

## LA RIBERA DE LA SEU VISTA PELS ENGINYERS DE MINES DEL SEGLE XIX

### Resum

Sovint, el punt de vista romàntic i l'interès literari de les cròniques d'alguns viatgers del segle XIX ens ha fet veure aquests «exploradors» com a únics testimonis directes de la situació del nostre país en aquell moment. Aquests textos, que representen veritablement uns magnífics testimonis insubstituïbles, han eclipsat, però, altres fonts que ens permeten tenir una visió diferent del moment i del seu context.

En aquesta comunicació s'analitzarà un territori concret, la Ribera de la Seu d'Urgell, a partir d'una font que difícilment tenim en compte: els informes i projectes d'explotacions mineres. En un moment d'industrialització del país, la recerca exhaustiva de recursos minerals va portar durant el segle XIX a elaborar un seguit de reconeixements i estudis al llarg de tot el territori. Tot i que aquests textos, eminentment tècnics, ens aporten poc des del punt de vista pròpiament humà del territori, ens forneixen un conjunt de dades excepcionals per entendre un dels grans problemes de l'àrea durant aquelles dècades: la manca de comunicacions.

Les reiterades propostes i queixes dels enginyers de mines es complementen amb dades contemporànies plasmades en alguns projectes de construcció de ferrocarrils (molt sovint vinculats precisament a les explotacions de recursos minerals), així com altres textos del moment, entre els quals s'ha de destacar la *Topografia Mèdica de Seo de Urgel* escrita pel doctor Llorens, o els articles publicats a *La Vanguardia* per Josep Zulueta, fundador de la Cooperativa Lletera del Cadí. Tot plegat ens presentarà una visió crítica de la situació de la Ribera de la Seu en aquell moment i dels impediments que els contemporanis entreveïen per al seu futur desenvolupament econòmic.

**Paraules clau:** Ribera de la Seu, comunicacions, ferrocarril, explotació minera.

**Lluís Obiols  
Perearnau**  
Institut d'Estudis  
Comarcals  
de l'Alt Urgell

**Abstract:** *La Ribera de la Seu seen by the mining engineers of the 19th century.*

Frequently, the romantic point of view and the literary interest of the chronicles of some travellers of the 19th century have made us see these «explorers» as the only direct witnesses of the situation of our country in that moment. These texts, which really represent some magnificent irreplaceable witnesses, have eclipsed, however, other sources which let us have a different point of view of the moment and its context.

In this communication we are going to analyse an actual territory, La Ribera de la Seu d'Urgell, from a source that we hardly ever take into account: the reports and projects of mining exploitations. In a moment of industrialization of the country, the exhaustive research of mineral resources led to elaborate, during the 19th century, a series of examinations and studies through all the territory. Although these texts, eminently technical, give us little information about the human point of view of the area, provide us with a group of data which are exceptional to understand one of the biggest problems of the area during those decades: the lack of communication.

The continuous proposals and complaints of the mining engineers are complemented with contemporary data shown in some projects of railway construction (often related to the exploitations of mineral resources). They are also complemented with other texts of the time, among which we must highlight the *Topografia Médica de Seo de Urgel* written by Dr. Llorens, or the articles published in *La Vanguardia* by Josep Zulueta, founder of the *Cooperativa Lletera del Cadí*. All this will introduce a critical point of view of the situation in La Ribera de la Seu in that moment and the impediments which the contemporary foresaw for their future economic development.

**Key words:** Ribera de la Seu, communications, railroad, mining.

## 1. Introducció

El segle XIX és, sens dubte, un dels moments de major transformació en tota la història de la humanitat. Innovacions de tipus científic, social, polític i econòmic van permetre el desenvolupament d'un nou sistema de vida, hereu en part de les teories sobre el progrés del món occidental apuntades ja per la Il·lustració. Segurament, la implantació i generalització d'un model econòmic basat en la producció industrial a gran escala (amb l'invent imprescindible de la màquina de vapor, o, en menor mesura, l'aprofitament intensiu de la força hidràulica) és el principal motor d'aquest procés de canvi.

Un procés, però, que requeria un seguit de condicions que sovint el nostre país no va poder oferir: matèries primeres, importades encara de les colònies ultramarines; mà d'obra abundant, que no representava un problema en un moment de sobrepoblació del món rural; fonts d'energia, aprofitant els salts d'aigua per manca de carbó de qualitat i a un preu assumible; i, lligat en part amb aquest darrer factor, unes vies de comunicació àgils que permetessin abaratir els costos de transport. Un seguit de condicions que van dificultar el procés d'industrialització d'algunes àrees del nostre territori.

En aquest treball es pretén únicament sistematitzar un conjunt de dades, no pas exhaustiu, obtingudes a partir de la recerca en informes d'explotació minera del segle XIX, una documentació sovint menystinguda pel seu caràcter bàsicament tècnic, però que aporta també dades interessants sobre la situació del territori, i molt especialment sobre l'estat de les seves comunicacions. Aquestes dades s'han complementat amb altres textos contemporanis



El camí dels Pontarrons, impulsat al segle XI pel bisbe Sant Ermengol, va ser la principal via de comunicació des de la Seu, seguint el Segre cap al sud, fins a l'obertura de la carretera a principis de segle XX. (Foto: Lluís Obiols Perearnau)

que ens permetran entendre el potencial econòmic de la Ribera de la Seu, i les dificultats que la manca de comunicacions suposaven per al seu aprofitament. Es tracta simplement d'un recull de mencions que fins ara es trobaven disperses, sense cap altra pretensió que facilitar la seva consulta i la seva utilització per a l'elaboració dels treballs en què puguin resultar útils.

## 2. La Ribera de la Seu i els seus recursos

A la Ribera de la Seu, aquesta ampla vall travessada pel riu Segre i envoltada de muntanyes, hi trobem un conjunt de particularitats interessants. Es tracta d'un territori allunyat de les principals ciutats del país, amb un gran potencial per a l'explotació dels seus recursos agrícoles i ramaders, i també forestals, minerals i energètics. Però era un territori que havia quedat marginat de les modernitzacions viàries de la resta del país. Fins a l'obertura de la carretera a principis del segle XX, la principal sortida de la Ribera de la Seu cap al sud, seguint l'històric camí de la vall del Segre, continuava essent el vell camí de ferradura que travessava el congost de Trespunts per les arcades de pedra que havia fet aixecar el bisbe Sant Ermengol al segle XI, nou-cents anys abans.

Ja el 1779, en una *Memoria sobre la decadencia de las fábricas de Urgel y sobre los medios propios para promover la industria y para que florezca este territorio*, el canonge d'Urgell Pedro Díaz de Valdés (que seria bisbe de Barcelona de 1798 a 1807) feia notar la gran riquesa dels productes agraris de la Ribera, però també el potencial econòmic que podien tenir la llana, la fusta o el ferro que es trobaven al seu voltant.<sup>1</sup> Al llarg del segle XIX, i centrant-nos en la riquesa minera, les cites a les seves possibilitats d'explotació són constants, com veurem tot seguit.

### **3. La industrialització i la recerca de fonts d'energia**

En el context d'industrialització i de progrés material del segle XIX, es van produir un seguit d'investigacions arreu del territori. Així com els primers excursionistes que resseguien el Pirineu «descobrien» pobles, monuments i formes de vida arcaïques i desconegudes per als habitants de les àrees urbanes del nostre país, també els enginyers i industrials van començar a recórrer el territori, buscant-hi les matèries primeres, els recursos minerals i les fonts d'energia que necessitava la indústria per al seu desenvolupament.

A la Ribera de la Seu, a més d'una colla de productes miners d'interès industrial, els enginyers de mines van incidir de forma molt especial en la presència d'una conca hullera que semblava prou important. Es tractava d'una formació de la qual apareixien indicis als dos costats del riu Segre, des dels barrancs de la Bastida i de Segars, passant pels de Nabiners, Arfa i el Pla, i acabant a Gramós, més amunt de Noves. L'escassetat de carbó era un dels grans problemes de la indústria catalana, que es veia obligada a importar-lo de l'estranger, amb l'encariment del producte final que això comportava. Per aquest motiu, les propostes d'explotació de la conca carbonífera de la Seu van ser constants des de la publicació de la seva descoberta. No obstant això, aquest conjunt de propostes va topar sempre amb el mateix impediment: la inexistència d'unes comunicacions adequades per a la seva explotació.

### **4. El gran problema: les comunicacions**

#### *4.1. La situació dels camins a l'Alt Urgell*

Fins i tot abans del descobriment de la riquesa minera de la Ribera, ja es feia palesa la necessitat d'unes millors comunicacions. La memòria que ja hem citat, de l'any 1779, és contundent:



La riquesa mineral de l'Alt Urgell es fa palesa amb l'existència d'un conjunt de fargues documentades des del segle xv fins al xix. A la imatge, ferro en barra procedent de la Farga de Moles, conservat actualment a Cal Cotet, en aquesta mateixa població. (Foto: Lluís Obiols Perearnau)

Las ferias y mercados no aumentarán este necesario interior comercio si no se abren caminos en que la conducción con carros abarate los gastos de el transporte [...]. Las carreteras para Cerdaña y para Pons son precisas para fomentar el comercio interior de estos territorios.<sup>2</sup>

Aquest mal estat que presentaven els camins a finals del segle xviii queda descrit d'una forma especialment viva per Francisco de Zamora quan puja cap a la Seu des d'Oliana l'any 1788:

Está este camino en tan mal estado que sólo viéndolo se puede dar una idea de él [...]. El camino va siempre sobre el mismo río, formado en una especie de roza de la misma peña, no habiendo otro resguardo que pueda impedir el precipicio del río que un pequeño parapeto de dos pies de alto; y en muchas partes no hay ninguno. El piso es de piedra viva, lleno de pedrezuelas que han caído de la montaña, que aumentan el peligro por el mal piso; es necesario ir con gran cuidado, para ver si viene alguna caballería, pues no pueden pasar dos a un tiempo [...]. Todo este camino ni puede ser peor ni más mal conservado. Ciertamente parece cosa ridícula estar tratando de hacer caminos nuevos y dejar que se pierdan los antiguos. A éste absolutamente hace pasar por él la necesidad: y qué será en invierno, en un país que nieva casi continuamente y se hiela el piso! De aquí vienen las desgracias que continuamente se refieren de este tránsito.<sup>3</sup>

#### *4.2. Uns recursos inexplorables a causa del transport*

Aquesta situació, que de fet s'arrossegaria fins a principis del segle xx, és la que van trobar els primers enginyers de mines que investigaven el subsòl d'aquest territori. Noblemaire, l'any 1858, és el primer a indicar de forma explícita el potencial miner de la comarca, i la necessitat d'unes millors comunicacions:

Se ve, en resumen, que en el suelo de la región de Cataluña que baña el Segre contiene muchas riquezas minerales, de las que hasta ahora se ha sacado poco partido. Entre las causas que han mediado para ello, la principal ha sido la falta casi completa de vías de transporte. El camino real de Puigcerdá á Lérida á lo largo del Segre, una de las vías más importantes por donde pueden hacerse los cambios entre Francia y Cataluña, no sirve para carros, transitando por él diariamente multitud de arrieros con sus recuas; pero si puede practicarse este gravoso medio de transporte para el cambio de artículos de primera necesidad, principalmente para los vinos, que en abundancia producen los magníficos llanos de la Seo de Urgel, Oliana y la Conca, es irrealizable para las producciones minerales, cuyo valor no varia sino con su riqueza absoluta, sin exponerse a las bruscas fluctuaciones que alteran los precios de las materias alimenticias [...]. Pero aunque [la cuenca] equivaliera á la de San Juan [de les Abadesses] no podrá sacarse ningún partido de ella mientras no haya buenos caminos que faciliten los trasportes de la hulla y otros minerales.<sup>4</sup>

Les reclamacions, sovint amb un to victimista però, en el fons, exposant una realitat evident, s'anaven succeint any rere any:

De tan alto personaje [el ministre de Foment], sobre todo, depende sacar a Urgel de esta prostración en que se halla, como quien dice, sin artes, sin industria, sin comercio, sin viajeros, hasta sin muchos de sus hijos, porque se van por parecerles su patria una Siberia, una tierra ingrata, cuando es tan fecunda, tan bella, tan pintoresca, tan abundante de minas, tan rica de buenas aguas, como de gente morigerada.<sup>5</sup>

Tot i que la necessitat de comunicacions es reivindicava des de tots els àmbits i sectors econòmics, l'explotació minera era, sens dubte, el motiu principal que sempre s'exposaria per tal de reclamar aquestes millores:

Esta provincia [de Lleida], con una superficie próximamente de 12.400 kilómetros cuadrados, es sumamente montuosa, está cruzada por gran número de ríos y arroyos, casi privada de vías de comunicación, y tal vez se deba a esta causa que la industria minera apenas haya penetrado en ella.<sup>6</sup> Ni en las formaciones hulleras de Erill Castell, de Navinés y de Sort [...] se ha prac-

ticado trabajo alguno por la imposibilidad de dar salida á los productos con motivo de la gran distancia á que se encuentran de los puntos de consumo y la falta de vías.<sup>7</sup> [Els pocs capitals i les males comunicacions] son causas que esplican suficientemente la continua movilidad de la propiedad minera y la rapidez con que aparecen y desaparecen ciertos productos en el mercado.<sup>8</sup>

Tot i aquest interès fonamentalment pels productes minerals, la resta de possibilitats de desenvolupament econòmic (agrari, industrial i turístic) es tenien també en compte en les successives reclamacions:

Además de las producciones agrícolas de toda mena que dóna lo territorio de la Seu d'Urgell, guarda allí la terra en sas entranyas una gran riqueza minera, que sols pot ésser explotada, ab profit, lo dia que siguin una realitat las comunicaciones proyectadas, que han de donar vida y progrés á aquella avuy olvidada encontrada.<sup>9</sup>

.....

Hoy por hoy, sin embargo, subsistiendo las causas de aislamiento de estos valles que antes se han enumerado, excusado es decir que ni los establecimientos balnearios, ni las industrias minera y metalúrgica han de poder prosperar en ellos, mientras como medida general de progreso y reforma no se procure la economía y la facilidad en los transportes, abriendo las indispensables vías de comunicación para el tránsito de personas y de producciones, así cómo para la introducción de primeras materias [...]. La apertura de vías de comunicación a que me refiero, por lo demás fácil y económica, se justificaría siempre por sí misma, atendiendo a la utilidad y conveniencia que tales vías reportan generalmente, sean cuales fueren las condiciones del país en que se ejecutan; pero en el caso presente no es ya la conveniencia, sino la necesidad, la que aconseja llevar a cabo esta mejora, de la que depende el porvenir industrial, y por lo tanto, la riqueza y el bienestar del país.<sup>10</sup>

.....

El estío, como se ve, es en este país corto y bastante fresco, cuyas cualidades le hacen sumamente agradable para pasar la época de los veraneos. Lástima que las vías de comunicación estén en tan malas condiciones, y de no ser así, el valle de la Seo de Urgel sería sin duda uno de los más frecuentados durante esta época por la gente de buen gusto, pues, á no dudarlo, no hay otro valle en los Pirineos donde la naturaleza haya prodigado más sus bellezas.<sup>11</sup>

Sovint, els textos conservats són especialment crítics amb l'actuació governativa, que anava treballant en l'obertura de la carretera fins a la Seu amb una lentitud extrema, i es culpa a aquesta circumstància de l'emigració que patia el territori, incapaç de generar llocs de treball a causa de les dificultats que les males comunicacions oferien per a la implantació d'activitats industrials:

La carretera de Lérida a Puigcerdá, antes de Lérida a Seo de Urgel, sólo se halla construida hasta la venta del Cabás,<sup>12</sup> faltando 64 km para llegar a Seo de Urgel. Esta línea, llamada a tener una gran frecuentación que recorra todo su trayecto, sacando de la alta montaña abundantes productos mineros, excelentes maderas, ricas lanas y ganados, en la actualidad es escasísimo su movimiento, hallándose éste reducido a la relación de pueblo a pueblo y al tránsito que da lugar a los importantes mercados de Lérida, Balaguer, Artesa y Pons.<sup>13</sup>

Entre los numerosos valles que surcan el accidentado territorio de la alta Cataluña, el que traza su curso al río Segre merece especialmente fijar la atención de las empresas industriales por la variedad de producciones mineralógicas que encierra en la ancha zona de que es centro la ciudad de Seo de Urgel, y por la conveniencia de abreviar la distancia que separa a la capital del Principado de esta comarca, que con disponer de recursos naturales en sus minas, en sus bosques y en las fuerzas hidráulicas de sus corrientes de agua, es sin embargo poco menos que desconocida para la industria por causa del aislamiento en que la ha mantenido siempre la carencia de buenas vías de comunicación; pues aún hoy, que se da gran importancia a la construcción de las obras públicas y adelanta mucho la apertura de una carretera que atraviesa el país desde Lérida en dirección a Puigcerdá, solo por malos caminos de herradura puede llegarse a la Seo por las orillas del río o atravesando los altos puertos que la dominan.<sup>14</sup>

[La Seu] con el tiempo adquirirá una fama más sólida y positiva; ó sea cuando figure como centro de explotación de la riqueza minera que por todas partes la circunda [...]. No otra cosa sinó la pobreza y atraso que en él [el territorio de la Seu d'Urgell] reinan, son la causa de la paulatina, pero visible emigración á otras regiones, que se nota en aquellos apreciables montañeses, muy dignos de mejor suerte, los cuales encuentran insuficientes los campos, los ganados y la arriería para su sostenimiento: triste situación que cesará el día que dispongan de grandes comunicaciones y se dediquen fuertes capitales á la explotación de carbones minerales, piedras finísimas de adorno y de construcción, metales y maderas, que se ofrecen en la superficie del suelo tal como en él los dejó la pródiga Naturaleza. En prueba de que á la época moderna deberá La Seo de Urgel todo el esplendor que se merece por las bellas cualidades de sus moradores, por su situación y por su historia, haremos constar [...] que pronto cruzarán su término la primera carretera y los primeros transportes de ruedas [...].<sup>15</sup>

El relleu de la zona, òbviament, era un impediment important per a la construcció de vies de comunicació:

La carretera de segundo orden de Lérida á Seo de Urgell está construida hasta la venta del Cabás, pasando por Artesa de Segre y Pons, ó sean 69 km 566 m; desde el Cabás á Orgañá pasando por Oliana y Coll de Nargó (40 km 455 m) está en construcción [...]. El camino actual desde la venta del Cabás á Seo de Urgell, es regular hasta Oliana y muy malo desde este punto al Plá de San Tirs, siendo el resto hasta Seo de Urgell bastante bueno [...]. La extracción de carbones por la línea de la Seo de Urgell puede hacerse siempre que la situación de la mina está próxima



á Pons ó al Cabás, siendo costosísimo el transporte á poco que haya de hacerse; siendo también costosísima la habilitación de caminos para carros en esta parte del Pirineo.<sup>16</sup>

Les crítiques al Govern es continuarien explicitant de forma clara, en aquest cas per la ploma sagaç del doctor Llorens, autor de la *Topografía Médica* de la Seo:

Pero el aislamiento de esta ciudad es tan completo que el acarreo hace imposible la explotación de tantos veneros de riqueza, y la incuria de nuestros Gobiernos es tan manifiesta, que los habitantes del país están ya descorazonados y sólo esperan que la dirección del globo aerostático sea un hecho para salir de la incomunicación con el resto del mundo, pues la carretera que de Lérida debe llegar hasta la Seo, hace treinta años comenzada, no lleva trazas de acabarse en muchos siglos. Esta incomunicación es la causa de que dentro el círculo de montañas de la Seo se hallen estancados los carbones de Tost, Navinés y la Seo [...].<sup>17</sup>

La visió del doctor Llorens es pot considerar un resum recopilatori de tot el conjunt de queixes que hem anat veient:

Si las vías de comunicación de una localidad han de dar la idea de cultura de la misma [...], preciso es convenir que Seo de Urgel es una población aún salvaje. El camino de Orgañá, que es el más concurrido, es más bien una senda peligrosa que un camino vecinal; largos trechos de este camino están constituidos por una senda estrechísima abierta en una peña calcárea, dependiente de la sierra de Cadí, al borde del río Segre que corre á una profundidad vertiginosa. El resto de esta vía de comunicación, si no es tan peligrosa no es tampoco recomendable. El camino de Puigcerdá es un vericuelo sobre las márgenes del Segre, erizado de mil peligros. El camino de Andorra es parecido al anterior y sigue el curso del Valira. Los demás caminos vecinales son igualmente detestables. Este aislamiento con el resto del mundo, el olvido imperdonable de todos los Gobiernos hacia este país tan privilegiado por la naturaleza, la inutilidad de los esfuerzos que han hecho sus habitantes para gozar de las ventajas que proporcionan las fáciles vías de comunicación, son quizás las causas del carácter apático de los urgelitanos y de la excesiva emigración de los mismos.<sup>18</sup>

El doctor Llorens arribava a satiritzar la situació fent ús del seu sarcasme característic:

El cólera morbo asiático, visitó esta población en 1854 [...]. No ha vuelto por este país; pero téngase en cuenta que el cólera epidémico es importado, y las vías de comunicación de la Seo no son las más á propósito para las importaciones de ningún género [...]. El Estado nos debe fáciles comunicaciones, pues las que hoy existen son escarpados vericuetos indignos de un pueblo civilizado. Es doloroso que en el siglo del vapor y de la electricidad, nos veamos precisados

á ir 10 ó 12 horas por pésimos caminos de herradura si queremos comunicarnos con el resto del mundo. Bástenos decir que desde la capital de nuestro Principado, puede uno ir y volver de París en el tiempo que necesita para llegar á este pueblo. Si no es posible una vía férrea, termínese esa carretera de Lérida hace treinta años comenzada. Con buenas y fáciles comunicaciones, la explotación mineralógica de la cuenca de Seo de Urgel aumentaría la riqueza de este país, y también los ingresos al tesoro público [...]; [y] las aguas del Valira proporcionarían fuerza motriz á gran número de fábricas.<sup>19</sup>

Josep Zulueta, una figura clau en l'evolució econòmica de la Ribera durant el segle xx, es queixava l'any 1890 d'aquesta situació amb un estil també prou característic:

En todos los países del mundo los caminos sirven para unir unos pueblos con otros pueblos. En los Valles de Urgel sucede lo contrario: los caminos, si tal nombre merecen las sendas de herradura que á ellos conducen, solo contribuyen á su aislamiento perdurable, dificultando su acceso y cortando toda comunicación con el resto de la provincia y con el resto de la nación, tan erizados están de peligros y tan ocasionados á molestias solo soportables para los sufridos exploradores del África.<sup>20</sup> En Suiza todo son facilidades y comodidad para el *touriste*, aquí todo son molestias no ya para el viajero ocioso sino para el que se ve en la triste precisión de internarse en nuestras montañas.<sup>21</sup>

#### 4.3. *El ferrocarril, un somni mai aconseguit*

La millora de les comunicacions va concretar-se molt sovint en la reivindicació d'una via fèrria que permetés un transport àgil i en gran quantitat. La primera reclamació clara sobre la necessitat de construcció d'un ferrocarril seguint el Segre data de 1858, en l'informe ja citat en què Noblemaire donava a conèixer la riquesa mineral d'aquesta àrea:

La construcción de un ferro-carril entre Puigcerdá y Lérida, siguiendo el valle del Segre, solamente ofrecería dificultades en los desfiladeros de Orgañá; pero la importancia de este camino, que pondría en comunicación á la Francia con la parte más rica de Cataluña, y que desenvolvería considerablemente la industria de un país tan favorecido por la naturaleza, me dispensa de insistir por más tiempo en la conveniencia de reformas.<sup>22</sup>

El 1883, un dels grans enginyers de mines del nostre país, Lluís Marià Vidal, va elaborar un estudi sobre l'explotació de la conca carbonífera de la Seu. Una de les parts d'aquest estudi es destinava, precisament, a les possibilitats de construcció d'un ferrocarril que permetés l'extracció del carbó de la conca:

Presentaré una idea general del trazado de camino de hierro que parece más conveniente, porque esta obra es un complemento indispensable para la realización de todo proyecto industrial en el territorio que nos ocupa [...]. Ya se cree una industria en la localidad que consume toda o una gran parte de la producción de las minas, ya se quiera enviarla en totalidad a alimentar las fábricas de Barcelona, un camino de hierro es imprescindible, porque la cuestión de transportes es cuestión de vida o muerte lo mismo para la industria minera que para la metalúrgica o la fabril [...]. El trazado de un camino de hierro de vía estrecha que fuese siguiendo primero el arroyo de Os, luego la orilla del Valira y por fin la del Segre, sería muy factible y formaría el complemento obligado de la línea de Manresa al Pla, puesto que, pasando por Seo de Urgel, la uniría con la república de Andorra.<sup>23</sup>

Vidal proposa tres rutes: una passant per coll de Creus i coll de Port cap a Sant Llorenç de Morunys, Cardona i Manresa; una altra cap a Bellver i Ripoll (passant per la collada de Tosses o per coll de Jou); i una tercera, que és la que recomana, seguint el Segre cap a Oliana, passant per la ribera Salada fins a Solsona, Cardona i Manresa.

En aquests anys es va produir una activitat frenètica encaminada a l'exploració de les mines de carbó i a la construcció d'un ferrocarril. El dia 1 de març de 1883, el Consell General de les Valls d'Andorra tractava «de la petició de don Enrich de Llorens sobre concessió de una via fèrrea des de la frontera espanyola fins a Andorra la Vella».<sup>24</sup> El mateix any, citant la publicació *El Cadí*, de la Seu, la *Revista Minera* publica:

Sabemos que las personas que forman la citada Asociación [Asociación de Propietarios de las minas de hulla de la Seo de Urgel] tienen negociaciones entabladas con poderosas Sociedades para la construcción de un ferro-carril y explotación de sus minas. Mucho deseamos que estas negociaciones lleguen a feliz término para el bien de este país y de los propietarios de las minas.<sup>25</sup>

La mateixa publicació *El Cadí* ens confirma aquestes negociacions:

Después de tres meses de letargo, paralización absoluta y estando ya en completo olvido, al parecer, el asunto de los carbones de Navinés; después que desesperanzados [*sic*] de poder alimentar la grata ilusión de que para la extracción de aquellos tendríamos un camino de hierro [...] se cambia de repente la atmósfera y tantos desmayos y desconfianzas se truecan en las más halagüeñas y positivas esperanzas; puesto que durante la semana última ha tenido lugar en Puigcerdá la trascendental reunión que anunciamos en el número anterior, y ha llegado también decidido y entusiasta Mr. Mourier para no cejar ni un momento en la utilización de tan precioso producto minero. Según informes, pues, que hemos podido adquirir de autorizados conductos, reunidos en la villa de Puigcerdá [...] ricos banqueros de Barcelona y de París, otorgaron la correspondiente escritura [...] al objeto de explotar las minas de hulla de Navinés y construir

en brevísimo plazo un ferrocarril que partiendo de Manresa, atraviése esta hermosa vega, continuándolo por Andorra hasta unirlo con el de Francia en Hospitalet, cuyos trabajos se siguen con asombrosa actividad.<sup>26</sup>

Un any després, en la publicació en francès de l'estudi d'exploració de la conca de la Seu que havia redactat Lluís Marià Vidal, se'ns informa que:

L'Association [de propietaris de mines d'hulla de la Seu d'Urgell] possédant un avant-projet consciencieux et complet dressé par M. Luis Corsini, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées des Provinces de Tarragone et Lérida, sur le tracé le plus court et le plus économique.<sup>27</sup>

En un altre estudi publicat també el 1884, però, s'insisteix altra vegada en la necessitat ineludible d'un ferrocarril:

Pour que la mine de la Séo de Urgel soit industriellement exploitable, il ést de nécessité absolue qu'elle soit desservie par une voie ferrée. Si l'on n'a pas à sa disposition ce moyen économique de transport, il faut renoncer à la mettre en valeur.<sup>28</sup>

Tot i les expectatives i els nombrosos projectes, aquests no es van arribar a materialitzar. Anys després, el 1891, Celso Xaudaró elaborava un altre projecte d'exploració, en el qual exposa els problemes del territori i els avantatges que comportaria la construcció d'una via fèrria:

Los caminos de hierro, influyendo en el mejoramiento moral de los pueblos por donde cruzan, han sido al propio tiempo el más poderoso y eficaz agente para el desarrollo material de su riqueza [...]. Entre las comarcas más desheredadas, que, lejos de los ferrocarriles, permanecen sin carreteras y sin otros medios de comunicación, más que los primitivos de transporte á lomo por las intransitables veredas que surcan su accidentado suelo, se encuentran las de la región pirenaica de Cataluña; los distritos de Seo de Urgel y de Puigcerdá en el valle del río Segre, y los situados en la cuenca del río Noguera Pallaresa [...]. Los sobrantes de sus cosechas, las mercancías que antes producían y que exportaban á otros pueblos, así las que extraían por medio del cultivo y explotación del suelo, como las debidas á su industria, no encuentran ya colocación en los mercados; y no la tienen porque los gastos de transporte pesan de tal modo en el precio de esos artículos que no pueden ya competir con los que, procedentes de otras comarcas ó del extranjero, llegan á los puntos de consumo con incomparable ventaja, transportados por los caminos de hierro [...]. En estos distritos cunde la emigración y el empobrecimiento, á medida que va siendo más pronunciada la desigualdad que existe entre su absoluta carencia de medios de transporte y la floreciente situación de que disfrutaban los que se hallan cruzados de carreteras y de vías férreas; para ellos es pues de absoluta necesidad, cuestión de vida ó muerte, el es-

tablecimiento de vías de comunicación [...]. Por el lado de Francia los ferrocarriles, surcando el fondo de casi todos los valles, llegan hasta el pie de la sierra y las carreteras se extienden hasta pisar la frontera española; en un lado las comodidades, el bienestar y la abundancia que proporciona el trabajo cuando cuenta con los medios de fructificar: en el opuesto, las privaciones y la miseria, consecuencia de la forzada inacción.<sup>29</sup> Únicamente su construcción rápida [del ferrocarril] puede cohibir la despoblación alarmante que se nota en la alta montaña catalana puesto que dará trabajo á los brazos inactivos, precio remunerador á los productos agrícolas y á la ganadería, para lo cual tan excepcionalmente dotados están por la naturaleza los pintorescos valles pirenaicos, y aplicación fecunda á la colosal fuerza hidráulica que se pierde en ríos tan caudalosos y pendientes como el Segre y sus afluentes, el Noguera Pallaresa y los suyos.<sup>30</sup>

Les publicacions tècniques i oficials sobre la mineria publicades a finals de segle i a principis del següent continuen amb les mateixes queixes:

Varias veces se ha intentado explotarlas [les concessions carboníferes de la conca de la Seu]; pero la falta de vías de comunicación y no poder formar Compañía bastante poderosa para procurárselas, ha hecho que se desistiese. Se acerca indudablemente el día en que podrá emprenderse el laboreo de dichas minas, ya por la construcción del Noguera Pallaresa, ó también por la del ferrocarril puramente carbonífero que está estudiando una casa de Barcelona.<sup>31</sup> La paralización que sufren los proyectos de grandes vías férreas á través de la provincia, que tanto habían influido en la demanda de concesiones mineras, ha sido causa de que este año hayan entrado sólo 165 expedientes, ó sea una cuarta parte menos que el año anterior.<sup>32</sup> Los manchones carboníferos de Seo de Urgel, Eril-Castell, Sosís y Claverol é Isona, enclavados en lo montuoso del Pirineo, esperan en vano la realización de alguno de los varios proyectos de caminos de hierro estudiados, sin los que jamás podrán entrar en producción [...]. Mas hoy, todas estas minas y muchas otras que hay esparcidas por la vertiente sur de la cordillera pirenaica están inactivas; y si de vez en cuando el entusiasmo de algún industrial dedica á ellas algunos recursos, pronto llega el desaliento y cesan los conatos de explotación ante la insoluble cuestión de los transportes.<sup>33</sup>

#### *4.4. El segle xx, un canvi de model*

El començament del segle xx manté la tònica habitual de les queixes que hem vist fins a aquest moment.

El decaimiento de la minería en esta provincia, de año en año, se hace evidente y resulta desconsolador en extremo [...]. Siguen subsistiendo las causas indicadas repetidísimas veces.<sup>34</sup> La falta de vías de comunicación es principalmente la causa de la paralización en que yacen la mayoría de los criaderos de esta provincia [...], pues se encuentran enclavados en lo más escabroso de la cordillera pirenaica, y a enormes distancias de las vías férreas y carreteras. Esto

es tanto más de sentir, cuanto que, por regla general, se dispone en la proximidad de muchas minas, de caudalosos corrientes de agua y grandes saltos, así como de abundante madera, que permitirían la instalación y marcha económica de establecimientos de preparación mecánica y beneficio de las menas.<sup>35</sup> Es evidente que, a pesar de los precios actuales de los carbones, no se podrá llegar a explotaciones de importancia en esta región mientras no se construya alguno o algunos de los ferrocarriles pirenaicos que, según los proyectos aprobados, rodean la cuenca.<sup>36</sup>

Finalment, després de dècades de queixes i de reclamacions, les innovacions tècniques van permetre l'explotació de la conca carbonífera, però no pas per utilitzar-la com a combustible per a la indústria, sinó com a font de producció d'energia elèctrica amb la construcció, durant la dècada de 1920, de la central tèrmica d'Adrall.

La dificultad de los transportes imposibilita la explotación de estas cuencas y parece deducirse que la única solución para poder llegar a ella sería seguir el ejemplo de lo que hace la Cooperativa de Flúido Eléctrico, o sea pulverizar el carbón, quemarlo y producir energía eléctrica.<sup>37</sup>

Ja sense posar tant èmfasi en l'explotació minera, les propostes de construcció de ferrocarrils continuen les dècades següents. Una ullada superficial al diari *El Cadí*, publicat a la Seu a partir del desembre de 1930,<sup>38</sup> permetria observar com es manté l'interès per aquest tema i, encara durant la dècada de 1940, es continua vinculant el ferrocarril amb l'explotació minera:

El inconveniente para la explotación de esta mina [de bauxita, en terme de la Baronia de Rialb] es el alejamiento del ferrocarril, pues la estación de cargue más próxima es la de Calaf, que está a unos 50 kilómetros por carretera de la misma.<sup>39</sup>

## 5. Conclusions

Malgrat que la visió que ens proporciona aquest conjunt de textos és d'un gran aïllament de la Ribera de la Seu respecte a la resta del país, hem d'entendre aquest posicionament en funció del moment en què s'escriuen. El Pirineu mai no havia estat «aïllat» històricament, simplement perquè les seves comunicacions eren prou similars a les de la resta del territori. No obstant això, en un moment en què a les àrees del litoral i a les zones planeres de l'interior es comencen a millorar els camins, es construeixen carreteres i es van implantant els primers ferrocarrils, el Pirineu queda marginat d'aquest procés modernitzador. És llavors que, fent un exercici comparatiu amb altres àrees properes, podem començar a considerar el Pirineu com un territori aïllat i endarrerit des del punt de vista de la vialitat moderna.



L'exploració del carbó per a la producció elèctrica a peu de mina va permetre la utilització d'aquest producte, independentment de les despeses de transport, a partir de la construcció de la central tèrmica d'Adrall. (Foto: Fons familiar Josep Canelles [la Seu d'Urgell])

En un moment d'industrialització, de gran demanda de productes minerals, i especialment de carbó, utilitzat com a combustible per a impulsar la maquinària de les fàbriques, la descoberta d'una conca hullera a la Seu va fer que aquest territori es convertís en un dels focus d'atenció de la burgesia industrial. És en aquest context que es generalitzen i succeeixen durant dècades les demandes per a la millora de les vies de comunicació que permetrien extreure la riquesa mineral de la Ribera de la Seu i aprofitar-la en els centres fabrils de l'interior i el litoral. Això no obstant, malgrat diferents intents d'exploració, el carbó no s'explorà de forma intensiva fins a la construcció de la central tèrmica d'Adrall, construïda per la Cooperativa de Fluïdo Eléctrico durant la dècada de 1920, precisament davant la impossibilitat de transportar-lo a gran escala i amb preus suficientment econòmics a causa de la falta d'unes comunicacions adequades per a aquesta finalitat. L'electrificació de la indústria, i el transport de l'electricitat a alta tensió, més senzill i barat que el del carbó, va permetre finalment, encara que durant poc temps, l'aprofitament d'aquest potencial.

Sovint menyspreem la documentació tècnica pensant que conté només dades numèriques, de caràcter econòmic, que ens poden aportar poca cosa per a l'estudi d'un determinat període de la història. Hem vist, però, com sovint aquesta documentació de caràcter tècnic ens proporciona un conjunt de dades interessants per comprendre la problemàtica d'un moment i d'un territori concret. En aquest cas, els projectes d'exploració minera, els de construcció

de carreteres i ferrocarrils, i les publicacions de caràcter tècnic i estadístic dedicades exclusivament a la mineria, ens presenten un territori amb un gran potencial d'exploració de recursos però amb una preocupant manca de comunicacions, i alhora ens permeten resseguir aquesta època de descobriments i d'iniciatives empresarials d'una envergadura desconeguda fins aquell moment. Sens dubte, un seguiment exhaustiu d'altres tipus de documentació similar ens podria servir per contextualitzar correctament aquell moment històric en aquest territori des de diferents punts de vista, i per entendre millor el desenvolupament d'alguns dels fets que van tenir-hi lloc.

## Notes

- 1 Joan BADA I ELIAS (1982), «Una memòria per a la promoció de l'Alt Urgell (1779)», *Pedralbes: revista d'història moderna*, núm. 2, Barcelona, Universitat de Barcelona, p. 173 i 176.
- 2 *Ibidem*, p. 173 i 176.
- 3 Francisco de ZAMORA, *Diario de los viajes hechos en Cataluña*, edició a cura de Ramon Boixareu, Barcelona, Curial, 1973, p. 152-155, fent referència al 20 de setembre de 1788.
- 4 G. NOBLEMAIRE (1859), «Memoria sobre la riqueza mineral de la Seo de Urgel», *Boletín Oficial del Ministerio de Fomento*, tom xxix, p. 49-60, 83-94. Traducció del text original francès, publicat amb el títol «Étude sur les richesses minérales du district de la Seo d'Urgel (Catalogne)» (*Annales des Mines*, tom xiv [1858]).
- 5 Javier SALAZAR RINCÓN (2006), *De la Regencia de Urgel al boom turístico (1822–1972): siglo y medio de historia y literatura en torno a la Seu d'Urgell*, La Seu d'Urgell, UNED, p. 18, citant A. C. C. (1859), *Memoria sobre la necesidad e importancia de construir una carretera desde Lérida a Seo de Urgel y Puigcerdá*, Madrid, Compañía General de Impresores y Libreros del Reino, p. 43.
- 6 Felipe BAUZÁ (1861), «Informe de la visita verificada al distrito minero de Barcelona», *Revista Minera*, vol. xii, p. 427.
- 7 *Estadística minera de España*, 1868, p. 45.
- 8 *Estadística minera de España*, 1869, p. 40.
- 9 Joaquim GUASCH (1884), «Excursió de Puigcerdá a la Seu d'Urgell y valls d'Andorra, y regrés per la serra de Bascaran», *Memorias de la Associació catalanista d'Excursions Científicas*, vol. viii, p. 392.
- 10 Silvino THÓS Y CODINA (1885), *Reconocimiento físico-geológico-minero de los valles de Andorra*, Barcelona, Imprenta Peninsular de Mariol y López, p. 53-54. He d'agrair a la Pili Pérez la seva amabilitat a facilitar-me l'accés a aquesta publicació.
- 11 Ignacio LLORENS Y GALLARD (1886), *Topografía médica de Seo de Urgel*, Barcelona, Establecimiento tipográfico de los Sucesores de Ramírez y C<sup>a</sup>, p. 21.
- 12 Es refereix a l'hostal del Cabàs, uns quatre quilòmetres aigües amunt de Ponts, en direcció a Tiurana. Vegeu: Manuel GABRIEL I FORN, *Tots els camins duen a Ponts*, Ponts, Portaveu del Mig Segre (s.d., s.p.).
- 13 Informe ministerial de 1877. Archivo Histórico Nacional, Fondo Ministerio de Obras Públicas, Secretaría de Fomento, año 1877, legajo 1/585. Citat a Manuel GABRIEL I FORN, *op. cit.*
- 14 Luis Mariano VIDAL (1883), *Cuenca carbonifera de Seo de Urgel*, p. 5, Barcelona, Establecimiento tipográfico de los sucesores de N. Ramírez y Compa.



- 15 Julián MARTÍNEZ MIER (1884), *Memoria sobre la fundación y origen de la ciudad de la Seu de Urgel*, Tortosa, Imprenta de Bernis y Llanes, p. 9-12.
- 16 Manuel GISPERT (1886), «Las cuencas hulleras catalanas», *Revista minera*, vol. xxxvii, p. 279-280.
- 17 Ignacio LLORENS Y GALLARD, *op. cit.*, p. 14-15.
- 18 *Ibid.*, p. 44-45.
- 19 *Ibid.*, p. 83, 87.
- 20 Carles GASCÓN (2010), *Comarques oblidades: Josep Zulueta i el Pirineu l'any 1890*, la Seu d'Urgell, Edicions Salòria, p. 41-42, transcripció d'un article de Josep Zulueta publicat a *La Vanguardia* el 9 de febrer de 1890.
- 21 *Ibidem*, pàg. 47, transcripció d'un article de Josep Zulueta publicat a *La Vanguardia* el 9 d'abril de 1890.
- 22 G. NOBLEMAIRE, *op.cit.*, p. 49-75.
- 23 Luis Mariano VIDAL, *op.cit.*, p. 6, 22, 28.
- 24 Manuel MAS (1979), «Mitjans i vies de comunicació a Andorra al principi del segle xx», *Quaderns d'Estudis Andorrans*, núm. 4, Andorra, Cercle de les Arts i de les Lletres de les Valls d'Andorra, p. 111.
- 25 «Carbón de la Seo de Urgel», *Revista Minera*, vol. xxxiv (1883), p. 255.
- 26 *El Cadí*, núm. 78 (16 de setembre de 1883), p. 3. He d'agrair a Jordi Nistal Refart la seva amabilitat a facilitar-me l'accés a aquest exemplar.
- 27 Luis Mariano VIDAL (1884), *Mémoire sur le bassin houiller de Seo de Urgel*, Barcelona, Typographie des successeurs de N. Ramirez et Cie.
- 28 E. NIVOIT (1884), *Rapport sur le gisement houiller de Séo de Urgel appartenant à l'Association des Propriétaires*, p. 16, Barcelona, Typographie des successeurs de N. Ramirez et Cie.
- 29 Celso XAUDARÓ (1891), *Ferrocarriles carboníferos de Cataluña: reseña del proyecto de estas líneas y de la necesidad de construirlas*, Barcelona (s. p.). He d'agrair a Lluís Prieto la seva amabilitat a facilitar-me l'accés a aquesta publicació.
- 30 Celso XAUDARÓ (1892), *A las Cortes*, Barcelona (s. p.). He d'agrair a Lluís Prieto la seva amabilitat a facilitar-me l'accés a aquesta publicació. Aquests extractes poden donar una idea del to general de la publicació, molt més extensa, on s'analitzen els problemes de la zona i s'argumenta com l'arribada d'un ferrocarril podria ajudar a solucionar-los.
- 31 «Las minas de Lérida», *Revista minera*, vol. xlv (1894), p. 206.
- 32 *Estadística minera de España*, 1902, p. 120.
- 33 *Ibid.*, 1907, p. 293.
- 34 *Ibid.*, 1911, p. 298.
- 35 *Ibid.*, 1916, p. 290.
- 36 *Ibid.*, 1919, p. 250.
- 37 Agustín MARÍN (1930), *Riqueza minera del Pirineo: conferencia pronunciada el día 10 de junio de 1930*, p. 20, Zaragoza, Imprenta de E. Berdejo Casañal.
- 38 Cal no confondre'l amb el diari del mateix nom publicat durant la dècada de 1880, citat anteriorment.
- 39 *Estadística minera de España*, 1945, p. 397.



## LA DESCOBERTA DE LA MÚSICA TRADICIONAL DEL PIRINEU. PALMIRA JAQUETTI I L'OBRA DEL CANÇONER POPULAR DE CATALUNYA

### Resum

Els Pirineus ja havien estat descoberts per a l'estudi de l'etnomusicologia des del començament dels estudis folklòrics, al segle XIX, ja que el Pirineu era, per als folkloristes, no sols el bressol cultural de Catalunya, com en són testimonis les plantades de tendes del Centre Excursionista de Catalunya (CEC), davant del monestir de Ripoll, en la cerimònia de la seva restauració, sinó perquè el folklore va considerar les altes muntanyes i la seva població com uns llocs privilegiats on l'antiga cultura, l'autèntica, a la qual calia retornar per reforçar la identitat, s'havia quedat varada en el temps.

També hi havia hagut intents anteriors d'estudi sistemàtic (només cal pensar en la recerca de Rosend Serra i Pagès al Ripollès fins al 1929), però és en el marc de l'Obra del Cançoner Popular que trobem una acció sistemàtica, amb itineraris prefixats, memòries de camp i transcripcions fetes directament per músics. Serra i Pagès, al Ripollès, per exemple, havia hagut de fiar la transcripció en la bona voluntat dels organistes. Palmira Jaquetti arriba a aquesta magna empresa a finals dels anys vint del segle XX, i té ella mateixa el doble caràcter de música i de llicenciada en Lletres. Les seves campanyes són modèliques, tant pel volum de feina feta com, i sobretot, per les seves memòries, que en el seu moment li van reportar problemes amb la direcció de l'Obra del Cançoner per la seva gran extensió. Avui dia, tornar a visitar les cases dels cantaires que va entrevistar ens aporta una comprensió més completa de la seva tasca ingent (pensem que va recollir i transcriure més de mil cançons). Les comarques treballades per Palmira Jaquetti van des de l'Alt Urgell, la Ribagorça (aragonesa i lleidatana), els dos Pallars i la Vall d'Aran, fins a l'Empordà.

Palmira Jaquetti sempre va portar la direcció de l'equip, ja fos amb la Maria Carbó o amb el marit, Enric d'Aoust, i l'examen de les seves transcripcions i memòries ens fa veure com va anar aprenent sobre el treball de camp i també com els detalls de la societat que es trobava ens donen avui un material interessantíssim per a entendre l'organització social de les comarques que va visitar. El seu treball és avui dia una font de primer ordre per a l'estudi de la música als Pirineus.

**Paraules clau:** etnomusicologia pionera, treball de camp, dones investigadores, Obra del Cançoner Popular de Catalunya, Ribagorça, Pallars.

**Josefina Roma**  
Universitat de  
Barcelona