

La indústria forestal a la comarca de la Selva

← Roger Zamorano →

El paisatge vegetal de la comarca de la Selva es caracteritza per la gran quantitat de superfície arbrada i la seva enorme varietat. La Selva, amb 42 espècies, és la comarca amb una major riquesa d'espècies forestals. Aquesta extraordinària riquesa forestal s'explica, per una banda, pel conjunt de factors naturals que caracteritzen la comarca, des d'un relleu amb forts contrastos –en poc menys de 30 km es passa del nivell del mar a 1.700 m d'alçada–, a una forta accidentalitat orogràfica que, combinada amb la diferenciada alçada, dóna lloc a una gran quantitat de microclimes; però també és el producte de la continuada acció antropogènica que durant segles ha influït en gran mesura en la configuració del paisatge de la comarca. Actualment, de les 99.550 ha de la comarca de la Selva unes 74.633 ha corresponen a superfície arbrada.

Des de temps molt reculats, l'explotació de les masses forestals de la comarca, especialment les suredes, els alzinars i els castanyers, ha estat una de les principals activitats econòmiques de la Selva, i han generat un seguit d'indústries forestals que en determinats moments, especialment durant el segle XIX i les primeres dècades del segle XX, es convertiren en les activitats manufactureres predominants.

Segurament v ser als segles XVIII i XIX que la comarca de la Selva tingué una estructura econòmica més compacta. Aquesta homogeneïtat vingué donada, en gran part, per l'explotació dels recursos forestals en un cicle productiu i comercial tancat. Així, els recursos forestals de la Selva interior són essencials per al desenvolupament de la indústria tradicional per excel·lència de la costa selvatana, la construcció de vaixells. Les drassanes de Blanes i Lloret, amb una activitat que es remunta com a mínim al segle XV, s'alimenten principalment de la fusta provinent de l'interior de la comarca, del Montne-

gre, però sobretot del Montseny i les Guilleries. D'altra banda tampoc podem oblidar la important indústria de la boteria, localitzada majoritàriament als ports costaners, i que a partir del segle XVIII experimentà un important creixement gràcies al comerç colonial i a l'increment de la producció vitivinícola catalana. Els boters selvatans treballaren bàsicament amb dogues i rodells de castanyer, dels boscos del Montseny i les Guilleries. De fet la doga i el rodell selvatà eren uns dels principals productes d'exportació de la comarca i, a part del consum generat pels mateixos ports selvatans, bona part dels boters establerts arreu del litoral català treballaven amb dogues i rodells de castanyer elaborats a les bagues i perxades de la comarca.

Santa Coloma de Farners, aprofitant la seva privilegiada ubicació geogràfica, es convertí ràpidament en l'eix central dels intercanvis entre l'interior i la costa selvatana. Situada a les portes de les Guilleries, Santa Coloma de Farners esdevingué al llarg dels segles XVIII i XIX un dels principals mercats peninsulars de productes forestals, especialment pel que fa a l'explotació del castanyer. Així, si mirem les contribucions industrials de Santa Coloma de Farners de l'any 1865 trobarem registrats 3 tractants de suro, 16 magatzems de rodells i dogues, 9 tractants de fusta i 2 tractants de carbó.

El desenvolupament industrial que visqué el nostre país des de mitjan segle XIX configurà un nou model de distribució i explotació dels recursos forestals de la comarca. Un dels fets amb més incidència fou l'autèntica revolució que es produí en els mitjans de transport. Si durant els anys centrals del segle XIX les drassanes de Blanes es convertiren en les més importants del Principat, a la fi del mateix segle les noves tècniques de construcció naval, basades en l'acer i el vapor, posaven punt i final a aquesta indústria tradicional selvatana. Paral·lelament, la formació de la xarxa moderna de

Taula 1:

Carbó vegetal i llenya (en tones) facturades per la MZA a les estacions de la comarca de la Selva 1913-1920

Estacions	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
Riudellots	555,2	503,5	625,8	965,5	1.337,9	4.063,2	1.534,1	890,1
Caldes	518,8	235,4	672,6	1.937,4	2.875,6	3.542,1	5.299,7	3.270,1
Sils	1.867,5	1.888,5	1.881,7	4.381,9	7.479,5	15.243,4	7.273,5	3.664,1
Maçanet	9.59,8	1.180,5	1.030,9	3.402,5	3.401,8	5.170,7	2.063,5	1.544,4
Hostalric	3.752,7	2.932,7	2.581,5	5.136,4	6541	15.354,2	14.480,3	5.420,6
Breda	62,8	597,8	949,9	1.231,2	1872	4.461,9	2.459,2	1.360,4
Blanes	249,6	106	428,4	1.077,9	5.817,4	12.017,7	1.649,5	1.823,1
Total estacions Selva	7.966,4	7.444,4	8.170,8	18.132,8	29.325,2	59.853,2	34.759,8	17.972,8
Total Línia MZA Girona	29.077,2	25.473,1	27.313,9	52.440,7	101939,7	141737,1	84.440,7	56.835,2
% sobre total Girona	27,39%	29,22%	29,91%	34,57%	28,76%	42,22%	41,16%	31,62%

No s'hi ha pogut incloure la facturació de les estacions selvatanes de la línia Olot-Girona, ja que la memòria d'aquesta via fèrria no detalla el pes dels productes facturats estació per estació, com sí que ho fa la línia de la MZA.

transports suposà un notable progrés de la xarxa de carreteres catalanes durant els anys centrals del segle, que serví per acostar el rerepaís a l'àrea industrial barcelonina. Va ser, però, la construcció de la xarxa ferroviària la que tingué més impacte en el transport terrestre, amb l'augment de la rapidesa i l'abaratiment dels costos del transport de mercaderies. Al mateix temps, la construcció de línies ferroviàries com la de Barcelona a Girona i a França, a la vegada que alterava l'eix nord-sud sobre el qual s'havia estructurat fins llavors la xarxa d'intercanvis comercials de la comarca, possibilitava l'arribada dels productes forestals a nous mercats, i trencava definitivament l'àmbit eminentment intracomarcal que fins al moment havien tingut les indústries forestals selvatanes.

No hi ha dubte que l'explotació forestal va tenir un paper preponderant en la dinamització del comerç i de la indústria de la comarca, sobretot pel que fa a les poblacions de la Selva interior. Precisament, les corporacions locals utilitzaren com a principal argument per reclamar la inversió en la xarxa viària de la contrada les possibilitats de creixement de les indústries forestals, i per tant, la necessitat de millorar les comunicacions per poder facilitar la sortida dels seus productes.

Així, a l'últim terç del segle XIX, malgrat que algunes indústries forestals tradicionals anaren a la baixa, el cert és que l'explotació dels recursos forestals de la Selva s'incrementà, ja que la demanda de l'àrea barcelonina, amb la qual es disposava ara d'una connexió directa gràcies al ferrocarril i a les noves carreteres, va revalorar els productes forestals. L'anàlisi del tràfic de mercaderies per la línia ferroviària de Barcelona a Girona el 1872 demostra que els princi-

pals productes transportats eren la fusta (11,9%), llenya (7,8%), materials de construcció (7,6%), carbó vegetal (6,5%) i farina (4,8%)(1). Aquestes dades demostren la importància dels productes forestals, bàsics per proveir la ciutat dels materials necessaris per al creixement urbà de Barcelona i la seva rodalia, com també de combustible domèstic per a les necessitats industrial i dels particulars.

Aprofitant la millora de les carreteres, així com l'important increment en el transport dels productes forestals, la indústria artesanal de construcció de carros experimentà un notable creixement. La seva implantació als pobles de l'interior, com Breda, Arbúcies o Santa Coloma de Farners, responia, en un principi, a una mera qüestió de logística: situar-se a prop de la matèria primera, la fusta. Cal destacar que en el cas d'Arbúcies aquesta indústria artesanal de construcció de carros és l'embrí de la posterior indústria carrossera arbucienca.

La producció de suro i la fabricació de taps va adquirir també una importància econòmica força remarcable a partir de la segona meitat del segle XIX. Tot i que la majoria de la producció de suro de la Selva anava destinada a les poblacions del Baix Empordà i el Gironès (Sant Feliu de Guíxols, Palafrugell, Palamós, Llagostera, Cassà de la Selva, etc.), la fabricació de taps constituí en certs pobles de la comarca una activitat manufacturera rellevant. La indústria surotapera selvatana es caracteritzava per ser una activitat molt disseminada arreu de la comarca i de poca envergadura, en cap cas comparable a les concentracions d'obrers surotapers de les poblacions empordaneses. Escampats arreu de la Selva, tant a la costa com a l'interior, hi havia petits tallers o obradors, sovint

d'àmbit familiar, que aplegaven un bon nombre de menestrals tapers. A la primera dècada del segle XX localitats com Tossa, Lloret, Vidreres i, en menor mesura, Hostalric, Santa Coloma de Farners, Arbúcies, Blanes i Caldes, comptaven amb un bon nombre de tapers. Es tractava, però, d'una activitat molt artesanal i poc mecanitzada, que es va mostrar incapaç de resistir la crisi que a partir de la Primera Guerra Mundial patí la indústria surotapera catalana. A més, no podem oblidar que l'explotació del suro comportava una altra activitat forestal, la del pelador de suro, treball complementari a les tasques agrícoles i que es realitzava durant els mesos d'estiu.

Però, les indústries forestals que sortiren més beneficiades de la revaloració dels seus productes a final del XIX foren, sens dubte, la del carbó vegetal i l'explotació del castanyer per elaborar dogues i rodells. La zona del Montseny-Guilleries fou el nucli de producció més important d'aquestes dues activitats forestals.

La producció de dogues i rodells experimentà al segle XIX un notable creixement de la demanda gràcies a l'increment dels intercanvis comercials marítims –el rodell de castanyer resistia més bé la salinització i el rovell que el cercle metàl·lic– i a l'obertura de nous mercats peninsulars. L'ús del ferrocarril permeté al rodell selvatà ampliar el seu àmbit de comercialització arreu de la península. Es té constància que la demanda del rodell selvatà provenia de punts tan allunyats de la geografia peninsular com la Catalunya, Pasaia o Andalusia, i s'utilitzava tant per fer botes portadores com motlles per a les arengades, caixes i cistelles per la fruita i altres productes agrícoles. Aquesta diversificació del mercat permeté a la indústria de les dogues i rodells superar la crisi vitivinícola de la fil·loxera.

Anteriorment, hem vist com el carbó vegetal, especialment l'elaborat a partir de la fusta d'alzina, ocupava el quart lloc de les mercaderies facturades per la línia ferroviària Barcelona-Girona. La demanda de carbó, utilitzat com a material energètic i combustible tant per a les llars urbanes com per a determinades activitats industrials, va tenir els seus alts i baixos, però en general podem dir que no va decaure mai durant tota la primera meitat del segle XX, amb forts increments de la producció, sobretot durant els anys de la Primera Guerra Mundial, en què de les estacions de ferrocarril de la comarca de la Selva s'arribà a facturar més del 40% del carbó vegetal de la línia Barcelona-Girona-França. Salvador Llobet calculava que en èpoques normals al Montseny la producció



Forn carbonitzador Barbier.

anual de carbó vegetal de diferents fustes rondava les 10.000 tones. Però, de fet, de carbó vegetal se'n produïa a tots els boscos de la comarca, amb un volum que en anys extraordinaris com el 1918 podia arribar a les 60.000 tones, però que en general voltava entre les 10.000 i les 15.000.

El rendiment de les carboneres podia variar, en condicions normals, entre els 15 i els 18 quilos de carbó per cada cent quilos de llenya. Això volia dir que en moments de gran demanda alguns propietaris podien cedir fàcilment a la temptació de talar els boscos de manera incontrolada per fer carbó. Això es va fer evident sobretot durant la segona dècada del segle XX i provocà la intervenció de la comunitat científica, la qual alertà sobre els perills que comportava la tala indiscriminada d'arbres: risc d'inundacions, canvis en la pluviometria de la zona, pèrdua de nutrients de la terra, etc. Naturalistes, biòlegs i geògrafs foren els primers a demanar als propietaris una gestió més responsable dels boscos, com també una major vigilància i control per part de les autoritats pertinents.

En aquest sentit, el massís del Montseny ha estat un exemple paradigmàtic de la sensibilitat popular defensora d'uns valors paisatgístics singulars, i de les intervencions públiques en el camp de la conservació. Les demandes socials per a la seva protecció estimularen la participació dels poders públics per aconseguir un règim legal de protecció d'aquest espai, que en una tímida figura, la del Patronat de la Muntanya del Montseny (1928), constitueix a Catalunya la primera figura legal de protecció d'una fracció de territori pels seus valors paisatgístics. Fou l'antecedent més immediat del Servei Fores-

tal de la Generalitat de Catalunya, creat per la Generalitat republicana el gener de 1932. El nou servei tenia competència sobre tots els temes relatius «al foment, la conservació i la millora de la riquesa forestal dins el territori de Catalunya, la creació de nous parcs naturals, la conservació dels existents i els serveis de caça i pesca». La manca de recursos i les especials circumstàncies històriques no van permetre portar a terme tots els projectes previstos.

Els científics no foren els únics que es queixaren de les activitats forestals descontrolades. També sorgiren veus molt crítiques envers aquestes pràctiques forestals abusives d'aquells que les consideraven especialment perjudicials cap a una altra incipient activitat econòmica, el turisme. Des del començament del segle passat, la burgesia barcelonina aprofitava l'arribada de l'estiu per pujar cap als pobles de muntanya de la Selva. Santa Coloma de Farners, Sant Hilari Sacalm, Arbúcies... es convertiren en la destinació de molts estiuejants barcelonins desitjosos de prendre les aigües de la contrada, passejar i gaudir de la pau i tranquil·litat que els oferia el paisatge incomparable dels boscos del Montseny i les Guilleries. Un repòs moltes vegades pertorbat pel que alguns arribaren a definir com «l'etern destralejar» dels bosquerols. Serveixi com a exemple aquest fragment d'un article del setmanari *L'Estiuada*, que es publicava cada estiu a Sant Hilari Sacalm al principi del segle XX, i on es recullen les paraules de queixa d'un estiuejant del poble:

«Y a tot això en mitg d'aquesta hipócrita veneració per l'arbre -l'arbre arrengrerat, ab la talla fixada y el rédit anyal calculat al céntim- els nostres boscos desapareixen. Son arrencats de la manera més imbécil; sense un esforç, de vegades tant senzill com podria ésser, per a conservar la seva bellesa sense perjudici de la seva explotació agrícola o industrial; sense atendre molts cops al propi interés, tal com el copdició que matava la gallina dels ous d'or. Y les nostres montanyes, no inferiors en bellesa a les d'Alemanya y Suïssa, que podrien devenir com aquestes centres de turisme internacionals, fonts de salut y riquesa, van prenent un aspecte monótonament desolador». (3)

L'adaptació de les indústries forestals selvatanes a les noves necessitats del mercat va comportar inevitablement canvis en els modes de producció. Els intents de mecanització del procés de producció es varen donar en gairebé totes les activitats forestals, però, això sí, amb resultats força desiguals. Al principi del segle XX

l'arribada de l'electricitat i dels motors permeté desenvolupar nous sistemes i maquinària per treballar. A més, l'ús del camió facilitava enormement el transport de la fusta i desplaçà algunes activitats forestals del bosc cap a les poblacions.

L'augment de serradores i tallers de fusta mecanitzats és espectacular. El 1912, la Cambra de Comerç de Girona comptabilitzava a tota la província de Girona 61 propietaris sota l'epígraf *Industriales en talleres mecánicos de carpintería y aserrar maderas*. Només 6 anys més tard, el 1918, eren 135 els industrials d'aquest sector(4), molts d'ells petits tallers i negocis familiars, que a mesura que es tecnificaven i s'especialitzaven anaven agafant una estructura empresarial més forta. Serradores, torneries, tallers d'ebenisteria eren presents, en major o menor grau, a totes les poblacions de la Selva interior. La Guerra Civil va estroncar moltes d'aquestes incipients iniciatives empresarials. Els primers anys de la postguerra foren molt durs, només una petita part de les empreses existents abans de la guerra pogueren reprendre la seva activitat. Fou sobretot als pobles de Sant Hilari Sacalm i Anglès on a partir de la dècada dels seixanta aquestes indústries de la fusta aconseguiren un fort desenvolupament i creixement econòmic. És de destacar la gran varietat i originalitat dels articles de fusta que sortiren de les fàbriques d'Anglès: llapis, agulles d'estendre roba, escuradents, pals per a caramels i gelats, etc.(5) A principi dels anys vuitanta el sector entrà en crisi i bona part d'aquestes indústries del ram de la fusta varen tancar.

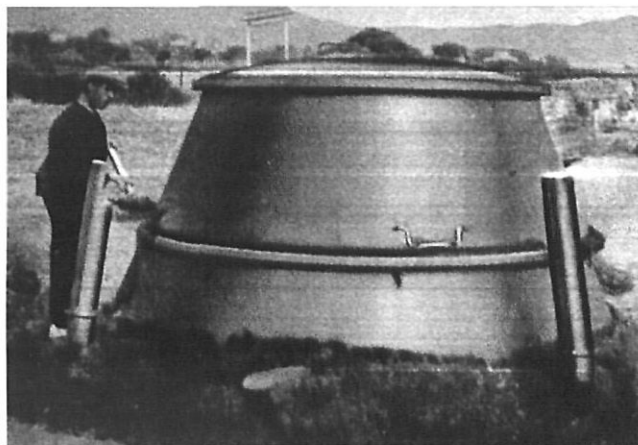
Per contra, l'elaboració de rodells de castanyer i del carbó vegetal mantingueren, malgrat els intents de mecanització, les tècniques productives en l'àmbit artesanal. En el cas dels rodells, el 1913 un grup de propietaris, majoritàriament de Santa Coloma de Farners, decidí invertir en la patent d'un enginyer barceloní per crear una màquina de fer rodells. El 1915 s'arribà a formar una societat anònima, La Sociedad Arera, però tres anys més tard es va dissoldre i la introducció de la màquina en el procés d'elaboració dels rodells acabà fracassant. Els motius del fracàs foren múltiples: dificultats tècniques, poca inversió financera i la decidida oposició dels treballadors, que, en conservar el coneixement de l'ofici en les seves mans, s'asseguraven mantenir un element primordial de pressió sociolaboral.

En el cas del carbó vegetal no es té constància que a la comarca de la Selva es fes servir forns metàl·lics transportables, tot i que

sabem que els propietaris forestals de la comarca en tenien notícia. Entre el 4 i el 10 de novembre de 1929 se celebrà la Setmana Forestal de Barcelona, amb l'objectiu de donar a conèixer entre els propietaris les tècniques més modernes d'aprofitament industrials dels productes forestals. A part de dedicar una de les ponències a la carbonització per procediments moderns a base de forns transportables, s'exposaren diversos models d'aquestes carboneres metàl·liques. Entre els assemblearis assistents a les jornades hi havia un representant de l'Associació Forestal de Santa Coloma de Farners; tres del Sindicat Agrícola i Forestal d'Arbúcies; el president de l'Asociación Forestal Española de Girona i propietaris forestals a títol individual d'Hostalric, Breda i Santa Coloma de Farners. El seu elevat cost i l'abruptesa dels boscos del Montseny i les Guilleries, que en dificultava el seu transport, feren desestimar-ne l'ús. Així, els propietaris apostaren per cobrir la demanda de carbó i rodells de manera extensiva, amb més tals, més plantacions de bagues de castanyer i més mà d'obra. Al mateix temps s'intensificà el grau d'explotació sobre el treballador: es congelaren els sous, es mantingué la precarietat de les condicions laborals i s'allargà la jornada de treball a través del preu fet.

L'elaboració de rodells i la de carbó vegetal es mantingueren com a activitats forestals rendibles fins a la meitat dels anys cinquanta, en què la utilització d'altres materials d'emalatge, bàsicament el plàstic i el cartró, així com l'ús de noves fonts energètiques, els derivats del petroli i el gas, relegaren els oficis de carboner i roder a l'àmbit del folklore tradicional.

Actualment l'explotació dels recursos forestals de la comarca no passa pels seus millors moments. Un dels motius principals és el baix rendiment de les explotacions forestals a causa del poc valor dels productes obtinguts. L'ús del plàstic i de materials sintètics, la competència de les importacions de fusta, la insuficiència dels ajuts econòmics que no permeten el ple desenvolupament del sector, són altres factors que expliquen la crisi de la indústria forestal de la comarca. Alguns propietaris han buscat millorar la rendibilitat de les seves explotacions substituint les espècies autòctones per d'altres de creixement més ràpid, com ara els eucaliptus o diferents espècies de coníferes, amb el consegüent impacte en l'equilibri ecològic de la zona. Moltes de les propietats forestals actuals estan abandonades o s'exploten de forma molt deficient, la qual



Forn carbonitzador Magnein.

cosa fa que creixi el sotabosc i es multipliqui el risc que es produeixin grans incendis com el del 1994.

No seria just acabar aquesta breu pinzellada de l'evolució de la indústria forestal a la comarca de la Selva sense fer esment de la tasca realitzada des del Consorci Forestal de Catalunya (1948), amb seu a Santa Coloma de Farners i que agrupa un nombre important de silvicultors de Catalunya. Entre d'altres activitats el Consorci realitza jornades tècniques (des de 1984), viatges d'estudi (des de 1979), i també ofereix assessorament i defensa dels interessos dels silvicultors catalans i informació permanent sobre tot tipus de novetats forestals mitjançant l'edició del butlletí *Catalunya Forestal*.

Per acabar, valdria la pena recordar que ara, com cent anys enrere, continuen sent plenament vigents les paraules d'aquells que reivindicaven un equilibri entre l'ús social del bosc, la preservació del medi natural i l'activitat econòmica que genera l'explotació dels recursos forestals.

Roger Zamorano i Rodrigo és doctorand d'història contemporània a la Universitat de Barcelona

Notes

- (1) Josep OLIVERAS, *La formació dels desequilibris territorials a Catalunya en el segle XIX*, Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Barcelona, 1994, pàg. 150.
- (2) Salvador LLOBET, *El medi i la vida al Montseny*, CSIC, Barcelona, 1947. Reedicció del Museu i Agrupació Excursionista, Granollers, 1990, pàg. 295.
- (3) Joan VIÑAS, «La festa de l'arbre y la mort del bosc», *L'Estiuada*, 26-VIII-1910, núm. 33.
- (4) Cámara de Comercio e Industria de Gerona, *Memoria sobre el movimiento comercial, industrial, agrícola y social en la provincia de Gerona*, Girona, 1913 i 1918.
- (5) Emili RAMS, Anglès. *De la pagesia a la industrialització*. Volum II, Ajuntament d'Anglès i Diputació de Girona, Girona, 1999, pàg. 173.