

Un segle d'industrialització

Tot i que l'objectiu és repassar els últims 100 anys d'industrialització a la comarca del Berguedà i les seves conseqüències en la transformació del territori, les comunicacions i en les mentalitats, no podem fer aquesta feina si, abans, no sabem d'on partim i no plantegem clarament que les realitats econòmiques, polítiques i socials que aquí repassarem no s'encaixen en la cronologia estricta dels últims 100 anys.

Intentarem explicar que el gran canvi que va viure el Berguedà de la mà del procés d'industrialització començà l'any 1858 quan als peus del Llobregat es van posar en marxa dues "fàbriques modernes", la de cal Rosal i la de l'Ametlla de Casserres; i que la fi d'aquest període, d'aquest segle d'industrialització, porta la data de 1989, quan l'empresa Carbons de Berga, SA anuncià el seu tancament. Aquestes són les dates que, a la nostra manera d'entendre, encaixen amb un segle i escaig d'industrialització a casa nostra, amb un model d'urbanització i de comunicacions i amb una mentalitat industrial.

Els ponts medievals eren les infraestructures bàsiques d'una deficient xarxa de comunicacions, com es pot veure en aquest gravat del pont de Pedret de finals del s. XIX. ARB



A les portes dels grans canvis: 1858

La radiografia del Berguedà a mitjan s. XIX és relativament fàcil de fer. El que avui és una comarca amb una identitat territorial forta, creada molt especialment a partir dels anys setanta i de la mà de les reivindicacions democràtiques i nacionalistes, era un vast territori de 1.182,46 km² que, si alguna cosa tenia en comú, era que compartia una situació d'aïllament i de crisi molt profunda.

Laïllament venia donat per la manca de comunicacions existents, fruit de l'herència mil·lenària de petits nuclis rurals aplegats a l'entorn de parròquies i per la inexistència de vies de camins "moderns" que comunicuessin amb l'alta vall del Llobregat i els nuclis urbans veïns relativament importants (Vic, Manresa, Puigcerdà, etc.). I és que la xarxa de camins que el reformisme borbònic havia impulsat des del s. XVIII encara no ens havia arribat. L'any 1779 l'Ajuntament de Gironella responia un informe on es dema-

nava una relació detallada de les obres més urgents a fer, demanant la construcció d'un dels arcs del pont romànic de cal Bassacs, que aleshores no era un pont qualsevol: era el pont del "camí de la sal" que comunicava Cardona amb Ripoll, Camprodon i Olot.

Fins al 1848 la Junta de carreteres de Catalunya no dibuixa sobre el mapa les carreteres –aleshores vials aptes per al trànsit de carros– de Solsona a Ribes passant per Berga, la de Sant Fruitós de Bages fins a la Pobla i la de Vic a Gironella. Quan l'any 1864 arribà la carretera a Berga i amb ella la primera diligència, el pont de cal Rosal encara no existia – es va començar a construir el 1877– i el Llobregat es creuava pel pont d'Orniu cap al molí de Minoves i, pel punt on al cap de 75 anys es va construir el cine de cal Rosal, creuaven l'aiguabarreig de les rieres d'Avià i Berga, tal i com es va fer en quedar inutilitzat el pont l'any 1939.

I no cal parlar de l'alt Berguedà, on les carreteres no arribaven des de Berga sinó des de la comarca veïna del Ripollès; l'any 1877 es començà a dissenyar la carretera de Campdevànol a la Pobla. Pere Serra i Bosc, capità d'una companyia militar durant la Guerra del Francès, va escriure un *Pontuario de la mayor parte de los caminos y veredas del Principado de Catalunya*, que es va publicar l'any 1814. En aquest document es recull les distàncies, a pas de cavalleria i amb hores, entre Berga i Bagà i les principals poblacions de Catalunya; aquestes distàncies i aquestes inversions de temps eren encara vigents a mitjan s. XIX i per a l'alt Berguedà es van mantenir fins ben entrat el s. XX. A tall d'exemple: per fer el trajecte de



Berga a Bagà calien 5 hores, i per arribar a Manresa, dotze. Tot el transport es feia mitjançant rècules de mules conduïdes per traginers. Quan la carretera arribà a Berga s'organitzà un transport de viatgers amb diligències que permeté millorar els serveis de transportista i correus. Els carruatges arribaven fins l'estació del tren a Manresa i el 1883 fou concedit en exclusivitat a Benet Miravittles amb llicència per a deu carruatges de 10, 12 i 17 seients cadascun. L'any 1861 EL governador civil Ignacio Llasera Esteve, acompanyat d'uns enginyers, visità Berga i es reuní amb els alcaldes de la comarca. Un dels periodistes que acompanyava el seguici va transcriure així un moment de la reunió: «*¿Quién sois vos?*» «*El Alcalde de Sardañola*», contestava el pobre labriego, «*¿Y qué traéis de allí?*» «*Miseria, señor*». «*¿Qué os falta?*» «*Pesetas o trabajo, señor*».». El governador es va comprometre a fer la carretera de Manresa a Berga.

També crisi. La comarca vivia somorta en una economia agrària de subsistència amb una mínima producció de cereals i de patates. Un règim dur de contractes de masoveria mantenia a pagès una gran quantitat de gent, 32.590 persones segons el cens de l'any 1857. Aquell any, els municipis que avui compten amb menys habitants de tota la comarca tenien xifres ben altes: Castellar de n'Hug, 883 hab., 379 hab. a Fígols, 511 a Gisclareny, 578 a la Quar i 465 a Sant Jaume de Frontanyà. Els nuclis més poblats, amb concentració urbana, eren a més de Berga (5.590), Borredà (1.293) i la Pobla de Lillet (2.146). Aquestes xifres ens parlen d'un alt Berguedà ple de gent i d'un baix Berguedà més buit.

L'agricultura de la comarca era, a finals del s. XIX i durant força anys del s. XX, de subsistència. Les garberes de Vallcebre en són un exemple. VICENÇ APARICIO (1950) / ARB

Gent de Gironella amb la indumentària típica de començaments del s. XX a la plaça de la vila. ARB



Però, de què vivia aquesta gent? L'agricultura donava per a poc, sobretot a l'alt Berguedà, la ramaderia era testimonial i, per molta gent que pogués dedicar-se a fer de traginer o a vells oficis artesanals, cal pensar en altres activitats avui dia poc convencionals però que de ben segur havien de ser importants: treballs temporals de pastors, xolladors, segadors, venedors ambulants, santerers i remeiers, captaires, i molts contrabandistes i molta misèria. Als nuclis urbans de Berga i Gironella resistien filadors i teixidors que treballaven amb velles i antiquades berguedanes i telers de mà; els més emprenedors ja havien abandonat la comarca i s'havien instal·lat a Barcelona o a les ciutats o pobles més industrials del país com Marató, Sant Andreu del Palomar, Manlleu o Sallent. De ben segur que la inestabilitat política provocada per les Guerres Carlines al llarg del s. XIX van contribuir a esponjar aquesta situació.

No hem d'oblidar que, tot i que les guerres provoquen destrucció, sovint són, també, un recurs temporal per a solucionar urgències econòmiques, per trobar sortides, encara que arriscades, a situacions difícils. Per a molta gent la guerra ha estat i és una manera de viure, a voltes una oportunitat per enriquir-se. I és que quan no hi ha de res, res no es pot perdre, i quan hi ha misèria, la vida val molt poc.

Pagesos pobres o empobrits, masovers encara més pobres, frares i capellans de poca i molta volada, botiguers i artesans que no veien enlloc un futur i, també, un important grup de gent que, reconvertits dels vells oficis de bandolers, contrabandistes i rodamons, esdevien en ara guerrillers sota la bandera del carlisme, veien en el liberalisme, el progrés i la industrialització de zones allunyades l'escala de tots els pecats i la causa de tots els mals. L'any 1873 els carlins van incendiar l'Ajuntament de Puig-reig i el seu arxiu, amb una clara advertència contra l'administració local, les autoritats i els mateixos fabricants cotoners que hi havia instal·lats al poble. Els Pons, per exemple, que havien comprat els terrenys per a construir la seva fàbrica a Puig-reig, no podien ni acostar-se; estaven amenaçats de mort i van haver d'esperar l'any 1875 per iniciar les obres de la fàbrica.

I és que no es pot perdre de vista quina és la geografia del carlisme, que coincideix amb la "muntanya", amb els territoris coneguts amb aquest nom des de Barcelona i les terres més planes: les comarques del Solsonès, Berguedà, Ripollès, Garrotxa i nord d'Osona, on la crisi de la manufactura i de l'agricultura tradicional tocava fons coincidint amb els canvis que portava l'Estat Liberal i la industrialització. Crisi, doncs, a tots nivells, guerra de guer-

rilles, crisi agrària i manufacturera i crisi ideològica.

El principi del canvi: a la recerca de l'energia gratuïta

Tot començà al peu del Llobregat, al tram situat entre l'antic molí de Minoves i el de Puig-reig. L'any 1858 els germans Rosal posaven en marxa la fàbrica del riu i el mateix any Lluís Rosal, àlies NÉ, Miquel Roca de Casserres i Esteve Monegal de Sant Llorenç de Morunys compraven el molí de l'Ametlla de Casserres i totes les velles màquines de cardar i filar que hi funcionaven des del 1831, amb l'objectiu d'aprofitar la vella infraestructura per a posar en marxa una nova i moderna fàbrica de filats i teixits de cotó. Pocs anys després, el 1860, Ramon Alsina Postius compra el molí fariner de Gironella i comença a construir una fàbrica de filats i de teixits de cotó. Tot seguit el 1861 Miquel Vilanova ven un tros de terra situada al costat del molí de Puig-reig a la societat Claret, Pla i Cia, que volen construir una fàbrica al costat del molí de cal Casas, i l'any següent, el 1862 Joan Teixidor i Ballús demana permís per construir dues fàbriques, una a cada cantó de riu i projectant un primer rec que havia de passar per sota els arcs laterals del pont de Sant Marc, a cal Bassacs.

Tot i que el procés fou lent, i que les fàbriques no es construeixen i es posen en marxa en quatre dies, les notícies van arribar molt lluny. El 1868 Tomàs Viladomiu i Bertran, un industrial sallentí d'arrels berguedanes, "llogà una tartana i pujà Llobregat amunt. Aturant-se actí allà, arribà fins als plans de Sant Marc de Gironella, que veié més detingudament que no havia fet als altres llocs on s'anava aturant. Així que hague acabat el reconeixement del terreny, amb una cara de pasquès que donotava calcom de satisfactori s'adreçà al tartaner dient-li que ja podia girar la tartana i tornar-se'n cap a Sallent, car tenia ja el que desitjava. I deixant-se portar de la seva franquesa i transparència d'ànima, manifestà al tartaner qu'escollia aquell indret per a l'emplaçament de la fàbrica que projectava edificar." Aquesta és la manera amb què mossèn Casals, el biògraf de Tomàs Viladomiu, explicà els fets.

A partir d'aleshores, el peu del Llobregat es converteix en un espai totalment revalorat. Les terres amb

Josep Monegal, propietari de la colònia de l'Ametlla de Monegal, descendia d'una família de moliners de St. Llorenç de Morunys. El seu pare comprà el molí de l'Ametlla i inicià la trajectòria industrial de la família. ARB



forts pendents, poc productives, fins i tot ermes, foren venudes a preus fins aleshores inimaginables als industrials cotoners, que, no cal oblidar-ho, les compraven a preus baixos, sobretot si tenim present el preu del sòl urbà als nuclis industrials catalans d'aleshores i el fet que l'objectiu era instal·lar-se a peu del riu per aprofitar-ne l'aigua com a font d'energia gratuïta.

Qui eren aquesta colla d'espavilats que tant de futur veien en aquests trossos de riu? Doncs gairebé tots eren gent del país. Les seves arrels eren berguedanes i bagenques, llevat del cas dels fundadors de l'Ametlla de Merola, que eren de Vilassar (Maresme). Els Rosal eren de Berga i havien abandonat la ciutat arran de la crisi de la manufactura cotonera —berguedanes, màquines de cardar i telers de mà— i s'havien instal·lat a Barcelona i a Mataró, on havien fundat fàbriques modernes, és a dir fàbriques que empraven com a energia el vapor i que treballaven

amb màquines mecàniques. L'Alsina era també de Berga, com el Lluís NÉ, que, amb el seu soci de Casserres i el de Sant Llorenç de Morunys, posà en marxa l'Ametlla de Monegal; l'Alsina havia anat a provar sort a l'altre riu, al Ter, i a Manlleu va aprendre tot el que calia per afrontar una nova etapa i va fer diners per a muntar una empresa familiar. Els Teixidor-Bassacs eren de Gironella, traslladats a Berga i retornats a casa; la societat que s'instal·là al molí de

misèria, de dobles contribucions, de partides carlines, de contractes de masoveria, el món de la fàbrica i les transformacions que aquestes portaven es vivien com una etapa d'esperança i com una solució. Allò que tanta por els feia quan no ho coneixien, tot el que trasbalsava el seu món, es presentava ara com un futur esperançador. Les fàbriques donaven feina; primer de picapedrers, paletes, manobres, fusters i traginers; després de filadors i teixidors. I diners —no parts de la collita—, i la possibilitat d'accedir a habitatges i serveis fins aleshores desconeguts. De ben segur que l'oferta resultava més que temptadora. Amb tot no hem d'oblidar que molts s'ho miraven de lluny, amb recel, i no els feia gaire gràcia allò d'haver de dormir sota la teulada de la fàbrica de l'Ametlla de Monegal tot esperant que aviat podrien accedir a un dels habitatges que s'estaven construint, a ritme força més lent que les obres de la fàbrica. I quan els habitatges foren acabats, com és el cas de l'altra Ametlla, la de Merola, també van poder comprovar que eren molt petits, que en 50 m² era difícil encabir tota la família. Però, és clar, tots podien treballar a la fàbrica, i tots s'emportaven a casa un jornal després de moltes hores de treball, el qual, sumat, era molt més del que la majoria havia vist mai junt.

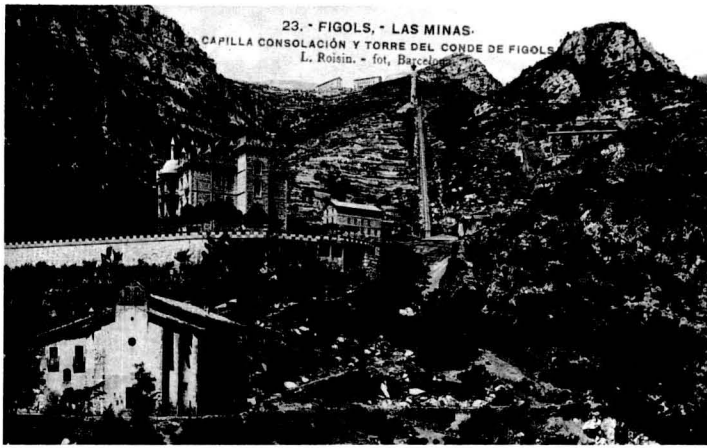
El carbó, el ciment i la fusta de l'alt Berguedà

Des que el 1832 es demostrà que el carbó mineral era necessari per a industrialitzar Catalunya, la recerca dels jaciments de carbó i els intents d'explotació no feien més que topar amb problemes tècnics, de transport i d'inversions. Les diferents societats anònimes constituïdes durant la dècada de 1860 a la nostra comarca —la Perla Bergadana, la Central Bergadana i La Carbonera Española—, tot i la importància de les inversions efectuades, no aconseguiren fer rendibles les inversions ni tampoc col·locar el lignit berguedà en els circuits del mercat català. El carbó de la nostra conca no arribà a temps per a impulsar la primera revolució industrial a Catalunya, però sí que jugà un paper important durant la segona etapa de la industrialització, coincidint amb el que s'ha anomenat la segona transició energètica, és a dir quan a comen-

cal Casas de Puig-reig era formada per un sallentí, Llorenç Claret, i un berguedà, Manuel Pla.

Aquests foren els primers, però els que seguiren també eren gent d'aquí, o almenys molt propers. Els Viladomiu eren originaris de Vilada, s'havien instal·lat com a paraires i teixidors a Berga en els XVII, i amb la crisi de les "berguedanes" van passar a Sallent a començaments del s. XIX. De Sallent procedien també els Prat, i els Pons i els Vidal de Manresa. De Berga eren els Comelles fundadors de la colònia del Guixaró. De fet, no feien més que copiar els que altres industrials ja feia anys que feien al peu del Ter, on el procés d'industrialització era anterior, sobretot a l'entorn de Manlleu i de Roda de Ter, just al punt on els carlins només podien fer incursions, sovint, però, amb greus conseqüències, car sempre acabaven incendiant fàbriques.

De manera molt diferent ho devia viure la gent del país. Cansats de



En aquesta fotografia de principis del s. XX es pot veure l'església de la Consolació, la torre dels Olanos i els edificis de la mina Nova –la Consolació– i els plans inclinats per al transport del carbó. L. ROISÍN / ARB

Fàbrica de ciment del Clot del Moro en una fotografia de començaments del s. XX. OIB / ARB

çaments del s. XX l'electricitat –d'origen hidràulic, però també la d'origen tèrmic– va permetre ampliar els àmbits de consum, especialment el sector serveis i els usos domèstics.

Va caldre esperar, doncs, a l'arribada de l'industrial i enginyer de mines J. E. De Olano, l'any 1893. A partir d'aquesta data les mines de carbó de Cercs, Fígols i la Nou es van explotar amb els mitjans tècnics més moderns del seu temps: els llums de carbur i les làmpades de seguretat substituïren els llums d'oli i les gàbies amb els ocells; es generalitzà la destrala asturiana i l'ús de pólvora, les mines es van ventilar amb la injecció d'aire fresc gràcies a l'electrificació de les galeries; els treballs de topografia i planimetria van permetre treballar amb més seguretat i encert; el transport de carbó des dels fons de les galeries es solucionà amb els ferrocarrils tibats per mules i matxos, i es construïren els plans inclinats i els telefèrics que van permetre que el carbó arribés contínuament a l'estació de tren de Fígols-Les Mines en funcionament des de l'any 1904.

Tot això, acompanyat de la construcció de pobles miners, les colònies de Sant Corneli, Sant Josep i la Consolació, que, adaptant el sistema utilitzat pels industrials cotoners al peu del Llobregat, van solucionar a Olano un altre gran problema: el del treball intermitent a la mina. I és que oferint treball, habitatge i serveis, el comte de Fígols aconseguí convertir ràpidament pagesos i ramaders que treballaven temporalment a les mines, en treballadors industrials reclosos en les que van ser durant molts anys –fins a la dècada de 1960– les colònies més aïllades i tancades de tot Catalunya. L'empresa d'Olano, fins al 1911 José Enrique de Olano, i després d'aquesta data



O. y B. — POBLA DE LILLET — N.º 7 — Vista general del Clot del moro

Carbones de Berga, SA, estava preparada per afrontar una llarga vida fins que el 31 de desembre de 1991 va deixar d'arrencar carbó.

Com ho aconseguí? Doncs invertint diners en el moment adequat, associant-se amb industrials i nobles de prestigi, fent política a altes instàncies i sabent aprofitar sempre la conjuntura econòmica i política favorable en cada moment; i com que era, a més d'empresari i polític, enginyer de mines, confiant en els avenços tècnics que mai no va dubtar a aplicar i que sempre li van permetre recuperar i augmentar les seves inversions. Quan l'any 1911 fundà Carbones de Berga, SA, ho féu per a ampliar capital i modernitzar la mina, la qual cosa li va permetre gaudir del període de bonança que suposà la I Guerra Mundial. El preu del carbó de Fígols augmentà com l'espuma en pocs anys –a Barcelona el preu del carbó es va multiplicar per 15 el 1914–, i els beneficis de l'empresa quedaren traduïts en

l'augment de la mà d'obra, la constant inversió i el repartiment de beneficis entre els seus accionistes. L'any 1914 Espanya importava el 40% del carbó que consumia; la guerra mundial provocà l'aturada de les importacions i els preus del carbó peninsular es multiplicaren; tot i que la producció nacional experimentà un gran creixement, no aconseguí cobrir la demanda, i tot i que aquest fet coincidí amb el desenvolupament de l'energia hidroelèctrica, el consum de carbó no disminuí. L'electricitat va impulsar el desenvolupament d'indústries bàsiques que consumien molta energia: fàbriques de ciment –l'any 1904 s'inaugurà la fàbrica del Clot del Moro i el 1913 la de Vallcarca; juntes proporcionaven el 50% de la producció espanyola de ciment Portland l'any 1920–, siderúrgies, químiques, de maquinària agrícola, tèxtil i paperera, de material ferroviari, de construcció naval i indústria de la construcció (vidre,

bòbiles, material sanitari, calefacció, ascensors, etc.). Acabada la guerra mundial, el mercat espanyol tornà a ser envaït pel carbó britànic. Els industrials miners van exigir al govern mesures proteccionistes que es van mantenir i augmentar durant els anys de la República.

El carbó valia molts diners, i també la pedra que l'acompanya: amb la calcària es podia fabricar ciment i també carbur de calci. No podem oblidar que la fàbrica de Carbuos Metálicos, SA que es construeix al

peu del Canal Industrial tenia com a objectiu fabricar acetilè, indispensable durant molts anys per a la soldadura mecànica; i el carbur de calci, per a la il·luminació de la mina i també de les llars de tot el país. Els recursos naturals de l'alt Berguedà es van aprofitar al màxim fins a l'any 1969. Com hem dit abans, l'any 1904 es posà en marxa la fàbrica de ciment del Clot del Moro, la qual el 1929 assolí la xifra rècord de 92.000 tones anuals de producció. Però no només el Clot del Moro: també ciments Bofarull a Cercs, Ciments Collet a Guardiola i més tard Ciments Fígols van ser els puntals, durant molts anys, de l'economia de la comarca.

Pel que fa a la fusta, aquesta comença a valdre diners quan esdevé un producte necessari per a les mines. Als anys vint les mines de Fígols necessitaven 700 pins diaris per apuntalar les galeries; per aquesta raó el comte de Fígols comprà i explotà boscos i per aconse-

guir aquesta valuosa fusta es construïren telefèrics i ferrocarrils primer i carreteres després. I no cal oblidar que moltes de les carreteres de l'alt Berguedà es construeixen per arribar als boscos verges; la carretera de Llinars és obra dels germans Rosal, que també estaven interessats en l'explotació dels boscos de la Vall de Lord. Altres carreteres es van construir per fer rendibles els boscos de Gisclareny, Cerdanyola, la Nou, etc. Tots aquests recursos junts, carbó, ciment, fusta i també patates i blat de moro, van fer pos-

sions metàl·liques als fronts; i encara més. El 1929 un consorci format per importants empreses elèctriques, Riegos y Fuerzas del Ebro, Energía Eléctrica de Cataluña i Compañía Barcelonesa de Electricidad, construïren, a peu de mina, la primera Central Tèrmica de Cercs, que consumia el 30-40% del carbó de Carbons de Berga. Per poder abastir aquesta central tèrmica es va construir un modern rentador de carbó, un dels més moderns de l'Estat espanyol, i s'electrificà el nivell Consolació.

En plena República, i enmig de conflictes socials importants com és el cas de la Revolta de 1932, no s'aturà el procés de modernització. Pocs dies abans d'iniciar-se la Guerra Civil, arribà al port de Barcelona una locomotora elèctrica construïda per l'empresa nord-americana Jeffrey Manufacturing Company. El 21 d'agost del 1936 l'empresa fou expropiada i fou nomenat delegat l'enginyer Pere Guasch i Juan, i el Comitè Obrer de Carbons de Berga aconseguí traslladar-la a Fígols l'octubre d'aquest any, previ pagament

res, des de l'any 1940 es va eximir de fer el servei militar als miners d'interior de les lleves de 1936 i 1937, sempre i quan es reincorporessin al seu lloc de treball. L'any 1942 s'amplià als homes quintats aquest any i el 1945 a tots els oficis i treballs relacionats amb la mina que podien ésser admesos en els treballs d'interior. Aquesta legislació explica l'elevat nombre de nois de la comarca –i també de les veïnes– que van fer, o van simular fer, el servei militar a la mina.

Quant a la legislació referent a la jornada laboral, l'Estat autoritzà durant el període 1940-46 a treballar el diumenge i, a partir de 1942, a pagar les vacances dels miners en metàl·lic. Sense cap tipus de compensació econòmica s'imposà l'ampliació de la jornada laboral a dues hores extraordinàries. A CBSA els jornals es pagaven a 10 i 11 ptes., la mateixa quantitat que abans d'esclatar el conflicte, i durant el primer any va caldre treballar una hora més sense cobrar-la.

Tot i l'augment de treballadors i l'ampliació de la jornada laboral, el rendiment de les empreses mineres –tona de carbó per miner– va disminuir durant el període 1940-50, sobretot si es compara amb les dades de 1930 i referides al sector del lignit espanyol:

ANY	NÚM. DE MINERS	TM/ MINER
1930	2.618	145,1
1940	4.715	120,8
1945	13.783	97,4
1950	13.781	101,9
1960	10.930	161,2
1965	8.689	319,9



Proclamació de la II República a Puig-reig. ARB

sible la rendibilitat del tram ferroviari de cal Rosal fins a Guardiola de Berguedà. Quan es construí l'embassament i s'anul·là aquest tram de via ferroviària, l'any 1973, els vagons ja viatjaven pràcticament buits: el carbó es consumia a la central tèrmica de Cercs i la fàbrica del Clot del Moro estava ja tancada.

Trencaments i continuïtats: de la República al Franquisme

El proteccionisme abans esmentat, afavorí o perjudicà les empreses mineres? Pel que fa a CBSA sembla que l'afavorí, almenys perquè va servir per a fer un nou pas endavant en el procés de modernització tècnica: s'obrí la "mina Nova" prop de la Consolació, amb galeria de ciments, es generalitzaren els martells picadors i perforadors d'aire comprimit i s'introduïren les fortifica-

de la factura de 41.949,60 ptes. No és una anècdota, és l'exemple per il·lustrar que tot i les dificultats en aquest període de guerra, les explotacions no es van abandonar, ans al contrari, van continuar en la línia de modernització.

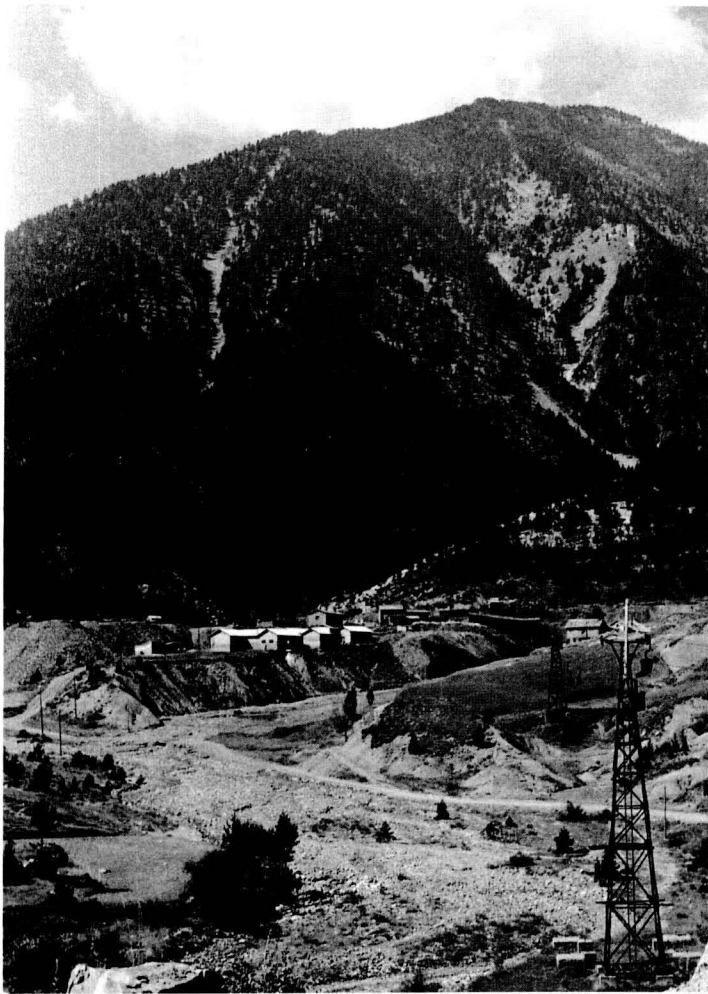
De l'autarquia a la crisi (1940-1985)

La mineria del carbó

Acabada la Guerra Civil, amb sous baixos, mà d'obra abundant i els preus del carbó elevats atesa la important demanda d'un mercat completament tancat als productes energètics exteriors, la prosperitat empresarial estava més que garantida.

A partir de l'any 1943 començaren a arribar les subvencions –10 ptes/Tm–, que continuament s'anaven revisant; al mateix temps i amb l'objectiu d'augmentar el nombre de treballadors a les conques mine-

res, des de l'any 1940 es va eximir de fer el servei militar als miners d'interior de les lleves de 1936 i 1937, sempre i quan es reincorporessin al seu lloc de treball. L'any 1942 s'amplià als homes quintats aquest any i el 1945 a tots els oficis i treballs relacionats amb la mina que podien ésser admesos en els treballs d'interior. Aquesta legislació explica l'elevat nombre de nois de la comarca –i també de les veïnes– que van fer, o van simular fer, el servei militar a la mina. Quant a la legislació referent a la jornada laboral, l'Estat autoritzà durant el període 1940-46 a treballar el diumenge i, a partir de 1942, a pagar les vacances dels miners en metàl·lic. Sense cap tipus de compensació econòmica s'imposà l'ampliació de la jornada laboral a dues hores extraordinàries. A CBSA els jornals es pagaven a 10 i 11 ptes., la mateixa quantitat que abans d'esclatar el conflicte, i durant el primer any va caldre treballar una hora més sense cobrar-la. Tot i l'augment de treballadors i l'ampliació de la jornada laboral, el rendiment de les empreses mineres –tona de carbó per miner– va disminuir durant el període 1940-50, sobretot si es compara amb les dades de 1930 i referides al sector del lignit espanyol: Com s'explica aquesta davallada de la productivitat? Les raons són múltiples. Les empreses tenien dificultats econòmiques i sobretot tècniques, i els era molt difícil aconseguir maquinària moderna. Tot i l'important nombre de miners, les despeses de mà d'obra no eren elevades, la qual cosa feia que mantinguessin explotacions extensives, poc productives. És l'època en què proliferen com bolets les empreses mineres; arreu de la comarca es foraden noves mines, moltes d'elles marginals i poc productives, perquè l'oportunitat és bona: cal aprofitar la conjuntura favorable per explotar el carbó, amb una mínima inver-



sió de capital i conscients que la situació no podia durar massa.

Aquesta munió d'empreses, els seus treballadors i la poca quantitat i qualitat del carbó que extreien, van fer baixar notablement la mitjana de rendiments globals que devien ser més alts en les grans i mitjanes empreses. Amb tot, cal insistir que, tot i la precarietat d'aquestes explotacions, els beneficis obtinguts pels empresaris foren notables. Els sous dels miners van caure entre 1935 i 1940 un 35%; fins al 1945 no es generalitzaren les primes a la producció i fins al 1945 no s'assolí el sou de 1936. Això pel que fa a les empreses grans i mitjanes; les petites subsistien moltes vegades al marge de la legislació que regulava sous base i jornades de treballs, i amb mà d'obra poc qualificada, o gens, i moltes vegades inestables, per raó que molts miners eren "quintos".

Amb tot la producció augmentava, perquè augmentava la demanda, en un mercat en què mancaven els altres combustibles. Durant els anys de la II Guerra Mundial, el petroli no arribava perquè els EUA i la Gran Bretanya l'utilitzaven com a arma de pressió contra el règim de Franco col·laborador de les potències de

l'Eix, i, a partir de 1945, la manca de divises impedia comprar-lo. El carbó tornava a ser l'únic combustible del país, i de tots els carbons, el que experimentà un augment més important en el mercat fou el lignit, que es va poder comercialitzar lliurement quan els carbons més rics, especialment l'ulla, es venien a preus fixats durant el període 1940-60.

Foren, doncs, els anys en què les conques estatals de lignit, i molt especialment les més properes als centres industrials, i en aquest cas a Catalunya i Barcelona, experimentaren un creixement més fort. La conca de Terol va passar d'una producció estatal de l'1'4% l'any 1935 a un 7,8% el 1958; la de Berga, d'un modest 1,5% abans del conflicte civil a un 4% l'any 1958. El lignit de la comarca substituïa el carbó de més qualitat en tots els motors industrials de Catalunya.

A partir de 1944 començaren a produir-se talls en el subministrament d'electricitat per manca de producció. El problema repercutí immediatament en el sector del carbó. En primer lloc les restriccions afectaren les mateixes empreses mineres, per la qual cosa l'Estat garantí la distribució prioritària d'electricitat a les empreses mineres; la necessitat d'augmentar la producció obligà a utilitzar al màxim les centrals tèrmiques, i sort que la de Cercs era relativament nova i va poder aguantar bé fins a l'any 1970, quan fou substituïda per la de nova construcció.

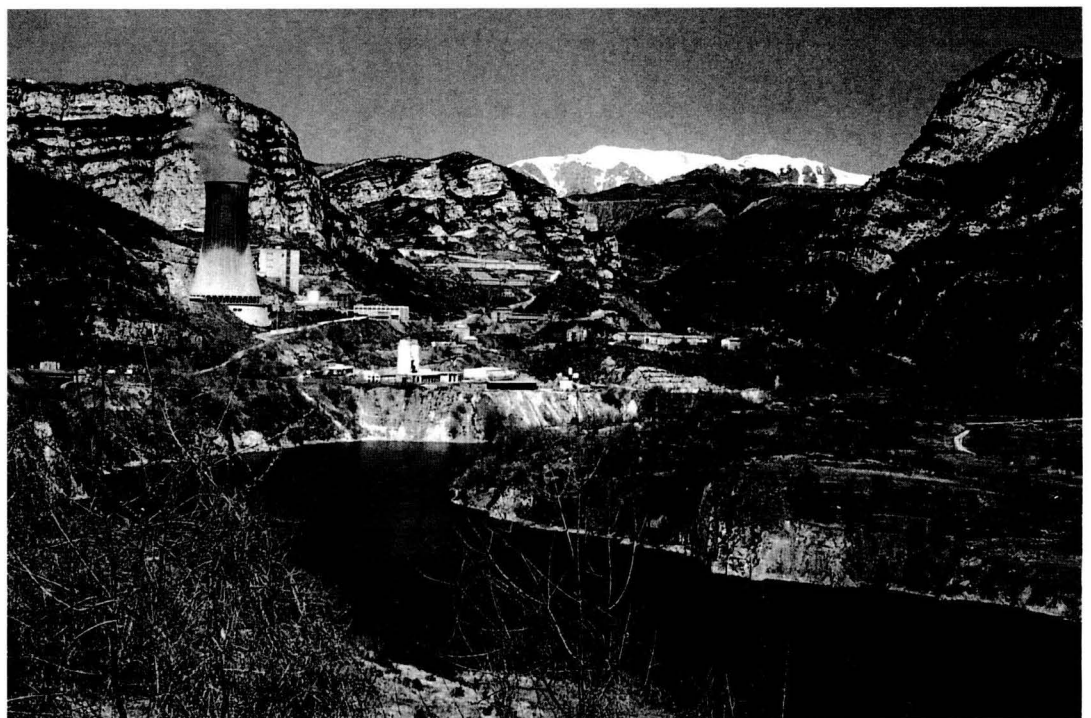
La manca d'electricitat obligà moltes empreses a consumir de nou carbó, i velles màquines de vapor es van tornar a posar en marxa; n'és un bon exemple la monumental màquina de cal Rosal, un motor marí construït a finals de segle XIX a Copenhaguen. Aquests anys són també els que convertiren a CBSA en gairebé una empresa autosuficient; els tallers de fusteria, electricitat, mecànica i lampisteria es van convertir en l'ànima de la mina; els operaris hi treballaven sense descans dibuixant i produint totes les peces necessàries per garantir el recanvi i mantenir la mina en funcionament.

La producció de carbó augmentà, però aquest es distribuïa amb el sistema de "cupos" en funció del consum hipotètic dels sol·licitants i la política industrial del govern. La corrupció invaï el sistema ja que els "cupos" permetien comercialitzar el carbó al mercat negre a preus alts. Fou a partir de 1950 que, amb una part dels beneficis obtinguts amb el carbó de la més immeditada postguerra, es començaren de nou a fer inversions, primer posant en marxa les empreses filials de CBSA que explotaven els carbons del Collet i Vallcebre, i després a la mateixa explotació de Fígols.

El 1965 començà a instal·lar-se el sistema mecànic d'arrencada i, arran de la visita que Franco va fer a la comarca, es va posar en marxa la construcció de la nova central tèrmica de Cercs; inaugurada l'any 1971, va passar a consumir el 100%

Durant la postguerra van proliferar arreu de l'alt Berguedà, les explotacions mineres. En aquest fotografia de l'any 1950 es poden veure les mines de Tumí i Maria, a Vallcebre, i el telefèric. APARICIO / ARB

La primera Central Tèrmica es va construir l'any 1929. El 1971 es posà en funcionament la central nova de Cercs. JOAN RIBERA / ARB





del carbó comarcal. S'aconseguí així fer front a la competència creixent que els altres combustibles, que ja dominaven des del 1955 el mercat espanyol, feien al nostre lignit. Val la pena repassar-ho breument: l'any 1955 i fins al 1973 s'imposà una era del petroli, que va anar acompanyada d'un augment de la producció d'hidroelectricitat; el 1957 es fundà l'empresa Butano, SA, destinada al consum domèstic; els pantans es començaren a construir el 1960; el 1969 es constitueix l'empresa Gas Natural i es posà en marxa la prime-

La falta de modernització de la maquinària tèxtil fou un dels problemes de la indústria comercial.

RAMON VILADÉS / ARB

ra central nuclear espanyola a Zurita (Guadalajara), seguida el 1973 per les de Burgos i Vandellós I.

El sector tèxtil

Acabada la Guerra Civil la indústria tèxtil de la comarca, com la de tot Catalunya, va patir dos greus problemes: l'escassetat de cotó (en algunes fàbriques es van arribar a fer proves per tal de filar altres fibres vegetals, com és el cas de cal Rosal, que intentaren obtenir fil amb les fulles dels plataners) i les restriccions elèctriques.

Els "cupos" de cotó fixat per l'Estat, la creació del Sindicato Nacional Textil (1940) amb l'objectiu impulsar la producció de cotó a Espanya, i fins i tot l'existència d'un actiu mercat negre, no aconseguiren cobrir les necessitats de la indústria cotonera. Als subsidis que rebien un 85% dels treballadors tèxtils entre 1942 i 1943, s'hi van afegir els procedents pel subsidi de desocupació (decret llei de 3 d'agost del 1945) per manca d'energia elèctrica. L'oficina del Paro Obrero Directo por Escasez de Fluido Eléctrico (PODFE) va subvencionar un 39'3% de l'energia elèctrica utilitzada per les fàbriques

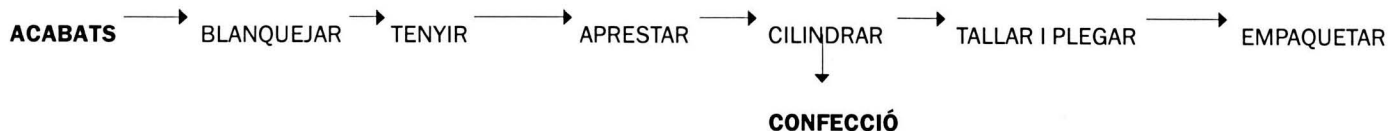
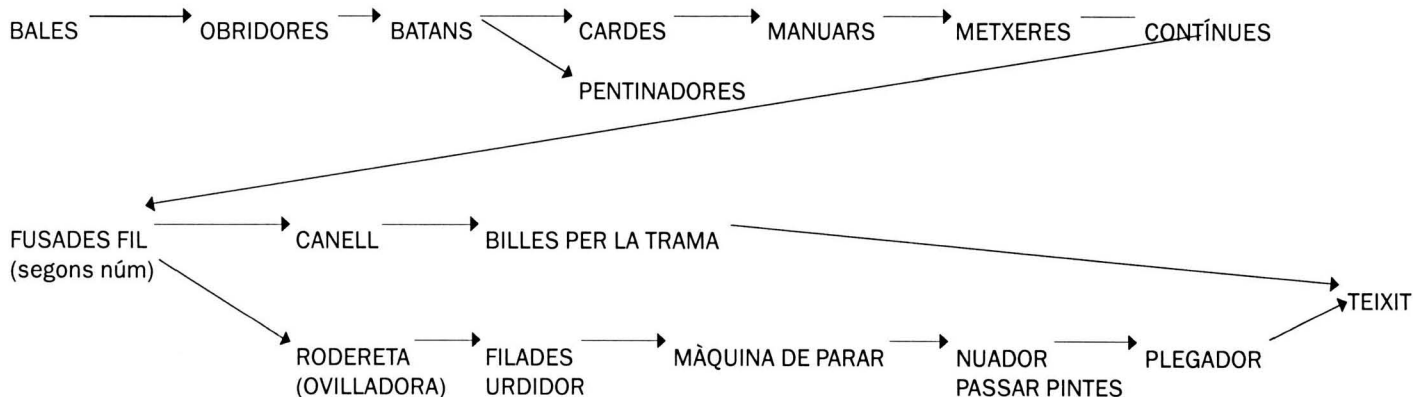
de teixits i un 36'5% per les de filats. Tot i aquestes ajudes, el cotó era car i el mercat interior –tot i que lliure de competència– era molt feble, atesa la migradesa dels sous dels espanyols durant la postguerra; a tot això cal afegir-hi el fet que la maquinària s'anava envellint, sense possibilitats d'atrapar el ritme de la renovació tecnològica europea.

Tot i que bona part d'aquests problemes van quedar superats en el període 1954-59, la pressió dels productors de cotó espanyol (SECEA) va fer que l'Estat protegís aquest sector i impedís als industrials cotoners comprar cotó directament al mercat internacional fins al 1969. Fou aleshores quan s'impulsà el 1r Pla de Reorganització Tèxtil (1960-69), que concedí crèdits a la renovació de la maquinària i subvencions per a la destrucció de 500.000 pues i 20.000 telers; al Berguedà es van tancar les fàbriques de filats de cal Casas a Puig-reig i les de les colònies de la Plana (Avià) i l'Ametlla de Monegal (Casserres).

A Europa els diferents plans d'estabilització de la indústria tèxtil van permetre replantejar la situació i aconseguir la modernització del

EL PROCÉS DE PRODUCCIÓ: DEL COTÓ AL TEIXIT

FILATURA:



sector amb la introducció de fibres artificials i la renovació de la maquinària, la qual cosa va permetre augmentar la producció i disminuir la mà d'obra en els nivells de treballadors menys qualificats, al mateix temps que es transformava el mercat mundial, en incorporar-se al sector productiu –que no pas consumidor– els països del Tercer Món.

A Espanya, el sector tèxtil va conèixer més plans: el de 1969-70 i el de 1975-79, amb l'objectiu de facilitar la renovació de la maquinària, augmentar la productivitat del treball i augmentar en mesura els sous –durant el període 1962-67 els sous del sector tèxtil eren els més baixos de tota la indústria–. Però l'any 1980 el gran problema era l'excés de capacitat productiva, la qual cosa féu que els plans següents es centressin a donar facilitats per al tancament total o parcial de les empreses, “sempre que es demostrés que es tractava de

tes; fou a partir d'aleshores i d'una manera progressiva, quan les fàbriques de les colònies van anar tancant portes, una rere l'altra.

El cas de Berga

Berga, la capital de la comarca, a finals del s. XIX quedava al marge de tot aquest procés d'industrialització centrat al peu del Llobregat, tant a l'alt com al baix Berguedà. La ciutat, o millor dit, alguns berguedans amb visió de futur, consideraren prioritari acostar-se al riu, o millor dit acostar el riu a Berga per a poder enfilar-se, ni que fos tard, a l'últim vagó d'aquest progrés encapçalat per un model que es basava en la utilització de l'aigua com a font d'energia.

Aquest apropament s'assolí amb el projecte del Canal Industrial, obra de Marcel·lí Buixader, que fou capaç d'encomanar la seva fe a uns quants

En aquesta fotografia de l'any 1899 es pot veure la resclosa del Collet, el peu del castell de Guardiola, que desviava l'aigua del Llobregat cap al Canal Industrial. ARB



fer desaparèixer instal·lacions marginals. El compromís acordat en acollir-se al pla era el de destruir maquinària obsoleta, però és fàcil trobar testimonis de destruccions simbòliques d'unes màquines que al cap de poc temps trona ven a aparèixer en un mercat de segona mà o que eren exportades a alguns dels nous països industrials que després feien la competència” (1). Els plans van garantir als treballadors en atur unes condicions (indemnitzacions i durada del subsidi de desocupació) millors que les generalment establir-

personatges destacats del moment, i fins i tot als sectors populars de Berga. El Canal Industrial fou, en paraules de Josep Noguera, “independentment dels seus resultats econòmics posteriors, va ser una gran obra pel temps en què es va construir (1886-1899) i pels medis, tant materials com econòmics, amb que es va comptar per la seva execució... L'obra del Canal, tal com va ésser projectada, va desvetllar un gran interès popular per les seves possibilitats insindustrialitzadores que es veien com una solució a la situació

berguedana del moment... La manca de recursos financers per dur a terme l'obra... a causa de la crisi econòmica que patia el país, va fer allargar la durada de l'obra fins a veure's, aquesta, superada per la tecnologia i per la dinàmica capitalista. En aquest sentit va esdevenir la frustració d'un projecte d'industrialització berguedana, netament precapitalista”. I és que de les 18 fàbriques projectades, la realitat les reduí a tres: la Fàbrica de les Llums, la del Canal i la de Carbuos Metàlics, de totes la més impor-

tant. L'any 1899 es posà en marxa la fàbrica i, tot i que ben aviat va caldre importar hulla de Cardiff (Gran Bretanya) perquè el lignit de la comarca contenia massa matèries volàtils i cendres, amb la pedra calcària de la pedrera de cal Ros de Merolla es fabricà, durant molts anys, carbur de calci (20 tones diàries l'any 1953) i gas acetilè. La importància de l'obra d'enginyeria hidràulica és encara vigent avui; no oblidem que els salts del Canal proporcionen molts kw d'energia elèctrica a la xarxa catalana.

El desenvolupament de les comunicacions, a remolc de la industrialització

Ja ho hem comentat, els industrials cotoners i miners van portar al Berguedà la infraestructura bàsica de comunicacions. La carretera de Manresa seguint el Llobregat va permetre assegurar el transport entre les fàbriques de les colònies i Manresa i va transformar els pobles per on passava, molt especialment Puig-reig i Gironella, que van traslladar el poble nou al peu de la carretera. Seguint el mateix traçat de la carretera, els fabricants cotoners del Llobregat van construir el tren: la concessió del 1881 va permetre que el Tranvía o Ferrocarril Econòmic Manresa-Berga arribés a Puig-reig l'any 1885, i el 1887 a Gironella i Olvan, davant mateix de la colònia Rosal. Solucionat el problema de transport de mercaderies, la construcció de la carretera i del tren cap a l'alt Berguedà es va aturar. Quan començà l'explotació moderna dels lignits berguedans, de la mà de José E. De Olano y Loyzaga, el tren també hi arribà molt abans que la carretera, però Berga en va quedar al marge. La seva situació geogràfica, que durant tants i tants anys havia estat la raó del seu naixement i creixement, de la vella consideració de plaça forta en tantes i tantes guerres, era ara un impediment. I és que la industrialització, i amb aquesta les comunicacions, ho capgiraven tot. L'any 1904 la línia ferroviària va connectar cal Rosal amb Guardiola de Berguedà i el 1914 es va enllaçar amb el petit ferrocarril de via estreta que la companyia cimentera Asland va construir des del Clot del Moro fins a Guardiola.

Pel que fa a la carretera, l'any 1913 arribà a Cercs i el 1916 al pont



Aquestes fotografies il·lustren l'evolució dels mitjans de transport al llarg del s. XX: la tartana, el tren, la línia d'autobusos, i el cotxe.

Tartana de Bagà a Berga (1919).

ARB

El tren passant pel pont de Guardiola.

ARB

Primers cotxes que arribaven a Gósol cap a 1930.

ARB

Autobusos de l'ATSA (1933).

ARB

del Far. La carretera de Montesquiú, per Vilada i Borredà, s'inicià el 1882 però no s'acabà fins a la primera dècada del s. XX. A ritme més que lent es construïa la de Solsona a Ribes, que l'any 1916 connectà Berga amb el límit de la província de Lleida, en direcció a Solsona. I encara més, a l'alt Berguedà la impressionant xarxa de plans inclinats, telefèrics i trens per traslladar carbó, fusta, ciment i productes agrícoles, fou iniciativa d'industrials que explotaven aquests recursos i que necessitaven fer-los arribar al peu del Llobregat per connectar-los amb la xarxa ferroviària a les estacions de la Pobla de Lillet, Guardiola, Sant Salvador de la Vedella o la Baells. També fou iniciativa privada, la dels Rosal, la que portà a la construcció de la carretera de Sant Llorenç de Morunys, que, iniciada el 1899, s'aturà a Llinars de l'Aigua d'Ora i el 1916 fou venuda a la Mancomunitat de Catalunya.

Un fet és clar: la millora de la xarxa de comunicacions es fruit de l'interès i de la iniciativa dels empresaris cotoners o miners instal·lats a la comarca. Una vegada més, com en el cas de les colònies, s'havien d'espavilar. Les autoritats estatals estaven massa enfeinades a solucionar els greus temes polítics—la consolidació de l'Estat Liberal—i econòmics derivats de la reforma agrària. El procés d'industrialització i els canvis que aquest reclamava quedaven massa lluny de Madrid—també massa concentrats en les poques zones industrials del país—i dels interessos i de les prioritats de la classe dirigent que governava, fins

i tot durant el llarg període de la Restauració (1885-1923).

Fins al 1923 no s'inicià la pavimentació de la carretera d'Abdera a Bellver de Cerdanya, morta als peus del Moixeró. Tot i que els projectes de comunicar el Berguedà amb la Cerdanya es remunten al 1878 –Ramon Pujol, industrial i alcalde de Berga, demanava la construcció d'una línia ferroviària que connectés Guardiola amb Puigcerdà– no fou fins a l'any 1973, gairebé 100 anys després, que el Consell de Ministres encarregà el projecte del túnel del Cadí. L'obra, efectuada entre 1982 i 1984, suposà la "millora" de l'Eix del Llobregat i ha obligat, tot seguit, a plantejar un tema de futur: el del desdoblament o el de l'autovia. De ben segur que una o altra opció transformaran de manera diferent la nostra comarca, i cal demanar, a tots els que tenen veu i vot en la tria, visió de futur i la responsabilitat d'escollir una alternativa que sigui bona per a tots els que vivim en aquesta comarca, i sobretot per a tots els que hi han de viure en un futur.

Homes i dones a cavall entre dos segles

La gent que va viure els canvis provocats per la industrialització sabien que vivien en una època de canvi, de trasbals, que els allunyava de la vida tradicional i gairebé inalterable dels seus immediats avantpassats. Els canvis afectaren també les mentalitats, de manera diferent en les velles i noves classes socials que amb dificultat s'anaven estructurant a la comarca.

Al Berguedà no hi havia grans fortunes; aquesta és, però, una tradició que ve de lluny. Els grans propietaris rurals, escampats per tota la comarca, mantenien un patrimoni en devallada, lluny del prestigi i de la força que havien tingut al s. XVIII; veien com els masovers abandonaven els durs contractes de masoveria i només els que van poder vendre terres a peu de riu o boscos a l'alt Berguedà mantenien un nivell de vida –o millor dit de despesa– considerable. Els ingressos proporcionats per l'agricultura disminuïen a velocitat creixent i alguns, els menys, van intentar modernitzar les explotacions, i amb la venda de terres van créixer pobles i colònies tèxtils. Aquest és, per exemple, el cas



El debat sobre els nous eixos viaris de la comarca és un tema candent.
RAMON VILADÉS (2001) / ARXIU ARB

de Puig-reig: la masia de la Serra de Cap de Costa va parcel·lar i va vendre una gran quantitat de terres improductives que van fer possible la urbanització d'una bona part del poble de Puig-reig, donant origen als actuals carrers Major i Llobregat.

A Berga el sector més potent era format per comerciants i advocats, que també eren propietaris de masies de la comarca i que formaven part d'una classe burgesa que intentava fer el pas cap a la industrialització. Per a ells la política no era més que un instrument per a fer negocis en una petita ciutat que vivia dels serveis que oferia a la comarca: metges, corresponsals de banca i, sobretot i més que res, advocats, procuradors i notaris. Josep Noguera ho explica molt bé en el seu llibre *Berga en temps del Canal Industrial*.

A la resta de pobles de la comarca no es va poder formar una classe burgesa; ni tan sols petitburgesa; el que hi havia als nuclis urbans més grans eren botiguers, comerciants a la menuda, transportistes i gent emprenedora que muntava tallers de tota mena. I és que els grans industrials de la comarca, tèxtils o miners, no vivien al Berguedà. Deixant a part comptades excepcions, com la d'Agustí Rosal, que durant anys fou alcalde de Berga, Joan Teixidor Ballús que ho fou de Gironella, i Tomàs Viladomiu, que durant poc temps actuà com a dipositari de

l'Ajuntament de Gironella, tots van traslladar la seva residència a Barcelona a finals del s. XIX.

Amb tot, eren els industrials tèxtils, i també el comte de Figols, els que marcaven la vida política dels pobles, fins a la Guerra Civil. Ho feien indirectament de dues maneres: amb gent de la seva confiança situada en llocs destacats de la vida municipal (a començaments del s. XX tres dels vuit regidors de l'Ajuntament de Gironella eren gent destacada de Viladomiu Vell i l'alcalde era l'escrivent de Viladomiu Nou; entre 1904 i 1911 Bonaventura Pla, majordom de cal Metre, fou alcalde), o bé controlant els municipis de manera més subtil, mitjançant donatius, subvencions i obres que es realitzaven amb la seva col·laboració econòmica (l'Alsina de cal Metre va pagar la cúpula de l'església de Gironella i la nova de cal Bassacs fou pagada pels amos de la fàbrica, que també pagaven i mantenien parcialment l'escola de cal Bassacs fins a començaments dels anys trenta. L'obra benèfica dels empresaris tèxtils de Gironella va permetre comprar els terrenys per a la construcció de l'escola Anunciada, de la qual pagaren les obres d'arranjament en els anys seixanta; amb els seus diners es va construir també la Caserna de la Guàrdia Civil. Pel que fa a Puig-reig, Llorenç Mata i Pons pagà l'escola pública que porta el seu nom ara fa 75 anys; els Pons van finançar les

En aquesta fotografia de l'any 1943 es veu l'escola que els fabricants de Gironella van pagar l'any 1925. ARB



obres de construcció de l'hospital, avui residència Sant Josep, i les escoles parroquials de les Germanes Dominiques i de la Salle comptaren amb l'ajut econòmic dels empresaris cotoners; pel que fa al camp de futbol, aquest fou propietat de la família Prat fins fa pocs anys).

Després, durant el llarg període del franquisme, van ser també gent de les fàbriques, delegats dels industrials, qui van dirigir els ajuntaments més importants, ocupant les alcaldies

ferents: "Pujol, home d'idees avançades, potser per debilitat econòmica, defensava una industrialització precapitalista i Rosal, d'idees netament conservadores, defensa i porta a la pràctica la industrialització netament capitalista, o almenys, d'un capitalisme molt més desenvolupat".

El pes que tenia l'església en la vida social, econòmica i política de la comarca era molt gran. A Berga, la poderosa Comunitat de Preveres, l'única via d'ascens social dels fills

L'escola de nens, amb el capellà al centre, de l'Ametlla de Merola l'any 1910. ARB / SERRA FELIU



es i moltes regidories; aquest és el cas de Puig-reig durant el període 1940-1970. Es recupera, doncs, la tradició de finals de s. XIX. N'és un bon exemple el cas de Puig-reig.

Era a Berga on es feia política i des d'on s'organitzava la vida política de la comarca, almenys fins a l'any 1931. I no és estrany; la situació política i social de la Restauració potenciava el caciquisme i aquest tenia a les zones rurals una força molt gran. A Berga, durant molts anys, la vida política depenia de dos noms: Ramon Pujol i Thomàs i Agustí Rosal, que s'havien repartit el lideratge del partit Liberal i Conservador respectivament, els quals utilitzaven per aconseguir els seus interessos. Els partits de la Restauració els necessitaven per donar la imatge d'un estat modern i per mantenir el sistema polític a la comarca. Ambdós defensaven la construcció de carreteres i la industrialització de la comarca, però, segons Josep Noguera, des d'òptiques di-

de Berga amb poques possibilitats econòmiques, fundada a finals del s. XIV, actuà durant segles com a prestamista de tota la comarca. Els seus membres eren, a finals del s. XIX i durant bona part del XX, els portaveus dels valors morals i religiosos, els defensors dels valors dels carlisme, reconvertit amb els anys en integriste o conservadurisme. Un sector de la clerecia berguedana apostà, a partir dels anys 1920, pel catalanisme conservador, però la seva influència no traspasà els cercles culturals reduïts de la capital i, ocasionalment, algun dels pobles més grans de la comarca.

Als pobles, almenys als més importants del baix Berguedà, l'església fou un dels pilars del sistema de colònia. El seu paper fou molt important durant els anys finals del s. XIX quan aplicaren fil per randa i amb el vistiplau dels propietaris, les consignes de Lleó XIII expressades a l'encíclica *Rerum Novarum*, adaptada amb matisos també als pobles.

Hi ajudaven molt les escoles religioses que hi havia a moltes colònies, que tard o d'hora s'hi establiren. A Gironella, per exemple, l'any 1879 el rector Isidre Ribera fundà la Perla del Llobregat, una societat catòlica per a fomentar la "moralitat" i l'esbarjo; el 1929, amb motiu de la celebració del cinquantenari de l'esmentada associació, mossèn Bover valorava així el paper de l'entitat: "Si volem cadar des d'ara immunitzats contra el baf de la taverna i per reshan de freqüentar llocs públics on, de vegades, el llenguatge s'hi manifesta de faisó massa grollera i lliure".

Aquest tipus d'associacions i la mirada vigilant de l'església intentaven contrarestar la creixent proliferació d'associacions laiques, obreres, republicanes, sindicalistes i fins i tot més o menys revolucionàries que, tot i la repressió i la poca organització de la classe treballadora, anaven sorgint amb més o menys èxit als pobles de Puig-reig i Gironella. Així, cap el 1882-83 es

constituí, a Gironella, la societat cooperativa Amigos Gironellenses, amb l'objectiu de vendre a preus baixos aliments als seus associats, i que aplegava els sectors republicans de la vila; la seva vida fou curta, probablement pels molts entrebancs que hi posava l'Ajuntament, però als republicans gironellencs no els hi van faltar ànims i empenya per a intentar repetidament organitzar-se i el 1906 fundaren una nova cooperativa, La Amistad Gironellense, i el 1905 La Fraternidad Republicana de Gironella tenia dues escoles laiques però es va dissoldre el 1913.

Un segle de canvis demogràfics

Al llarg d'aquests 100 anys, la població berguedana ha experimentat canvis importants. Durant el primer terç del segle (1900-1930) és destacable un augment de l'esperança de vida fruit de les millores sanitàries i higièniques, i de l'augment de l'alimentació i de la instrucció, però hi ha fets puntuals que aturen aquest progrés, com és el cas de la pandèmia gripal de 1918. Amb tot, hi ha col·lectius específics, com per exemple i per raons evidents els miners, que no assoleixen l'esperança de vida de la mitjana, que ja supera els 50 anys. En aquest període destaca especialment l'elevada taxa de mortalitat infantil; l'any 1880 a Berga s'assolien les xifres esgarrifoses de 200-245 per mil. Taxes de natalitat i de mortalitat elevades donen com a resultat un creixement natural de la població mins que només es supera per les importants aportacions de l'emigració.

A les colònies de Puig-reig i Gironella, els primers que s'hi van instal·lar van ser treballadors "qualificats" procedents de pobles veïns o de llocs on ja hi havia activitat industrial desenvolupada, del tot necessaris per a posar en marxa la fàbrica. A cal Prat, cal Riera i a Viladomiu s'hi van instal·lar famílies procedents de Sallent, on aquests industrials tenien fàbriques. Tot seguit es van buscar treballadors a l'entorn més immediat, dels municipis rurals del Berguedà i del Bages. Aquesta procedència, segons Llorenç Ferrer i Alós, permet entendre la complementarietat que es produïa entre el treball a la fàbrica i el treball a pagès a les masies del voltant

de les colònies, amb una important aportació de noies i de cabalers.

A partir de 1905, quan es poden donar per acabades les obres de gairebé la totalitat de les colònies berguedanes, es detecta una espectacular mobilitat que arriba fins al 60%, llevat de l'Ametlla de Merola, la qual cosa indica que els empresaris no havien aconseguit, ni amb la seva política social ni amb les muralles que encerclaven més d'una colònia, retenir els treballadors; de ben segur que molts d'aquests no consideraven el sistema de colònia com una solució definitiva a la seva vida.

La història oral també confirma aquesta important mobilitat: les famílies canviaven de colònia buscant millors condicions de vida i de treball, i fins i tot canviaven de riu i abandonaven les colònies per incorporar-se al treball industrial a les fàbriques urbanes. I també es produeix un altre fet destacat: la fàbrica trenca el sistema de família troncal i fomenta l'aparició de famílies nuclears durant el període 1905-1924, que és el que registre més moviment i canvis de gent, tot i que a partir de 1924 sembla que a les colònies hi comencen a arribar famílies senceres que porten els pares o avis, i el model de família troncal s'imposa de nou.

I és que entre 1910 i 1930 el Berguedà es converteix en terra d'acolliment de molts immigrants procedents del País Valencià, Aragó i Múrcia; la nostra comarca és, en aquest període, la cinquena comarca catalana en ordre de creixement. La política de foment de la població impulsada pel govern i els fabricants té èxit; l'any 1928 la publicació oficial de la Sociedad de Atrac-



Treballadors de la fàbrica de cal Marçal l'any 1950. ARB

ció de Forasteros de Barcelona publicava una fotografia de cal Pons.

Aquesta situació canvia notablement durant el període 1930-50; la sobremortalitat causada per la guerra i la postguerra (execucions, exili, morts violentes) afectaren, com arreu de Catalunya, especialment el sexe masculí i els nens i adolescents d'ambdós sexes. La natalitat a la baixa des de 1930 s'accentua durant la guerra i la postguerra, i el que s'ha qualificat com a desgana reproductora, és ben visible per sempre en la piràmide d'edats de Catalunya i de la comarca, però presenta les seves excepcions en els municipis on es concentra la població minera. I és que durant el període de la postguerra són els que van rebre el contingent més alt d'immigrants, primer homes i després les seves famílies, la qual cosa atenua aquest efecte generalitzat.

L'explosió demogràfica arriba a la comarca entre 1951-71 com a la resta del país, fruit del progrés mèdic i, una vegada més de la immigració. El sexe masculí és precursor del procés d'immigració que omplen els solcs dels anys buits. És l'arribada massiva d'andalusos i andaluses que omplen colònies –casa de les noies– i el Berguedà assoleix el seu màxim poblacional: 48.109 hab. el 1960.

Al mateix temps és l'època del gran èxode rural berguedà: municipis sencers perden població i la gent es desplaça als nuclis industrials, de la comarca i fora de la comarca.

Població del BERGUEDÀ

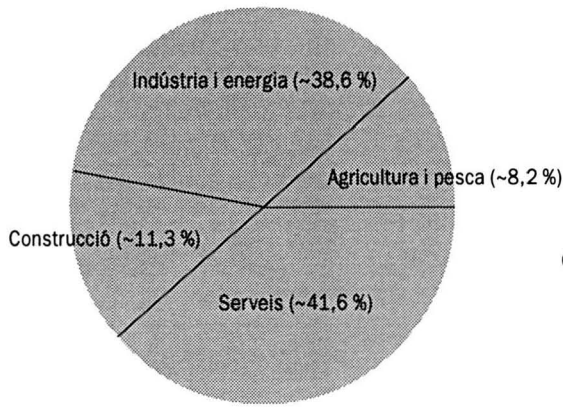
1900	27.217
1910	30.047
1920	33.615
1930	39.600
1936	40.355
1940	38.064
1950	41.933
1960	48.109
1970	45.850
1975	43.995
1981	41.630
1991	38.965
1996	38.606

Aquest és també el període en què es registren els màxims de població activa: entre 1960 i 1970 el Berguedà, juntament amb les comarques tèxtils d'interior com la Garrotxa, el Ripollès, Osona, el Bages, i l'Anoia, és una de les comarques on l'índex d'ocupació supera la de la mitjana catalana. Dels 126 municipis catalans amb més de 5.000 habitants, els municipis berguedans de Puig-reig, Gironella, i els de Torelló, Vilanova del Camí i Manlleu, superen el 69% de població activa de Barcelona. I és que aquesta elevada xifra es deu en gran part a l'alt índex d'ocupació de les dones en el sector tèxtil: l'any 1975, Puig-reig i Gironella registraven un 75% de població activa treballant al sector secundari, xifres assolides també per Olesa, Montornès del Vallès i Montmeló; eren, però, els dos nuclis on l'ocupació al sector terciari

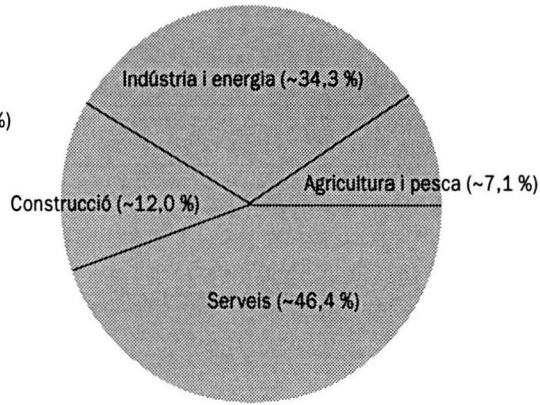
Grup de joves de la colònia Vidal l'any 1950. ARXIU ARB



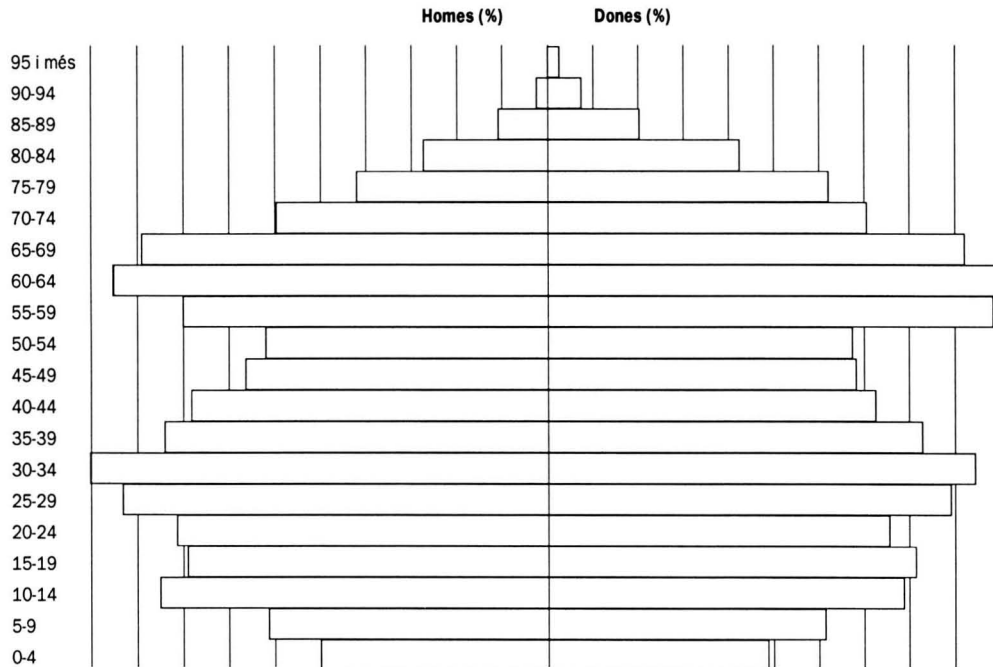
Berguedà. Ocupats per grans sectors econòmics. 1991



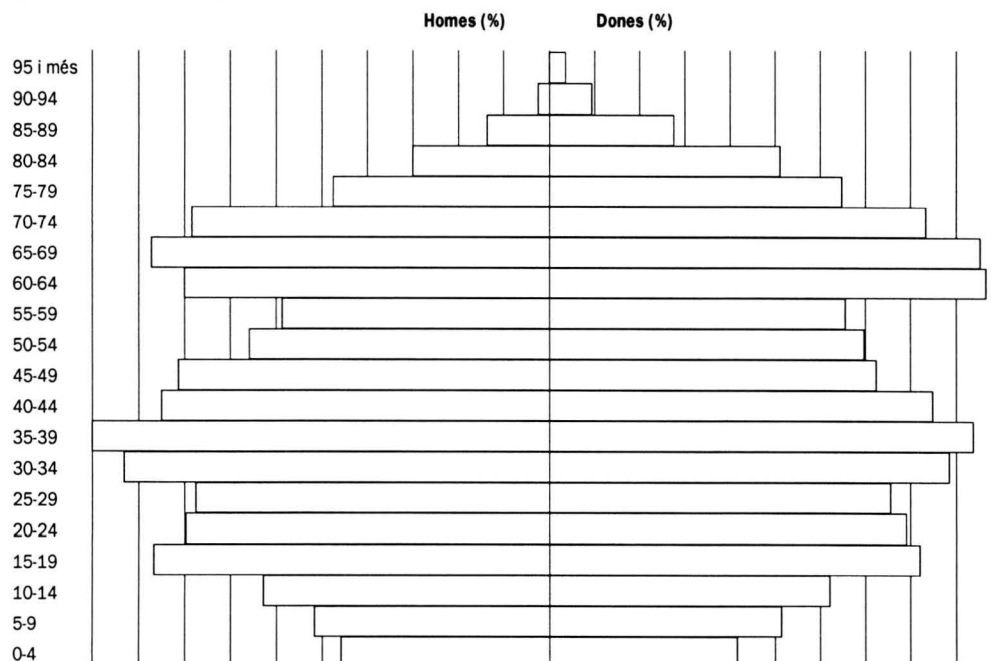
Berguedà. Ocupats per grans sectors econòmics. 1996



Berguedà. Piràmide de població 1991



Berguedà. Piràmide de població 1996



–serveis– era dels més baixos de Catalunya.

Entre 1976 i 1991 es produeix un canvi total. El creixement s'afebleix i fins i tot s'atura, fruit de l'enfonsament de la nupcialitat i de la natalitat i de l'important avenç del moviment emigratori, aquest últim, fruit de la crisi del tèxtil –entre 1970 i 1986 la comarca va perdre un 16'3% de la seva població activa, sobretot a Puig-reig i Gironella– i de la mineria. L'any 1960, un 20,75% de la població comarcal vivia en colònies, mentre que l'any 1981 només hi restava un 11,54%, i aquestes xifres van en davallada. La població de la comarca envelleix, i ho fa molt ràpidament. Avui, llevat de Berga que creix, la resta de la comarca perd població.

Notes

1. (pp. 61-62 Història Econòmica de la Catalunya Contemporània. s. XX. Indústria, Muriel Casas i Conturier, vol. 6 BCN, GEC, 1989).

Josep Busquets,
arxiver de Gironella
Rosa Serra
historiadora