

Patrimoni

Les mines de Surroca, després de dos segles d'exploració del carbó a Ogassa

Martí Mercader



El municipi d'Ogassa, a la comarca del Ripollès, té una extensió de 46 quilòmetres quadrats i es troba als vessants meridionals de la serra de Conivella. Comprèn l'espai que va des del Taga (2.035 m) fins a la Portella d'Ogassa (1.807 m). La part nord limita amb la serra Cavallera, amb el puig Estela (2.007 m), el coll del Pal i el puig de les Pasteres (1.893 m). També inclou els vessants orientals del coll de Jou i de la serra de Sant Amand (1.854 m). Les característiques del terreny, originat al pliocè, fa que es formin diversos afluenters per la dreta del riu Ter (rieres d'Ogassa i de Malatosca i torrent del coll del Pal). La vegetació és ufana i abunden principalment els boscos de pi negre i pi silvestre; també hi ha avets, faigs i roures.

Pla inclinat de les mines de la Gallina i de la Ramona, construït entre 1870 i 1875.

Els vestigis de l'explotació minera d'Ogassa constitueixen un valuós patrimoni que pot generar múltiples atractius museològics, culturals i turístics

El jaciment de carbó

Al segle XIX, abans que l'explotació minera funcionés a ple rendiment, els seus habitants vivien de collites de cereals i hortalisses. Existien uns magnífics prats on podia pasturar el nombros bestiari, en especial xais i vaques. La cacera hi era molt abundant.

Hi havia grans masies agrícoles i ramaderes amb molta extensió de terreny.

L'església parroquial de Sant Martí d'Ogassa fou consagrada el 1024 per Oliba, bisbe de Vic. Hi havia tres parròquies més: Sant Martí de Surroca, Santa Maria de Vidabona i Sant Julià de Saltor. El poble de Surroca de Baix (o Surroca d'Ogassa), situat a uns 3 Km al sud del municipi, es formà a partir del 1855 a causa de l'explotació de les mines d'hulla.

El període del carbonífer va fer que, després de milions d'anys, els fòssils enterrats canviessin la vida pacífica del municipi. A l'inici del segle XVIII es començaren a descobrir senyals de l'existència a la zona de carbó de pedra. L'agost de 1787 el funcionari i escriptor Francisco de Zamora va fer un recorregut per les terres catalanes, que recull en el llibre *Diario de los Viajes hechos en Cataluña*, en el qual descriu que, després de la seva visita a Camprodon i enfilant la falda de la serra de Cavallera, en passar per la masia de Fogonella començà a veure senyals de carbó de pedra i aviat es trobà una mina, que havia estat descoberta pel pagès Silvestre Coronas, on treballaven dos obrers que cada mes treien 400 càrregues de 10 arroves.

Zamora apunta que es tracta de carbó de molt bona qualitat, i conclou: «La lástima es que no haya río ni camino para conducirlo a la tierra baja». Al voltant d'aquella època es construïren diversos molins fariners,

entre els quals els del Clot d'en Cabats, situat sota la casa de Fogonella. Les aigües de la Font Gran alimentaven el Molí dels Alls i més avall el de Malatosca.

El problema del transport

L'any 1838 el senyor Joaquim de Romà, veí de Figueres, preveia uns grans jaciments de carbó als quals augurava un magnífic futur. Aconsegüí el control d'algunes pertinences mines; els seus treballs, però, toparen com sempre amb el principal obstacle: la forma de traslladar el combustible cap als llocs on es podria consumir. Cap al 1844 es constituí una societat minera denominada El Veterano Cabeza de Hierro, que tenia la seu central a Barcelona. Aquesta companyia començà a actuar a la contrada i al cap de poc es va fusionar amb Joaquim de Romà. La idea principal se centrà a instal·lar una línia fèrria per tal de poder donar sortida a aquell mineral, cada vegada més buscat com a font d'energia. Després de diversos intents infructuosos, finalment hi hagué dos projectes que semblaven viables: un (del 1848) —que no es dugué a terme— anava de Sant Joan de les Abadesses fins a Roses, passant per Olot, Besalú i Figueres, i un altre (1855) amb la intenció d'unir Barcelona amb Camprodon a través de Granollers i Vic. Això era propiciat per la gran transcendència que podien tenir les mines i en especial pel possible enllaç ferroviari amb la frontera francesa. Però aquell mateix any, una revolució social, que coincidí amb l'últim any del còlera que arrasava Barcelona, va fer que tot es retardés de nou. Passaria encara un quart de segle abans no arribés el tren. Cal tenir present que en aquells moments l'única solució factible per transportar el mineral era mitjançant carros tirats per cavalleries, cosa que suposava un cost molt elevat.

Amalio Maestre, en la seva memòria sobre la conca carbonífera de Sant Joan de les Abadesses (1855), explica clarament que s'havien fet uns estudis comparatius que donaren com a resultat que a la zona hi havia carbó per extreure per un període de 150 anys, del qual se'n podria proveir tot Catalunya durant més de dos segles, amb la previsió que el producte a boca de mina havia de sortir al preu de 20 rals per tona, almenys els primers cent anys.

L'explotació industrial

La Sociedad El Veterano Cabeza de Hierro, que ja s'havia consolidat, inicià la construcció del que serien les grans mines: la del Pinter, la Dolça i la de la Gallina. Per donar-hi més impuls, la companyia lliurava els treballs a preu fet i fixava el cost per metre lineal de túnel acabat, amb les corresponents condicions reglamentàries.

La mateixa empresa també procurà bastir diverses instal·lacions de certa envergadura, com ara un sistema per al transport del combustible fins al peu de l'estació de Toralles, el denominat pou Macià, uns dipòsits per al rentat del mineral o una centralita elèctrica. Començava, per tant, la definitiva explotació industrial de tota la conca carbonífera. En la dècada del 1870 anà venint gent de diversos indrets de la comarca per treballar en les extraccions carboníferes. D'aquesta època és la constitució de la nova Sociedad Especial Minera Aurora del Pirineo, que, amb un capital força precari, obrí les mines situades al pla del Coquilló.

L'any 1872 s'adjudicava la línia de ferrocarril des de Barcelona fins a Granollers. El 1876 era assignada la construcció del tram Granollers-Vic. El 1879 s'avançava cap a Sant Quirze



Boca de la mina del Pinter, oberta el 1863.

de Besora i el 1880 el trajecte arribà a Ripoll. La magna obra culminà amb l'enllestiment de l'última fase entre Ripoll, Sant Joan de les Abadesses i l'estació de càrrega de Toralles, on el tren va arribar finalment el 17 d'octubre del mateix 1880.

La vida dels miners

En el seu quefer quotidià, els miners es passaven vuit o deu hores dins les explotacions, sofrint tota classe de peripècies. En sortir de la feina tenien unes ganes enormes d'esbarjo per ocupar les seves estones lliures; aleshores no existia ni la ràdio, ni els cinemes ni molt menys l'avui acaparadora televisió. Els únics divertiments eren els balls a base d'un acordió o un violí i els jocs d'atzar, en timbes on es muntaven grans partides de cartes, en les quals a vegades es jugaven en una estona més del que havien guanyat en tota la jornada, amb les corresponents repercussions familiars. A les conques mineres eren freqüents els abusos del consum d'alcohol, de seqüeles desagradables per a tota la família, i molt especialment per a la salut del mateix miner.

Els habitatges dels treballadors estaven estructurats per viure-hi tres o quatre estadants, però molt sovint s'hi arribaven a encabir set o vuit persones. Les condicions que reunien no eren, malauradament, gens confortables. En no disposar d'aigua corrent l'anaven a buscar a unes fonts públiques construïdes expressament. Tampoc no hi havia clavegueres, sinó pous morts (fosses que calia buidar sovint) on desguassaven els residus de les comunes. Pel que fa a la llum gaudien d'una bombeta per llar, que funcionava només durant la nit i a càrrec de l'empresa. L'energia que produïa la turbina, mitjançant el canal d'aigua de la font Gran, no donava per a més i les demandes industrials tenien preferència.

L'ensenyament no era obligatori i les famílies més necessitades portaven la canalla a les cases de pagès. Allí, a canvi de menjar, ajudaven en les feines de la masia i a guardar el bestiar. D'aquesta manera aquells que tenien molts fills se sentien alleugerits econòmicament. En conseqüència, però, en arribar a l'edat de treballar la majoria d'infants no sabien llegir ni escriure.

Els canvis d'empresa

El 1882, quan la línia fèrria fins a Toralles es trobava a ple rendiment, El Veterano Cabeza de Hierro, l'entitat promotora, fou subrogada per una nova empresa que es va denominar Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas. Una volta assegurat el transport, l'explotació es feia molt més interessant i rendible.

Deu anys més tard, però, i en veure que el negoci no encarava un futur gaire brillant, van aconseguir endossar-lo a la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España. Aquesta empresa estava molt interessada en els combustibles que podien extreure de la zona, ja que per a ells significava la gran solució de cara a la seva continuïtat i per al desenvolupament dels combois de vapor que s'anaven estenent per tot l'Estat. Aleshores ja s'havien construït dues fàbriques de ciment natural: la de can Balaguer i la de can Benet, aquesta última dedicada més endavant també als aprofitaments de l'aigua per produir energia elèctrica, activitat molt esperonadora en aquells moments.

L'empresa establí un economat on els obrers podien comprar tota classe d'articles d'alimentació, roba i calçat. Els imports de les despeses els eren descomptats de l'última paga de cada mes. El 1909 els mateixos miners fundaren la Cooperativa Obrera de Consum La Surroquina; més endavant hi van construir un cafè i una sala de ball, i farien també tasques culturals, de les quals el poble n'estava molt mancat.

Els jornals i les mútues

Els jornals que es cobraven a les mines l'any 1910, segons un qüestionari fet per l'empresa, oscil·laven entre les tres pessetes amb cinquanta

L'any 1855 es deia que a Ogassa hi havia carbó per un període de 150 anys, i que se'n podria proveir tot Catalunya durant més de dos segles



Vista parcial d'Ogassa, a començament del segle XX.

cèntims per dia de feina per als treballadors de l'interior i vint-i-cinc cèntims menys per als de l'exterior. El mateix document evidenciava que el pressupost estimat per a un matrimoni amb dos fills era de vuitanta-set pessetes mensuals. D'això es desprèn que a un miner, segons els càlculs de la companyia, li quedaven encara no deu pessetes per als imprevistos domèstics que poguessin sorgir. L'empresa va fundar una Caixa de Socors per atendre les necessitats socials més elementals i, per iniciativa dels treballadors, es constituïren dues mútues de previsió: la germandat de Sant Joaquim i el Montepío de Santa Bárbara. Els obrers podien gaudir dels habitatges que havia construït l'empresa, per uns arrendaments molt assequibles, gairebé simbòlics.

El creixement de l'electrificació va impulsar la companyia a construir

diverses centrals generadores establertes al llarg de la geografia espanyola. En conseqüència, s'anaven electrificant arreu els traçats de les línies fèrries i es procedí a substituir, al llarg dels anys, les màquines de vapor alimentades per carbó. Això comportà que l'empresa ja no tingués aquell anhel d'augmentar la producció i de desenvolupar l'explotació.

Fou el 1917 que hi va haver una important aturada (diguem-ne vaga), per part dels treballadors, en la qual protestaven per les precàries condicions laborals, que havien anat empitjorant pels fets esmentats, en especial quant a normes de seguretat, i també per reivindicar millores econòmiques. L'any 1919 a l'Estat espanyol es legalitzà la jornada de vuit hores.

Cap al 1920 es creava la Italo Hispano Minera, SA, que explotà pel

seu compte durant quatre anys els meners situats vora les masies del Joncar i de Bassaganya i arribà a disposar d'una plantilla de 55 obrers.

El desmantellament

Seguint la conjuntura, la companyia aprofità el moment per desfer-se de molts treballadors i ordenà el desmantellament de les extraccions més grans, inclosa la corresponent maquinària; aquesta fou traslladada i reutilitzada a les explotacions que tenien a Barruelo de Santullán (al nord de Palència); havia arribat l'inici del declivi. Valent-se d'una llei feta durant la dictadura del general Primo de Rivera que determinava que les companyies de ferrocarrils no podien ser al mateix temps explotadores de conques mineres, el 1926 va fer el traspàs a l'empresa denominada

Minar de Barruelo, i aquesta al cap d'un any tancava l'explotació.

Les tres fàbriques de ciment natural que hi havia al terme arribaren, però, a una entesa amb la companyia per poder continuar extraient carbó per al seu desenvolupament. Es constituí aleshores l'Arrendataria de Surroca, SA, que va reprendre amb una producció limitada al manteniment de les seves factories. Encara obriren una altra galeria, la mina Nova, de la qual en tragueren uns bons resultats. Algunes d'aquelles grans instal·lacions, construïdes en anys anteriors, començaren a esdevenir inservibles; ja no s'utilitzarien més els famosos rentadors, deixava de funcionar l'anomenada fàbrica dels pans de carbó...

La guerra i la postguerra

Entre els anys 1934-35 arribava una crisi que deixà les explotacions amb una producció mínima. El 1936, amb l'esclat de la guerra civil espanyola, l'empresa quedava intervinguda pels treballadors. A causa de la manca de combustible vingueren a la zona republicana obrers d'Andalusia, fet que motivà en aquells anys difícils un trasbals afegit a tot el veïnat.

Acabada la confrontació, l'Arrendataria de Surroca començà novament amb una activitat a molt petita escala, d'acord amb el consum de les fàbriques de ciment. La nòmina de treballadors s'anà incrementant de mica en mica, fins que els aiguats de la tardor del 1940 inundaren les mines i s'hagué d'acomiar gran part del personal. Durant un parell d'anys el poble quedà en una situació summament crítica. A poc a poc les fàbriques tèxtils de la comarca augmentaren les seves plantilles i les dones (algunes de les quals, vídues de guerra) s'hi anaren col·locant.

A causa de les destruccions de la Guerra Civil, afegides a les que pro-



Dones garbellant carbó a la plaça de la mina de la Gallina, l'any 1943.

vocava la Segona Guerra Mundial, els combustibles tenien una gran transcendència i això assegurava el futur de l'empresa minera. Vingueren jornalers de tota la contrada, principalment joves, els quals pel fet de treballar a les mines un any abans del moment de fer el servei militar obligatori, en quedaven exempts. D'aquesta forma el govern intentava protegir la mineria per obtenir més fonts d'energia, cosa que bona falta feia aleshores. Es ratllava el cent per cent d'ocupació, tot i que cal remarcar que els sous dels treballadors eren molt baixos.

Durant el període 1945-50 les explotacions a cel obert que hi havia al pla d'en Dolça tenien un rendiment respectable. El transport, però, encara s'havia de fer amb carretes arrossegades per bous i això feia que el combustible resultés massa car. Fou llavors que l'empresa instal·là un cable aeri i així el carbó sortia des de la mateixa mina i se salvaven alhora els obstacles muntanyosos de la zona. El sistema era semblant al d'un telefèric i arribava fins a unes tremuges situades al nivell de la casa anomenada ca l'Armengol. D'aquesta manera la producció era molt

menys costosa i, per tant, més factible de vendre.

La gent del poble vivia uns anys força bons i encara que els sous sempre foren migrants per la classe de treball que es realitzava, estaven «compensats» pel procediment de productivitat que s'instaurà, el preu fet, que consistia que l'empresa valorava el rendiment a partir d'uns mínims establerts. També l'Estat propugnà el sistema de punts dins uns barems predefinitos. D'altra banda els miners podien gaudir d'un economat, que en aquells moments va ser molt profitós per a les persones del poble, ja que se subministraven aliments a preu de cost, cosa que equilibrava una mica els esquistos salaris que es cobraven.

El tancament definitiu

Pel voltant dels anys 60 la producció costava molt de vendre al mercat, fins i tot a les mateixes fàbriques cimenteres (de fet, alguna hagué de plegar), ja que el ciment portland era cada vegada més acceptat per a les construccions. Llavors el carbó començà a patir la competència directa com a combustible del petroli i del gasoil, ja

Els jornals que es cobraven a les mines l'any 1910 eren de tres pessetes amb cinquanta cèntims per dia de feina per als treballadors de l'interior



Miners a l'hora d'esmorzar, a la plaça del Pínter, l'any 1950.

que les fàbriques s'anaven modernitzant. Com a conseqüència d'això, la fi de l'Arrendataria de Surroca, SA cada dia es veia més a prop. Va resistir amb dificultats fins al 31 de desembre del 1967, en què tancà definitivament l'explotació. A partir d'aquella data tot quedava en poder de la companyia Hulleras Vasco-Leonesas.

La vida ja no seria igual per a la immensa majoria dels treballadors; en alguns casos s'atorgaren jubilacions anticipades, la resta hagueren de buscar noves feines, prou difícils de trobar, sobretot tenint en compte que predominaven els que sobrepassaven els quaranta anys.

La propietat de gairebé tot el terreny d'Ogassa era de la companyia esmentada, que tenia la seu molt lluny del municipi, concretament a la província de Palència. Moltes de les activitats que el poble desitjava realitzar quedaven frustrades per aquest motiu. En diverses ocasions es van generar converses amb els propietaris per tal d'intentar arribar a una entesa per a la compra de tota la pertinença. En un principi l'empresa no tenia gaire clara la venda i, per tant, no es pogué dur a terme aquella operació. Per tant, els

habitants del poble en edat de treballar hagueren d'emigrar cap a d'altres municipis de la comarca. Alguns es van haver de desplaçar a treballar a les fàbriques de les poblacions veïnes de Sant Joan de les Abadesses i de Ripoll.

Ogassa Municipal

Passarien més de trenta anys fins que aquelles llargues negociacions poguessin arribar per fi a bon port. El 1995, després de constituir-se una societat anomenada Ogassa Municipal, es comprava tot el patrimoni. D'aquesta manera es propicià que aquells miners que havien gaudit durant tota la seva vida d'un habitatge, mitjançant uns lloguers que en els últims anys eren molt baixos, tinguessin l'oportunitat de comprar-lo. Després d'aquesta operació el municipi d'Ogassa podia mirar ara el futur amb més optimisme. L'Ajuntament tenia les mans lliures per encarar els projectes locals que fins llavors no havien estat possibles. Actualment els efectes ja es comencen a notar, la immensa majoria dels habitants han arranjat els seus domicilis per poder viure-hi de forma més confortable. Ja

es pot gaudir de les comoditats que mai no s'havien tingut, principalment perquè abans de la venda si un inquilí volia fer obres sabia que automàticament li apujaven molt el lloguer. Aquesta era, doncs, la causa principal que la gran majoria de les cases restaven sense reformar.

Ogassa Municipal també ha fet possible les reparcel·lacions de terrenys, en alguns dels quals ja s'han construït nous edificis. En aquests moments hi ha diversos projectes per bastir-ne més. Moltes d'aquestes construccions són dutes a terme per persones que ja estaven vinculades d'alguna manera al poble, on tenen una segona residència.

El patrimoni col·lectiu

Durant gairebé dos segles, i sobretot després de l'arribada del ferrocarril, el 1880, l'activitat de la zona voltà entorn de les explotacions de les mines d'hulla. Els vestigis que ens resten marcaren la característica industrial de la contrada i avui formen part del patrimoni arqueològic col·lectiu. Com a recursos museològics, culturals i turístics poden ser un atractiu capaç de generar una nova forma d'encarar el futur desenvolupament econòmic local.

En l'aspecte de comunicacions s'ha avançat de forma notable; un exemple és que actualment es pot anar d'Ogassa a Camprodon per una pista forestal en molt bon estat. També n'hi ha una altra que, passant per coll de Jou, porta a Ribes de Freser a través d'uns bonics paratges. Podem dir que les nostres contrades disposen d'uns al·licients capaços d'entusiasmarnos molta gent i de manera especial els amics de la natura.

Martí Mercader i Suñe és autor del llibre

Les mines de Surroca. Testimoni d'un temps.