generació percep i rep tota la història que les generacions anteriors han viscut i patit. A aquests pares miners que van donar la vida treballant amb una feina tan dura per al manteniment de les seves famílies els devem un record perdurable i un agraïment infinit.

Si som cristians, creiem que Déu haurà fet justícia i estaran gaudint de la seva presència amb tota la plenitud, com no podria ser d'altra manera, tenint en compte la seva tràgica mort. I si no ho som, cal reverenciar-los i homenatjar-los de l'única manera que les persones ho sabem fer: recordant-los i fent-nos seguidors de la seva vida exemplar. Hi ha una manera més honorable de finar que la de la mort que et ve a buscar treballant per mantenir els fills i la família?

Joan Viladomat i Pons
Advocat laboralista