

DEL RACIONAMIENTO AL DESARROLLISMO (1939-1975): LA CUENCA MINERA DE BERGA (BARCELONA).

Rosa Serra Rotés

Historiadora

Diputación de Barcelona

serrarr@diba.cat

RESUMEN

La explotación de la cuenca carbonífera de Berga (Barcelona) conoció un auge espectacular en la etapa comprendida entre 1940 y 1975. La obertura de nuevas explotaciones amplió notablemente el territorio minero, desde mediados del s. XIX centrado en el término municipal de Cercs. Los pequeños pueblos vecinos de San Salvador, Vallcebre, Saldes, Guardiola y la Nou se transformaron en núcleos mineros periféricos, conectados por un complejo sistema de transporte - ferrocarril, planos inclinados y teleféricos- y una nueva red de carreteras que, lentamente, fue sustituyendo el sistema de caminos vecinales. Un nuevo paisaje en constante evolución, del barraquismo a la proliferación de viviendas dispersas y al crecimiento de la capital comarcal, Berga.

ANTECEDENTES

Cataluña, pobre en recursos carboníferos, ha explotado intensamente sus reservas desde mediados del s. XIX. A pesar de ello, el carbón autóctono nunca pudo abastecer la demanda interna y la abundante bibliografía que analiza el proceso de industrialización catalán, en todas sus etapas, destaca la importancia y la dependencia del carbón inglés y asturiano. La comarca minera del Berguedà, situada al norte de la provincia de Barcelona, en pleno Prepirineo, fue la zona carbonífera por excelencia de Cataluña. Junto al carbón, el aprovechamiento de los recursos naturales – agua, madera, piedra caliza- para usos industriales desde mediados del XIX transformó rápidamente la economía y la sociedad ancladas en una economía de subsistencias.

En la zona sur del valle, y al pie del río Llobregat que cruza de norte a sur la comarca y la provincia de Barcelona, se instalaron los industriales textiles algodoneros que a partir de 1858 fundaron fábricas de río y colonias textiles, impulsando la urbanización de un gran espacio fluvial y rural. En la zona norte de la comarca, muy montañosa y con enormes dificultades de comunicación, la explotación de los yacimientos de lignito se inició en 1851 de la mano de pequeñas empresas con poco capital y pocos conocimientos técnicos. Para solucionar el grave problema del transporte de carbón se fusionaron y crearon en 1888 la empresa “Ferrocarril y minas de Berga, SA” que impulsó la construcción del ferrocarril minero que enlazaba, siguiendo el río Llobregat, con el ferrocarril que los industriales algodoneros estaban construyendo en la zona sur de la comarca y que conectaba con Barcelona y su gran región industrial. Se trataba de una obra cara y técnicamente compleja que arruinó a la empresa minera. José Enrique de Olano y Loyzaga, ingeniero de minas y empresario vasco, adquirió la empresa en 1893 y transformó la zona en una región minera moderna.

A las nuevas explotaciones e instalaciones industriales (lavadero de carbón, talleres, central de gas pobre y posteriormente central termoelectrónica, etc.) y la construcción de la fase final del ferrocarril minero, cabe añadir las colonias mineras de San Cornelio, San José y La Consolación (Cercs) adaptando el modelo de colonia industrial ya experimentado por los industriales textiles. En pocos años la empresa de Olano se convirtió en una de las más productivas del país y también su influencia y

prestigio personal aumento, especialmente cuando Alfonso XIII le concedió el título de conde de Fígols (1908). El proceso culminó en 1911 con la creación de la empresa “Carbones de Berga, SA”(CBSA), controlada por la familia Olano hasta 1965, fecha en que fue vendida a “Fuerzas Eléctricas de Cataluña SA”(FECSA), que posteriormente y como filial de ENDESA mantuvo la explotación hasta 1991.

EL PUNTO DE PARTIDA. FEBRERO DE 1939

Cuando el ejército franquista, dirigido por el General Sagardía Ramos, ocupó la cuenca minera de Fígols el 5 de febrero de 1939, *“las minas estaban en buenas condiciones de explotación”*. Esta situación, reflejada en la Memoria de la empresa CBSA del año 1939¹ fue la que caracterizó la explotación desde el inicio del conflicto bélico hasta el fin de la contienda, incluido los últimos días, en que el ejército republicano y una gran cantidad de personas cruzaron la cuenca minera en dirección a la cercana Francia. A finales de enero de 1939 la Subsecretaría de Armamento de la República incautó materiales y camiones de la mina, y el ejército republicano, en retirada, dinamitó puentes e infraestructuras ferroviarias. La referida memoria empresarial informa que las principales dificultades a las que tuvo que hacer frente la familia Olano y sus socios, una vez recuperada la propiedad y la gestión de la mina, fue apresurar a las nuevas autoridades para que acometieran la obra de reconstrucción de los puentes de la carretera y del ferrocarril, y poder abastecer la demanda de carbón. Los fabricantes algodoneros consiguieron camiones para poder acceder al carbón almacenado y a la producción obtenida a partir de junio de 1939, cuando se reiniciaron de manera definitiva los trabajos de explotación. A finales de este año trabajaban en la mina 1088 personas.

La Memoria de 1940 destaca: *“Las dificultades vencidas para alcanzar este resultado han sido muchas, siendo las principales la falta de madera y de explosivos, las dificultades para conseguir perfiles y chapas, la deficiente alimentación de nuestro personal, la falta de piensos para el ganado y la insuficiente cantidad de gasolina para transportar el carbón de las explotaciones de Vallcebre. Aunque la mayor ha sido la falta de personal especializado, tanto para el interior de la mina, picadores y entibadores, como para el exterior, mecánicos, electricistas, etc. Los hechos más notables acaecidos en el año 1940 han sido: En abril se inauguró el ferrocarril de Manresa a Berga... tiene mucha importancia para nuestras minas porque facilita extraordinariamente la salida de nuestra producción, abaratando su transporte.... La producción en 1940 fue de 173.000 toneladas, que es la producción máxima alcanzada por nuestras minas desde su fundación. La inversión realizada en el ejercicio fue de 388.015 pesetas, empleadas en la adquisición de locomotoras diésel y eléctricas, camiones y un tractor de maniobras para la estación”*².

La activación de la explotación minera fue relativamente fácil y rápida puesto que durante los años difíciles de la contienda la mina fue gestionada con acierto por los facultativos de la empresa, Andrés Aldazábal Zuberogoitia y Alfredo Garcia Ruiz. Ambos trabajaron bajo el control del ingeniero del Distrito Minero de Barcelona, Pedro Guasch, desde que el 21 de agosto de 1936 el Presidente de la Generalitat de Catalunya, Lluís Companys y el consejero Josep Tarradellas, firmaron el decreto de incautación de la sociedad anónima³. Aldazábal y Garcia consiguieron, no sin esfuerzo, mantener niveles aceptables de producción y generación de electricidad, aplicando el plan de modernización diseñado por el ingeniero Francisco Fontanals en 1926 y que desde esta fecha y por

¹ . HAUSMAN (s.d.), p.148

² . HAUSMAN (s.d.), p.161

³ . SALMERON (1991), p.22

encargo de JE de Olano, aplicó, entre 1927 y 1934, el ingeniero Ramon Maria Cerezo. Entre los notables cambios efectuados –finalización de las obras de la galería La Consolación, construcción del nuevo lavadero, electrificación, instalación de locomotoras eléctricas, etc.- fue decisiva la puesta en marcha, en 1932, de la central térmica construida por Energía Eléctrica de Cataluña, y de la cual CBSA era accionista principal⁴.

LA OBERTURA DE NUEVAS MINAS.1940-1950

CBSA había ensayado, en 1933 y 1934, diferentes sistemas de arranque mecánico mediante distintos modelos de rozadoras pero, primero la Guerra Civil y después la dura postguerra y la imposibilidad de importar maquinaria y equipos, impidieron la incorporación de estos avances técnicos que ya habían sido validados. Lamentablemente los tajos se siguieron explotando, hasta mediados de los años sesenta, con el mismo procedimiento de los años treinta: arranque manual con puntón, transporte mediante canales oscilantes, apuntalamiento con madera y relleno mediante estéril de la misma explotación.

La urgente necesidad de incrementar la producción de carbón que no podía conseguirse con la mecanización de la mina se acometió con la obertura de nuevos centros de producción en zonas donde la capa estaba próxima a la superficie, manteniendo también en explotación los socavones antiguos -San Cornelio, San José y la Consolación-. Fueron años de minería extensiva con notables consecuencias, no solo el aumento exponencial de la plantilla –que llegó a los 3000 trabajadores en 1965- sino y muy especialmente, por la gran inversión efectuada en los sistemas de transporte interior y exterior. La empresa CBSA organizó la nueva etapa creando dos empresas filiales: “Serchs, SA” y “Collet, SA”. “Serchs, SA”, adquirida en 1942⁵, explotó la mina *La Campos* (Saldes)⁶ - de difícil explotación y triste memoria debido a la explosión de grisú que causó la muerte de 18 mineros el 27 de abril de 1951- y la de Vallcebre⁷. En 1940 se iniciaron los trabajos de perforación de la galería de El Collet pero no fue hasta 1948 que CBSA optó por explotar el tajo a partir de una nueva filial, “Collet, SA”, a la cual vinculó también las pobres explotaciones de El Far (La Nou de Berguedà) - 306 mineros arrancando 51.373 Tm de carbón en 1955-⁸. La familia Olano optó por este sistema, el de creación de filiales, también para la explotación de la piedra, un subproducto apto para la fabricación de cemento. En 1946, Luis de Olano y Barandirán y Bartolomé Casas fundan “SA Cementos Collet”; Olano aportaba el carbón y la piedra calcárea necesaria para la elaboración del cemento en una fábrica construida muy cerca de la mina Collet⁹.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

La difícil orografía de la zona central ubicada en el municipio de Cercs y conocida popularmente con el nombre de Fígols –Les Mines, obligó a la instalación de un complejo sistema de planos inclinados, teleféricos y funiculares que comunicaban los diferentes niveles de explotación (mina Alfonso, Mina Esteve, Mina Sant Romà, Mina San José y

⁴ .- ALAYO (2007), p. ..

⁵ .- SALMERON (1991), p...

⁶ . SALMERON (1991), p....

⁷ . SALMERON (1991), p....

⁸ . SALMERON (1991), p. 150-152

⁹ . SALMERON (1991), p... 171-172. La fábrica de cemento continua activa; el cemento natural se comercializa con el nombre de “Rápido Marfil”. CLOTET (1999), p.26-28.

Mina La Consolación) con la zona de talleres, almacenes y lavadero y la propia estación del ferrocarril Guardiola-Manresa-Barcelona. El sistema de transporte exterior construido entre 1893 a 1910 se completó entre 1930 y 1932 para comunicar las nuevas instalaciones, el lavadero y la central térmica. Entre 1945 y 1955 se construyeron nuevos planos (Porvenir II, Natalia II), el funicular Consolación II y los teleféricos Schlams, *Fusta* (para el transporte de madera desde la estación al plaza de la mina), Estériles I y Estériles II¹⁰. El teleférico, que desde principios de s. XX se utilizaba también para transportar madera para la entibación de las galerías y tajos, fue aplicado de nuevo para transportar el carbón de las minas de Saldes y de Vallcebre, hasta la estación del ferrocarril, en el punto del Collet. La pista forestal que unía estos núcleos rurales y mineros con la estación del ferrocarril, de extrema pendiente, era impracticable en invierno, debido a la nieve y al hielo, y también durante los abundantes días de lluvia del resto de las estaciones. Los teleféricos de Coll de Pradell-Vallcebre al Collet (Guardiola) -de 6.789 metros, salvaba un desnivel de 659 m y tenía una capacidad de transporte de 20 tm/h- y el de Espà (Saldes) a Els Hostalets (Vallcebre) – de 11.700 m de longitud- ambos de difícil emplazamiento y construidos entre 1944 y 1946, son testimonio de una complejidad técnica y humana, que solo se explica por la coyuntura política y económica del momento, los años difíciles de la posguerra¹¹.

Fueron las empresas mineras las que se encargaron de construir las pistas forestales que luego se transformaron en carreteras, en la zona norte de la comarca actualmente gestionadas por la Diputación de Barcelona. Con el objetivo de rentabilizar las explotaciones mineras y para obtener abundante madera para la fortificación de las galerías y tajos, se construyeron las carreteras de Berga a San Lorenzo de Morunys (BV-4241), la de Guardiola a Saldes y Espà (Mina Clara) (B-400) y su ramal a Vallcebre (BV-401). También la que enlaza la C-16 o Eje del Llobregat con San Cornelio (Cercs) (BV-4025)¹². Pistas forestales y planos inclinados construidas para la explotación de la madera de los bosques fueron las actuales de Guardiola de Berguedà a Sant Julià de Cerdanyola (BV-4021) y la carreteras de Bagà a Gisclareny (aún hoy pista forestal pavimentada pero sin categoría de carretera local).

Por lo que respecta al transporte interior, los esfuerzos fueron también muy importantes. La red ferroviaria de las minas de Fígols, que en 1932 disponía de 18,130 km de vía (2,943 km de vía exterior y 15,187 km de vía interior) pasó a 38,250 kilómetros en 1965, de los cuales 36,650 correspondían a vía de interior de 500 mm de ancho y dividida en seis niveles: nivel Estación (a 643 m de altitud); nivel Consolación (707 m de altitud) y más importante por concentrar la zona central de talleres, almacén, oficinas y conexiones con planos inclinados, funiculares y teleféricos; nivel San José (850 m de altitud); nivel Esteve (876 m de altitud); nivel Alfonso (935 m de altitud); y nivel San Cornelio (952 m de altitud).

La red interior se comunicaba con un complejo sistema de planos inclinados. El tradicional sistema de tracción animal de las vagonetas fue progresivamente sustituido por 17 locomotoras eléctricas y 25 diésel. Las primeras locomotoras eléctricas fueron adquiridas en 1929 a la firma alemana AEG con motivo de la puesta en funcionamiento de la mina nueva La Consolación, totalmente electrificada. Las locomotoras eléctricas fabricadas por la firma Sociedad Metalúrgica Duro Felguera SA se incorporaron de manera progresiva, entre 1943 y 1944, 1955 y 1966. Las primeras locomotoras diésel

¹⁰. SALMERON (1991), p.70-96

¹¹. SALMERON (1991), p.199-202 y 224-230

¹². Los 3,5 km que separan la C-16 o Eje del Llobregat de San Cornelio salvan un desnivel de 400 metros.

fueron adquiridas por el Comité obrero en plena Guerra Civil a la empresa alemana Deutz. A partir de 1940 y de manera progresiva se fueron adquiriendo más locomotoras de diferentes modelos, todas de fabricación alemana, hasta las últimas, las míticas Schoema que se incorporaron en 1978¹³.

La construcción del transversal María Teresa destacó entre las grandes obras destinadas al transporte interior y marcó un punto de inflexión en la modernización de la mina, al conseguir un aumento espectacular de la producción y abriendo oportunidades para el pequeño pueblo de Vallcebre que, a partir de 1953, inició un notable crecimiento demográfico y urbanístico. La gente de Vallcebre vivió la obra con una gran expectación, conscientes de que iniciaban una nueva etapa que les permitía conectar con el resto de pueblos mineros que ya hacían años que vivían al ritmo de la mina.

Construido a 1.174 m de altitud, la perforación se inició en junio de 1953 y entró en servicio el 5 de mayo de 1955. Una de las novedades que comportó la apertura del transversal María Teresa fue la introducción del sistema mecánico de transporte que sustituyó el tradicional sistema de vagonetas arrastradas por mulos. La electrificación de la mina con corriente continua de 220 V, se amplió progresivamente hasta alcanzar, además de la galería principal y sus dos grandes ramales, el exterior de la mina. Finalmente, llegaron a Vallcebre las modernas locomotoras eléctricas Siemens, seguidas de las diesel Deutz, en 1967, y posteriormente las potentes Schöma, en 1978. Las locomotoras arrastraban más de 200 vagonetas GHH de origen alemán, un centenar del modelo de 750 litros.

Transversal María Teresa fue diseñado y dirigido por Manuel Portes Valls, que se incorporó a la empresa CBSA en 1967 como ingeniero ayudante y en poco tiempo fue director de explotación, hasta su jubilación 1974. La obra permitió explotar tanto los niveles intermedios entre Vallcebre (Cota 1.174) y La Consolación (Cota 707), conectando las galerías de manera progresiva mediante el sistema de planos inclinados de pronunciada pendiente – hasta 30% – por el que circulaban las vagonetas de 750 l.

DE COLONIAS MINERAS A PUEBLOS MINEROS

El aislamiento respecto a cualquier núcleo urbano, la falta de comunicaciones y la necesidad de tener mano de obra estable, aconsejaron al industrial José Enrique de Olano, a construir viviendas y servicios básicos para los mineros. Olano no dudó en aplicar el modelo, ya plenamente desarrollado en el Berguedà y en otros lugares de Cataluña, de las colonias textiles. Otros empresarios mineros de la zona aplicaron, a menor escala, el sistema de colonia minera, especialmente notable fue la colonia minera y forestal de Peguera.

Con la obertura de nuevos centros de explotación, alejados del núcleo histórico y central de explotación ubicado en el término municipal de Cercs, el problema de la vivienda se agudizó. Los pequeños pueblos mineros – San Salvador, La Nou, Malanyeu, Saldes, Guardiola o Vallcebre- caracterizados por un poblamiento disperso y tradicionalmente dedicado a la ganadería y a la explotación forestal, habían sufrido un notable despoblamiento des de finales del s. XIX. La nueva actividad minera provocó un aumento de población no estable, la llegada de hombres solos, que buscaban trabajo en la mina y que ante la falta de vivienda optaron por sistemas variados y precarios, desde la construcción de barracas hasta el alojamiento o en casas privadas.

¹³ . SALMERON (1991), p.36-60

La empresa minera no estaba dispuesta a repetir el modelo que había caracterizado la primera etapa de la historia de CBSA impulsada por José E de Olano y no fue hasta 1953 que, aprovechando las ayudas estatales derivadas de la celebración, en 1952, del Congreso Eucarístico en Barcelona, construyó entre 1952 y 1955 dos bloques de viviendas en la colonia de San Cornelio destinados a facultativos y vigilantes, (39 viviendas de 64 m² con WC y agua corriente), y ubicó el mayor número de los nuevos bloques de viviendas obreras, el economato y el “Hogar del Minero” en el pequeño pueblo de San Salvador de la Vedella (Cercs) que se convirtió en el principal pueblo minero de la zona.

La historia oral recoge la dureza extrema de las condiciones de vida de los mineros de esta etapa de posguerra. El caso más documentado corresponde al de la situación de la pequeña Mina Clara de l’Espà (Saldes) explotada por la empresa “*Carbones y Transportes Cadí, SA*” y donde el día 10 de abril de 1944 se produjo una terrible explosión de grisú que provocó la muerte de 33 mineros. Todos, excepto uno de los fallecidos que era del pueblo, habían llegado a Saldes en busca de trabajo y vivían realquilados en las casas del pueblo. Muchos de ellos llegaron a Saldes buscando también refugio. Los nombres con que la empresa los registró y los datos básicos como lugar de nacimiento y de residencia, hacen pensar que se trataba de nombres falsos, pues solo veinte de los treinta y tres cadáveres fueron reclamados por los familiares¹⁴.

También fueron años de minifundismo; en Vallcebre, por ejemplo, se abrieron multitud de minas en unos años en que el carbón se pagaba como si fuera oro. La mina del Racó, la del Conangla de Baix i la del Conangle de Dalt, la del Jaumet, la mina Vulcano de Baix i la Vulcano de Dalt, las del Clot, la del Corder o la mina Esquirol, más que minas, eran madrigueras. El chabolismo fue la única opción para los mineros que no podían ni siquiera hacer frente a los gastos que conllevaba pagar una cama, que muchas veces era compartido con otro compañero -las llamadas “camas calientes”-. Cerca de la bocamina de Coll de Pradell, en medio del bosque, se edificó *La Casita de papel*, una especie de almacén construido en madera, que alojaba las oficinas, una cocina-comedor y unas cuantas literas para los encargados de la mina. Cerca de ella se levantaron gran número de barracas construidas por los mismos mineros donde dormían de lunes a sábado, y cerca de las cuales había también el dispensario, el almacén, la barraca general con las literas y una concurrida cantina. Entre 1944 y 1954 en ella se podía conseguir todo tipo de productos, procedentes del mercado negro y del racionamiento, a precios ajustados: aceite, bacalao, lentejas, arroz y sardinas, pero también tabaco, coñac y vino. Cuenta la historia oral que en esta cantina, se celebraron los plenos del ayuntamiento almeriense de Carboneras puesto que el alcalde y buen número de concejales de este municipio trabajaban en esta mina entre 1946 y 1947. Más que una anécdota es el testimonio de las duras condiciones de una época en que había que buscar trabajo allí donde lo hubiere, incluso a 1.625 metros de altitud en una pequeña explotación minera del Prepirineo catalán, tan alejada de la soleada playa almeriense.

La dureza de las condiciones de vida y de trabajo de los trabajadores de la industria textil y de la minería del carbón en el Berguedà desencadenaron la explosiva pastoral “*El pan nuestro de cada día, dánosle hoy*” del que entonces era el joven obispo

¹⁴ .PICAS, J., PRAT, A. i SERRA, R. (2003), p. 10

de Solsona, Vicente Enrique y Tarancón. En sus Memorias- *Confesiones*, 1996 (póstumas)- comenta de esta manera la situación:

“Lo cierto es que desde finales de 1948 se produjo en la diócesis de Solsona un hecho singular: se mantenía el racionamiento normal en las zonas rurales – las tres cuartas partes de la diócesis- pero fallaba el racionamiento varios días seguidos – y hasta semanas enteras- en la zona industrial y minera. Esto produjo un desasosiego que amenazaba convertirse en una rebelión. Porque les faltaba el pan de ración, pero podían adquirir cuanto quisieran en el mercado negro, a precios inasequibles para ellos.... Me hablaron varios sacerdotes y me escribieron varios obreros que me interesase cerca de los empresarios y, especialmente, ante las autoridades públicas ahora que les solucionasen el problema. Ellos creían que los empresarios hubieran podido facilitar el remedio creando en las empresas los llamados economatos que, al parecer, estaban apoyados por el Gobierno y podían facilitar a los obreros artículos de primera necesidad a un precio razonable.... Las cosas empeoraban cada día más. La situación se hacía cada vez más insostenible, Eran ya centenares de cartas – llegaron al final a más de mil- las que yo recibía de aquellas familias”¹⁵

El obispo Tarancón escribió la pastoral en 1950, indignado ante el silencio recibido de los empresarios y las autoridades. La pastoral se divulgó de manera muy rápida a partir del boletín del obispado- liberado de la censura-, las hojas parroquiales i las múltiples ediciones que la Hermandad Obrera de Acción Católica (HOAC) se encargó de conseguir. El Consejo de Ministros acordaba suprimir definitivamente el racionamiento del pan el día 1 de abril de 1952 y potenciaba la creación de economatos de empresa, como los que se instalaron en las colonias mineras de San Corneli, La Consolación y en los pueblos de San Salvador, Guardiola y en la misma capital de la comarca, Berga.

Al lado de la mina Tumí, en Vallcebre, y de las pequeñas explotaciones familiares de su entorno también se construyeron dos cantinas más, junto a las barracas destinadas a taller, almacén, dispensario, cuadras de los mulos y los barracones donde dormían los mineros. Se construyen barracas para alojar a las mujeres que trabajaban en el lavadero de carbón, algunas de ellas asturianas que habían llegado a Vallcebre siendo niñas como refugiadas cuando el ejército franquista ocupó Asturias o huyendo del asedio constante que padeció Madrid; el alojamiento les evitaba el largo y duro trayecto entre la mina y Vallcebre, especialmente durante los meses de invierno . La obertura del transversal María Teresa de Vallcebre provocó un importante incremento de población: 459 habitantes en 1900 y 944 habitantes en 1960 a los que hay que añadir la abundante población masculina no censada que vivía realquila en casas

¹⁵ . *El pan nuestro de cada día* contra el estraperlo (mercado negro) hizo caer en desgracia al joven obispo. Probablemente por esta razón su carrera eclesiástica permaneció estancada durante 18 años en esa misma diócesis. Como afirmó en sus memorias: *No me lo perdonaron. Alguien le preguntó al nuncio Cicognani cómo yo seguía en Solsona después de 18 años, y el nuncio respondió: 'Mira, hijo, hasta que los del Gobierno no digieran el pan...*

particulares. Una parte de ellos optaron por instalarse definitivamente en Vallcebre y en los antiguos arrabales se fueron construyendo viviendas aisladas fruto del sistema tradicional de *Capmasats* y *Barraquers* que garantiza al hijo mayor la propiedad de la casa familiar y cede al resto de los hijos un trozo de tierra donde poder construir una barraca que, con el tiempo se convierte en vivienda estable.

La mina, la de verdad y también la de mentira, ofrecía trabajo casi a todos los que eran capaces de aguantar la dureza de las condiciones de trabajo y de vida; la cuenca se llenó de chamizos donde hombres y chavales trabajaban sin conocimientos ni dirección facultativa arrancando carbón a cambio de liberarse del servicio militar obligatorio. La mina era una “mina” por qué, a pesar de la represión, la vigilancia, la dureza y el peligro del trabajo, en 1944 el número 35.920 vendido en el economato de CBSA fue premiado con el primer premio de la lotería de Navidad: 7.400 pesetas por peseta!. Pero la realidad era dura y en 1952 se produjo la primera huelga encubierta – se mantuvieron los turnos y se entro en la mina pero los mineros no trabajaron- que se alargó una semana. Dura por qué los accidentes más dramáticos de la minería española de este largo período tuvieron lugar en la cuenca de Berga, provocados por explosiones de grisú: la de la Mina Clara de 1944 mató a treinta y tres mineros y la de La Campos de 1951, a dieciocho. El 3 de noviembre de 1975 la explosión de grisú del nivel 07 de la explotación 09 de La Consolación mató a treinta mineros.

La cuenca minera bergadana es un buen ejemplo para entender la complejidad del fenómeno migratorio en las zonas mineras. En la primera etapa y una vez localizados los yacimientos, registradas las concesiones y después de múltiples fracasos, llega, en 1893, José Enrique de Olano, ingeniero de minas y empresario, y con él los primeros facultativos de minas, topógrafos y personal técnico cualificado mayormente asturianos. Con ellos llegaron también los primeros mineros con oficio, sobre todo buenos picadores, que enseñaron a los agricultores-mineros de la zona a trabajar con el hacho asturiana, y a detectar grisú, por ejemplo. Olano se rodeó de un equipo técnico de facultativos, geólogos, topógrafos, gente con oficio, conocimiento y estudios, formados en la Escuela de Capataces de Minas, Hornos y Máquinas de Mieres. Formaban un grupo de elite en medio de una masa, cada vez más numerosa, de mineros analfabetos que aprendían el oficio a base de disgustos, sustos y aciertos.

Durante los primeros años del s. XX, se sumaron al primer grupo mineros procedentes de otros lugares. Primero llegaron los aragoneses, gente de Mequinzenza, Utrillas, Alcorisa, Andorra, Turón y otros pueblos mineros de Teruel. Los aragoneses se instalaron en las colonias mineras y, junto a los asturianos, fueron considerados los mineros por excelencia, los mejores, los más reconocidos, los maestros de todos. Cuando finalizaron las obras de la Exposición Universal de Barcelona de 1929 y se ralentizan las de la línea 1 del metro barcelonés, llegaron a la cuenca minera un buen grupo de mineros murcianos, de Águilas, Lorca, Molina y la Unión, y de las zonas mineras de Almería, sobre todo de Carboneras y de Serón. Se instalaron en Cercs, Saldes y Vallcebre para ocupar los puestos de trabajo que muchos otros habían dejado libres para trabajar en las minas de potasa, más seguras, que se abrieron en la comarca vecina del Bages durante los años treinta del s. XX. Las empresas de la potasa, ubicadas en Sallent, Cardona y Súrria necesitaban mano de obra abundante, por lo que pagaban bien o mejor que, en las minas de carbón.

Los flujos migratorios se mantuvieron. Los años inmediatamente posteriores al final de la Guerra Civil hay indicios de que en algunas minas bergadanas trabajaron mineros asturianos y andaluces que, con identidades falsas, escapaban de la fuerte represión que había en aquellas importantes zonas mineras. Entre 1950 y 1970 llegaron andaluces y extremeños, y el barrio de casas baratas de Santa Eulalia, en Berga les

acogió, exigiendo tres etapas de crecimiento, 1962, 1972 y 1982, al tiempo que CBSA organizaba el sistema de transporte laboral desde Berga a la mina. Terminadas las grandes obras que fueron la nueva central termoeléctrica de Cercs (1968-71), el embalse de la Baells (1972-76) y las obras complementarias de la nueva red de carreteras y acueductos sobre el embalse, un buen número de trabajadores que vivían alojados en los barracones construidos cerca de la térmica y de San Salvador llamaron a las puertas de la mina. A los peones de la construcción de diferentes puntos de España – Extremadura, Andalucía, Galicia- se les sumaron trabajadores procedentes del Magreb, que no se adaptaron a la dureza de la mina. También fueron trabajadores temporales polacos y centroeuropeos que, como mano de obra subcontratada por las empresas mineras, trabajaron en las labores de limpieza, desescombro y bombeo de agua después de las gravísimas inundaciones de 1982. Estas últimas incorporaciones de trabajadores, siempre temporales y de la mano de empresas subcontratadas, coincidieron con el inicio del proceso de mecanización de la explotación minera que ahorraba mano de obra, pero que puntualmente todavía era capaz de absorber, contingentes poco cualificados. Las cifras lo dicen todo: los 2.954 trabajadores de la plantilla de Carbones de Berga, SA y sus filiales, en 1966 se pasó a 1.426 en 1977. A pesar del proceso de mecanización y modernización de la empresa, la pérdida de puestos de trabajo, y la lenta pero progresiva disminución de la población del Alto Berguedà fue uno de los signos más claros del final de la mina y del inicio de una profunda crisis económica.

DESARROLLISMO: LA MECANIZACION DE LA MINA 1963-1975

El Plan de Estabilización de 1959, que puso fin a la política de autarquía del primer franquismo, liberó la adquisición de combustibles y fomentó el consumo de derivados del petróleo con lo que la demanda de carbón se redujo notablemente. A la vez que veían incrementar los costes de explotación, las empresas mineras no podían repercutir en el precio de venta del carbón estos incrementos por que el carbón estaba intervenido por la Administración estatal¹⁶. Las mineras, entre ellas CBSA, conscientes de que estaban perdiendo el tren de la competitividad, requerían del Estado la aplicación del *“precepto 5º de la Reglamentación de Trabajo de las minas de carbón, según el cual la organización del trabajo es facultativa de la Dirección de la empresa, lo mismo que el establecimiento de sistemas de racionalización, mecanización, etc.”*¹⁷.

En 1965, pocos meses antes de la visita que el General Franco realizó a la comarca, CBSA procedió al despido de 410 trabajadores quedando reducidos a 2.954. La empresa aprovecha la visita de Franco para iniciar una nueva etapa, liderada esta vez no por la familia Olano sino por los ingenieros de FECSA, empresa que ya contaba con el 25% de las acciones procedentes del contrato de CBSA con la eléctrica EEC-Riegos y Fuerzas del Ebro SA propietaria de la central térmica de Fígols. FECSA estaba interesada en aumentar la generación energía termoeléctrica – concentrada en las obsoletas centrales de Fígols y Sant Adrià del Besos- y diversificar su producción mayormente de origen hidráulico apoyada por las centrales de fuel de Badalona y La Mata. El incremento de la demanda de electricidad aconsejó a FECSA iniciar las obras de construcción de la central termoeléctrica de Escucha (Teruel) que se inauguró en 1967 e iniciar los trabajos de construcción de la nueva central de Cercs.

¹⁶ . Los precios de la hulla y la antracita estuvieron regulados hasta 1950 y 1955 respectivamente. Aunque los precios de los lignitos eran libres, su cotización se establecía en función de los precios oficiales de los otros carbones.

¹⁷ El 30 de mayo de 1960 las empresas mineras CBSA, MFU, y Hullera Vasco-Leonesa entre otras remitía un informe solicitando la flexibilización las relaciones laborales.

El día 1 de junio de 1966 Franco visitaba Berga y también La Consolación donde CBSA le presentó un informe que pone en evidencia la principal preocupación de la empresa, encontrar salida al carbón, y su apuesta por la construcción de la nueva central térmica de Cercs. El documento refleja que en 1965 el 37,5% del carbón de la cuenca se destina al consumo de las centrales térmicas de FECSA; el 17,5 a las industrias textiles, el 10,7 % a las fábricas de cemento, y el resto a diferentes sectores (9% Fábricas de vidrio y cerámica, 5% Minería potasa, 4,6% Papeleras, 3,7% Industrias químicas, 10% calefacción, y otros). La propuesta era clara: destinar la totalidad de la producción a la producción de electricidad a partir de la construcción de una nueva central térmica. Cabe decir que el documento valora con demasiado optimismo las reservas potenciales de la cuenca minera (valoradas en 120 millones de Tm probables y 80 millones de seguras) y que minimizaba los problemas técnicos de su explotación. El informe ¹⁸ expone que:

“La solución está en una intensa mecanización de todos los servicios de las minas, si bien su posibilidad viene determinada por las características geológicas de cada yacimiento. No son por tanto más ricas las minas de mejor calidad de carbón, sino aquellas que para una determinada utilización lo ofrezcan a menor precio por caloría útil. Y así las cuencas fácilmente mecanizables pueden ofrecer mejores resultados que otras con mejor carbón pero con mayores dificultades de mecanización. Un ejemplo actual lo tenemos en Francia y Alemania. Minas con capas de muy buena hulla se han cerrado en tanto que se ha aumentado la producción en minas de lignito. A este respecto debemos señalar que la mejor región carbonera francesa –Nord et Pas de Calais- obtiene solamente un rendimiento de 1.700 kgs. Por jornal de interior en tanto que la cuenca de Provenza –gemela en calidad y formación geológica a la de Berga- llega a los 4.700 kgs. La cuenca de Berga presenta óptimas condiciones para la mecanización como lo demuestran los espectaculares resultados obtenidos en los talleres equipados con ariete ó cepillo Loëbbe, por lo que la extensión de os métodos ensayados y la introducción de máquinas y mejoras complementarias no constituyen un problema técnico, sino solamente de financiación.

Las inversiones a realizar –del orden de 300 millones de pesetas – no están dentro de las posibilidades de las empresas ni pueden atraer la atención del mercado normal de los capitales ya que si bien la viabilidad de la explotación es segura, otras industrias han de ofrecer indudablemente perspectivas de mejores retribuciones al capital, por lo que es necesaria una ayuda estatal que facilite tal financiación a interés bajo y largo plazo, que no habría de ser a fondo perdido, sino que se reintegraría totalmente...

Conclusiones

- 1º La cuenca de Berga tiene unas reservas de carbón de más de 80.000.000 de Tms.*
- 2º La calidad de su carbón es perfectamente apta para la producción de energía.*
- 3º Las facilidades de mecanización aseguran que de seguirse el camino ya iniciado, se lograrán producciones importantes y a precios competitivos con otros combustibles. Para ello necesita se extienda a sus minas el régimen de acción concertada.*
- 4º La instalación de una gran central termo – eléctrica en bocamina, aseguraría el consumo del carbón de la cuenca, resolvería los problemas sociales y económicos de la comarca y constituiría una importante fuente de energía para la nación”.*

En 1963 comenzó a introducirse el sistema de arranque mecánico con la utilización de máquinas-cepillo accionadas por motores de aire comprimido, obligando a sustituir los antiguos sistemas de fortificación por otros más modernos. En las galerías comenzaron a

¹⁸ . Informe presentado por CBSA al General Francisco Franco el día 1 de junio de 1966. Archivo del Museo de las Minas de Cercs.

generalizarse las fortificaciones metálicas de sección semicircular, y en el frente de arranque se introdujeron las pilas neumáticas y para el transporte del carbón se instaló una cinta transportadora, capaz de soportar hasta 50 Tm de peso, arrastraba todos los materiales directamente hasta la galería. El frente de arranque y las galerías se iluminaron con lámparas de 60 vatios colocadas cada 6 metros, y los mineros, bien equipados (monos, botas de goma y casco) llevaban lámparas eléctricas fijadas en el casco, iniciaron también una necesaria reconversión y especialización, consiguiendo la producción (1000 toneladas diarias brutas transformables en 530 Tm vendibles / día), los rendimientos (6.500 kg / ha) y rebajar gastos de producción. El año 1963 fue también el de la inauguración de la fábrica de cemento, “Cementos Fígols, SA” participada por la familia Olano y el banquero Juan March, y que aprovechaba la estéril del carbón ¹⁹. Pero no fue suficiente.

La solución vino de la mano de FECSA que en 1967 adquirió el 100% de las acciones de CBSA e inició el plan de modernización: la obertura del Plano Santa Isabel equipado con fortificaciones rusas autoavanzables²⁰, la construcción de la planta de tratamiento de carbones junto al lavadero que garantizaba que el suministro de carbón cumplía con todos los requerimientos que precisaba la nueva central térmica, inaugurada en 1971, a la cual llegaba mediante cinta transportadora de 1.500 metros. El plan de modernización afectó también a las empresas filiales, y en conjunto CBSA consiguió aumentar la producción y reducir progresivamente el número de trabajadores; no se consiguió compensar el incremento de costos derivados del aumento de los salarios u muy especialmente amortizar la inversión efectuada.

Relación rendimientos y mecanización 1955-1974 ²¹

		1955	1960	1965	1970	1974
Producción	Miles de Tm	265	310	389	352	484
Rendimientos interior mina	Kg/jornal	786	814	1.063	1.370	1.898
Rendimiento total empresa	Kg/jornal	549	578	766	954	1,513
Plantilla	Interior	1.338	1.525	1.545	1.140	1.293
Plantilla	Total	1.863	2.123	2.173	1.547	1.641
Ventas en miles de Tm	Térmicas	65	5	47	262	454
	Otros	213	290	341	104	26
	Total	278	295	388	366	480

El día 3 de noviembre de 1975 una terrible explosión de grisú provocó la muerte de 30 mineros que estaban trabajando en la explotación 09 de la Mina Consolación. Un final trágico para una etapa de la historia de la minería comarcal. España estaba muy pendiente de otra muerte inminente, la del General Franco, que se produjo pocos días después, el 20 de noviembre. El funeral multitudinario, que contó con la presencia de ministros y autoridades provinciales, civiles y religiosas, no compensó el olvido y la falta de solidaridad que la cuenca minera sintió en aquellos momentos.

¹⁹ . COROMINAS (1999), p. 21-25.

²⁰ . HAUSMAN (2009), p. 106. El sistema de apuntalamiento hidráulico autoavanzable, conocido popularmente con el nombre de *pilas rusas*, fue adquirido a la empresa soviética MACHINO EXPORT de Moscu a través de la empresa EPYRSA previa autorización del Ministerio de Comercio.

²¹ . HAUSMAN (2009), p. 81.

BIBLIOGRAFIA

- ALAYO i MANUBENS, Joan Carles (2007): *L'electricitat a Catalunya. De 1875 a 1935*, Pagès Editors, 2007
- BOIXADER, A i SERRA, R.(2007). *Viure al peu de la mina. Les colònies mineres de Cercs*, Manresa: Zenobita edicions.
- CLOTET, Dolors (1999): “Entrevista a Maria Casas, gerent de Ciments Collet, SA”, a *L'Erol*, núm.62, Berga, p. 26-28.
- COLL, S. y SUDRIÀ, C(1987): *El carbón en España, 1770-1961. Una historia económica*, Madrid, Ed. Turner
- COROMINAS CAMP, Ramon (1999). “Ciments de Fígols SA (CEFISA). Resum històric d'una indústria desapareguda”, *L'Erol*, núm.62, p. 21-25.
- CUADROS, O. (1986): “La Minería a l'Alt Bergueda. Evolució històrica”, *Dovella*, Any VI, II Època, núm. 19, p. 31-36.
- FONT, E. I SERRA, R. (2004), *El Carbó*, “Quaderns de Biodiversitat i Tecnodiversitat” n° 2, Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya, Terrassa.
- GARCIA, S. (1982); “La Minería al Berguedà”, *L'Erol*, núm. 2 p. 14-21.
- HAUSMANN TARRIDA, Carol (s.d.): *Carbó de pedra. Un mundo que desaparece. Tomo I. La historia de Carbones de Berga a través de sus personajes* (inédita).
- HASUMANN TARRIDA, Carol(1996): *Sant Corneli. Dos siglos de historia*, Carbones de Berga, SA.
- HAUSMANN TARRIDA, Carol (2009): *Carbó de pedra. Un món que desapareix. Vol II. Segona part de la història de Carbons de Berga, SA*, 2009.
- MIRALLES, C. i altres (1990): *El Berguedà, una comarca d'industrialització antiga*; Barcelona, Caixa de Catalunya.
- NOGUERA, Josep i SISTACH, M.(1991): *Mineria al Bergueda*, Àmbit de Recerques del Berguedà, Berga
- NOGUERA i CANAL; Josep (1997): “Les primeres explotacions carboníferes al Berguedà”, *L'Erol*, n° 67, Berga, p.21-25.
- NOGUERA CANAL, Josep (2005): “José E. de Olano y Lozaga, comte de Fígols (1858-1934), empresari i polític”, *L'Erol*, n° 85, pp. 22-26
- PICAS, J., PRAT, A., i SERRA, R. (2003): *Les Mines de Saldes*, Zenobita Edicions, Manresa.
- PICAS, J., PRAT, A. (2004): *Els telefèrics de carbó: Saldes i Vallcebre*, Zenobita Edicions, Manresa.
- PORTIS VALLS, Manuel i GARBAYO OLIVER, Eduardo (1966): “Mecanización del arranque con cepillo westfalia en las minas de la cuenca de Berga,” Segunda Jornadas Nacionales Minero Metalúrgicas, Sevilla octubre de 1964, Madrid.
- PRAT, J. (1991); *Pla Comarcal de Muntanya. El Berguedà. 1. Diagnosi*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Direcció General de Planificació i Acció Territorial.
- SALMERON i BOSCH, C. (1990): *Els trens del Berguedà. Historia dels ferrocarrils industrials del Berguedà*, Barcelona, Terminus.
- SANTANDREU SOLER, M.D. i SERRA ROTÉS, R. (2010): *Berga. Una història per conèixer*, Zenobita Edicions, Manresa.
- SERRA ROTÉS, Rosa (1993): “Les colònies mineres de Sant Corneli, Sant Josep i la Consolació (Cercs, Bergueda”, *Treballs de la Societat Catalana de Geografia - N° 36 - vol. VII*, p. 209-225, desembre. Número especial dedicat a Lluís Casassas i Simó (IV)
- SERRA ROTÉS, Rosa (1999): “*Les mines de Cercs*”, Quaderns de didàctica i difusió n° 11, Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya, Barcelona.

- SERRA, ROTÉS, R. (2005): “Les colònies mineres de. Sant Corneli, Sant Josep i la Consolació (Cercs, Bergueda)”, *L'Erol*, núm.86-98, tardor-hivern, Berga
- SERRA, ROTÉS, R. (2005): *El tren de Manresa a Guardiola*, Col·lecció Ruta Minera/ Editorial Zenobita, Manresa.
- SERRA, ROTÉS, R. (2006): *Cercs, la mirada del fotògraf*, Ajuntament de Cercs/Editorial Zenobita, Manresa
- SERRA, ROTÉS, R. (2007): *La vall de Peguera*, Col·lecció Ruta Minera/ Editorial Zenobita, Manresa.
- SERRA, ROTÉS, R. (2012): *Les mines de Vallcebre*, Col·lecció Ruta Minera/ Editorial Zenobita, Manresa.