
RASTRES INDUSTRIALS
Berguedà

Rastres industrials

El Berguedà

1987 - 2000

fotografies de xavier bolao

INTRODUCCIÓ

Aquestes línies d'introducció són per explicar l'origen d'aquest llibre digital.

Durant els anys que vam estar freqüentant la població de Sant Julià de Cerdanyola vaig tenir l'ocasió d'apropar-me a les restes d'antigues indústries, mines i colònies industrials, que durant molts anys van marcar el teixit industrial del Berguedà.

Al volant d'un Seat 600 (adient amb l'època en que encara hi havia activitat en aquestes indústries) vaig fotografiar entre els anys 1987 i 2000 diferents vestigis, alguns encara força recents, d'aquests llocs que en el seu dia van ser el focus d'una intensa activitat.

Fruit d'aquestes "excursions" van quedar reposant en el meu arxiu els negatius en blanc i negre amb les imatges capturades. La majoria no es van arribar a positivar mai. En aquells anys el procés analògic requeria un positivat químic, i la meva relació amb l'ampliadora he de reconèixer que mai va ser massa fluida.

Recentment em vaig plantejar rescatar i escanejar aquests negatius per a valorar la possibilitat d'editar i imprimir algunes imatges que poguessin tenir un major interès. La sorpresa va ser que, ja immers en la recerca, vaig trobar molt més material del que pensava.

Un cop escanejats, retocats i editats els negatius (una feinada considerable), em va quedar un fons documental força extens, la qual cosa em va fer replantejar la meva intenció original de seleccionar unes quantes imatges per imprimir (sense abandonar aquesta idea), per passar a considerar la possibilitat de crear un relat que reflectís la petjada del pas del temps en aquests espais. Un cop revisat i organitzat tot aquest material, m'ha semblat interessant presentar-lo en forma de llibre digital i, d'aquesta manera, poder compartir aquestes fotografies.

Crec que aquestes imatges compleixen una doble funció. En primer lloc, i per a mi la més important, tenen el poder evocador de traslladar-nos, a través de l'abandonament i l'absència, a l'activitat i vida que hi va haver en el seu dia. L'acció del temps i l'atzar sobre aquests espais i materials crec que és fascinant. En segon lloc, i gràcies a que ja han passat uns quants anys des que es van fer aquestes fotografies, tenen el valor documental de preservació gràfica d'aquests llocs en constant transformació.

A l'hora de decidir l'ordre en la presentació de les imatges, i el relat corresponent en aquesta publicació, em va semblar coherent fer-ho com un recorregut geogràfic, de nord a sud. Començant per una gran fàbrica de ciment i acabant en les colònies industrials. Més o menys al final de cadascun dels capítols he inclòs una ressenya de l'espai visitat amb la finalitat de posar en context les imatges vistes. En algun apartat també he inclòs algunes fotografies antigues, descarregades de diferents webs, que mostren els orígens i l'activitat del lloc.

Finalment he de puntualitzar que en aquesta publicació no apareixen tots els llocs que van formar part d'aquest teixit industrial i miner a la comarca del Berguedà, i que alguns dels que hi figuren no estan suficientment representats. No he intentat fer un reportatge extens i intensiu, sinó que es tracta només d'una selecció de les fotografies que he considerat més interessants i que he volgut compartir a través d'aquest llibre digital. Espero que sigui del teu interès.

La Garriga juliol 2026

4

Fàbrica de Ciment Asland

Clot del Moro

Castellar de n'Hug

6



La Fàbrica




1987 - 1995









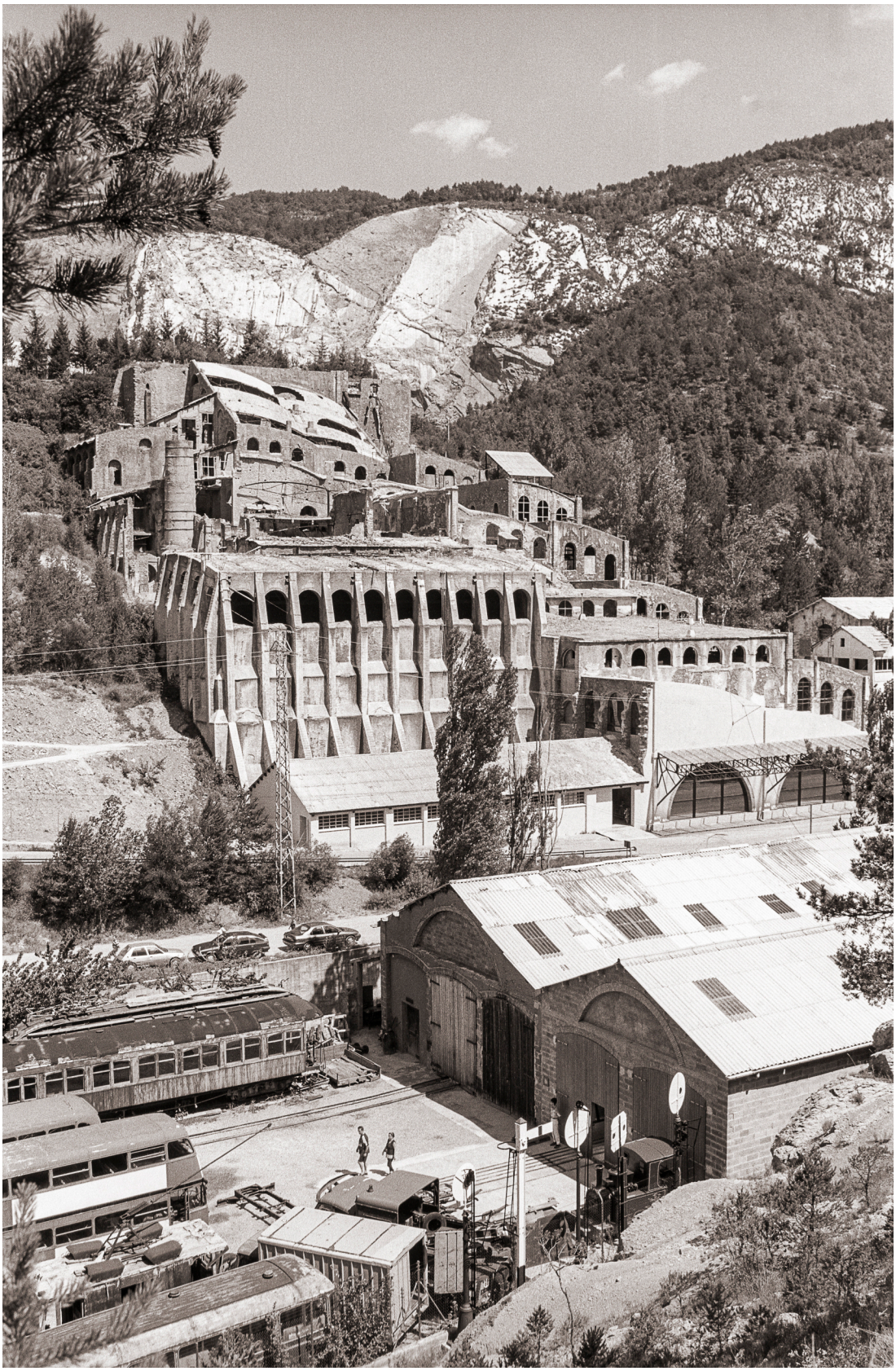























1997




1998









La fàbrica del Clot del Moro està construïda aprofitant el pendent de la muntanya per minimitzar els costos d'energia i esforços en el transport i s'organitza en 13 nivells des de la zona superior de la pedrera fins a l'espai inferior de magatzem i transport. Inicialment projectada en dues fases, una vegada la primera va estar en funcionament es desestimà l'ampliació.

L'edifici industrial, obra de l'arquitecte Isidoro Pedraza de la Pascua, assessorat per Rafael Guastavino, és de planta molt irregular, aprofita els desnivells del terreny i té un equilibrat sistema de proporcions entre totes les parts de l'edifici. Tot l'edifici està cobert amb volta de maó de pla, sistema en què Guastavino s'especialitzà.

Des del punt de vista arquitectònic destaca la seva adaptació a la topografia, al procés industrial i a la ubicació dels recursos energètics. També destaca l'ús de la volta catalana de maó pla de dos o tres gruixos sobre esveltes armadures metàl·liques recolzades sobre murs i pilars, com a element conformador de les cobertes, aspecte que es consultà amb l'arquitecte Rafael Guastavino, que llavors estava difonent aquesta pràctica als Estats Units. Amb la utilització de la rajola o maó per a les voltes, el ferro i el ciment, constitueix un excepcional exemple de l'arquitectura industrial de principis del segle xx, no abandonant en cap moment una estètica molt personal i una bona distribució dels volums i del joc de la corba (donada per les voltes i les finestres de mig punt) i la línia recta.

El 1901, Eusebi Güell i Bacigalupi, juntament amb altres empresaris com Joaquim d'Abadal i Calderó, propietari de terrenys al Clot del Moro, Manel Arnús i Lluís Ferrer-Vidal fundaren la societat anònima General de Asfaltos y Portland (Asland) i iniciaren el procés de construcció de la fàbrica. Güell escollí aquests terrenys, a prop de les Fonts del Llobregat, davant la possibilitat d'aprofitar les terres calcàries impregnades de matèries bituminoses d'aquesta zona, que en aquells moments semblaven òptimes per a l'obtenció de ciment pòrtland. L'empresa obtingué la concessió d'un salt d'aigua del riu Llobregat, que serviria per a generar els 2500 CV requerits per la fàbrica.



1915


Cemento Portland Artificial
ASLAND
De la Compañía General de Asfaltos y Portland ASLAND
Primera y única fábrica de Portland Artificial en Cataluña
INSTALACIÓN PARA 200 TONELADAS DIARIAS
Plomos
ASLAND
Marca registrada
Plomos
Bruselas 1905, DIPLOMA DE HONOR — GRAN PREMIO, Londres 1905 — Barcelona 1905, DIPLOMA DE HONOR
Calcinación perfecta por hornos rotatorios. — Análisis constantes de las primeras materias y del producto durante su elaboración y elaborado. — Admitido por concurso como portland de primera calidad en varias obras del Estado y extranjeras, así como particulares. — Certificados á disposición de quien los solicite, acreditando la superior calidad y constante uniformidad del producto. — Impermeabilidad absoluta hasta con tres partes de arena. — Estabilidad absoluta de volumen al calor y al frío.
LOS CERTIFICADOS QUE SE PIDAN SERAN REMITIDOS A CORREO VUELTO
Dirección telegráfica y telefónica ASLAND
Oficinas: Plaza de Cataluña. 12, principal -- BARCELONA

La construcció es realitzà entre 1901 i 1904, i fou molt complexa, ja que no hi havia bones infraestructures de transport. Per aquest motiu es realitzà tota l'obra de fàbrica desmuntant 60.000 m^3 de roca in situ per a cobrir 5.100 m^2 de fàbrica esglaonats en 13 pisos.

L'únic accés eren camins de terra, i hi havia dues opcions possibles per transportar la producció mitjançant ferrocarril. La primera opció era descarregar a Olvan on s'enllaçaria amb la línia de ferrocarrils de via mètrica de Manresa a Olvan. La segona era arribar a Campdevànol i a l'estació de via ampla de Ripoll. Ambdues opcions estaven a una distància d'uns 30 km de la fàbrica. Una tercera opció, mitjançat un aeri, va ser descartada. L'any 1904 s'optà per la primera opció, ja que el ferrocarril que arribava a Olvan va anunciar l'ampliació del traçat fins a Guardiola de Berguedà.

Fins aleshores, el transport entre la fàbrica i Guardiola es realitzava amb cavalleries, les quals tenien un límit de 2 tones de càrrega. Per aquest motiu Asland va fer millores a la carretera entre Guardiola i La Pobla, i després entre La Pobla i Castellar de n'Hug.

Asland va rebre una negativa de TFEMB (Sociedad del Tranvía o Ferrocarril Ecónomico de Manresa a Berga), que estava construint el tram de ferrocarril entre Olvan i Guardiola de Berguedà, per a que el tren continués des de Guardiola de Berguedà fins a Castellar de n'Hug. Després d'haver descartat la sortida cap a Campdevànol, Asland va optar per dissenyar un projecte de ferrocarril de via estreta des de l'estació de Guardiola fins al Clot del Moro.

L'any 1902, l'empresa comprà un locomòbil de vapor de 15 tones i sis vagons de 18 tones de càrrega màxima, adquirits a la firma Best Manufacturing de Califòrnia. Aquest circulava per camins i s'usà inicialment per transportar maquinària cap a la fàbrica, i després de la inauguració, per transportar el ciment produït. El locomòbil va tenir molta oposició a la comarca, i l'any 1905 en fou prohibit l'ús per carreteres públiques, i a partir d'aquell moment el transport de ciment es feu mitjançant carros de transport i 60 mules.

La fàbrica de Clot del Moro s'inaugurà el 25 de juliol de 1904 i començà a produir ciment l'1 d'agost d'aquell any.
L'any 1909 s'instal·là un nou forn danès a la fàbrica del Clot del Moro, amb capacitat per produir 150 tones diàries de pòrtland, i l'any 1911 un d'americà, amb capacitat per 120 tones diàries. L'any 1917 l'empresa Asland instal·là una segona fàbrica de ciment, a Montcada i Reixac i l'any 1928 una tercera, a Villaluenga de la Sagra. Aquesta última va ser inaugurada per Joan Antoni Güell i López, segon comte de Güell i fill d'Eusebi Güell.

L'any 1929 fou el millor any del carrilet de la Pobla, degut a la demanda de ciment per a l'Exposició Internacional de Barcelona de 1929, arribant a transportar 137.191 tones. L'any 1931 començaren els problemes, ja que les despeses eren superiors als ingressos, a causa del fet que la gran depressió afectà la compra de ciment, que es reduí un 50%.

La Guerra Civil espanyola (1936 i 1939) no representà problemes per al comitè obrer, que s'encarregà de la fàbrica i del ferrocarril, que continuaren funcionant. Al final de la guerra, quan els republicans es retiraven, es produïren danys a la carretera i ferrocarril, que quedaren partits en diversos trams.

La fàbrica del Clot del Moro funcionà fins a l'any 1975 i una part es va enderrocar per a extraure la maquinària, que fou venuda com a ferralla. Actualment, la fàbrica del Clot del Moro és propietat de la Generalitat de Catalunya per cessió de l'empresa Lafarge-Asland i està adscrita al Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya, que ha restaurat una part on s'ha instal·lat el Museu del Ciment Asland, inaugurat l'any 1992.









2000



L'Estació

(1987)






RETRETES



Entre els anys 1905 i 1906 es comprà material de via a la firma alemanya Arthur Koppel per a un tren de galga 600 mm i travesses col·locades a 75 cm, i s'adquirí material mòbil a l'empresa Liebrecht.
L'any 1906 es compraren dos petites locomotores que començaren a funcionar després de la legalització provisional de la línia ferroviària, que també donaria servei de transport de passatgers.
L'1 de novembre de 1908, el rei Alfons XIII visità la fàbrica usant diversos automòbils des de Guardiola fins a l'estació de La Pobla de Lillet, on va pujar al tren format per una locomotora i diverses jardineres (improvisades amb vagons de mercaderies).
L'any 1911 s'inicià la construcció de la línia en tota la seva extensió amb corbes de 40 metres, aprofitant l'esplanació ja feta de l'antic traçat Decauville. S'acabaren les obres l'any 1912 a falta de l'estació de Castellar de n'Hug, que estava pendent d'expropiació, la qual es projectà l'any 1903. Un cop solucionats els problemes legals, l'1 d'agost de 1914 Asland inicià el tràfic del Ferrocarril Secundario de Guardiola a Castellar d'en Huch, amb concessió per 99 anys. L'any 1915 s'autoritzà la instal·lació d'una via a la sortida de l'estació de Guardiola, que serviria per carregar directament el carbó, que fins llavors era transportat per un locomòbil. Finalment l'any 1921 es reiniciaren les obres per obrir el tram La Pobla-Castellar.
Al final de la guerra civil (1936-1939), quan els republicans es retiraven, es produïren danys a la carretera i ferrocarril, que quedaren partits en diversos trams. Després de la guerra es feren les reparacions, i el carrilet tornà a circular entre Guardiola i Castellar de n'Hug el 1940.
L'any 1962 es tancà la línia de tren, en resultar excessivament deficitària, i el traçat que circulava paral·lel a la carretera s'usà per ampliar la carretera. El tram entre La Pobla i Castellar quedà en propietat d'Asland.

A la actualitat, des de l'any 2005, aquest ferrocarril funciona en el tram de La Pobla de Lillet a Castellar de n'Hug com a Tren del Ciment, fent un recorregut turístic fins al Museu del Ciment, a l'antiga fàbrica del Clot del Moro.








SCHÖMA



El Xalet
(1987)



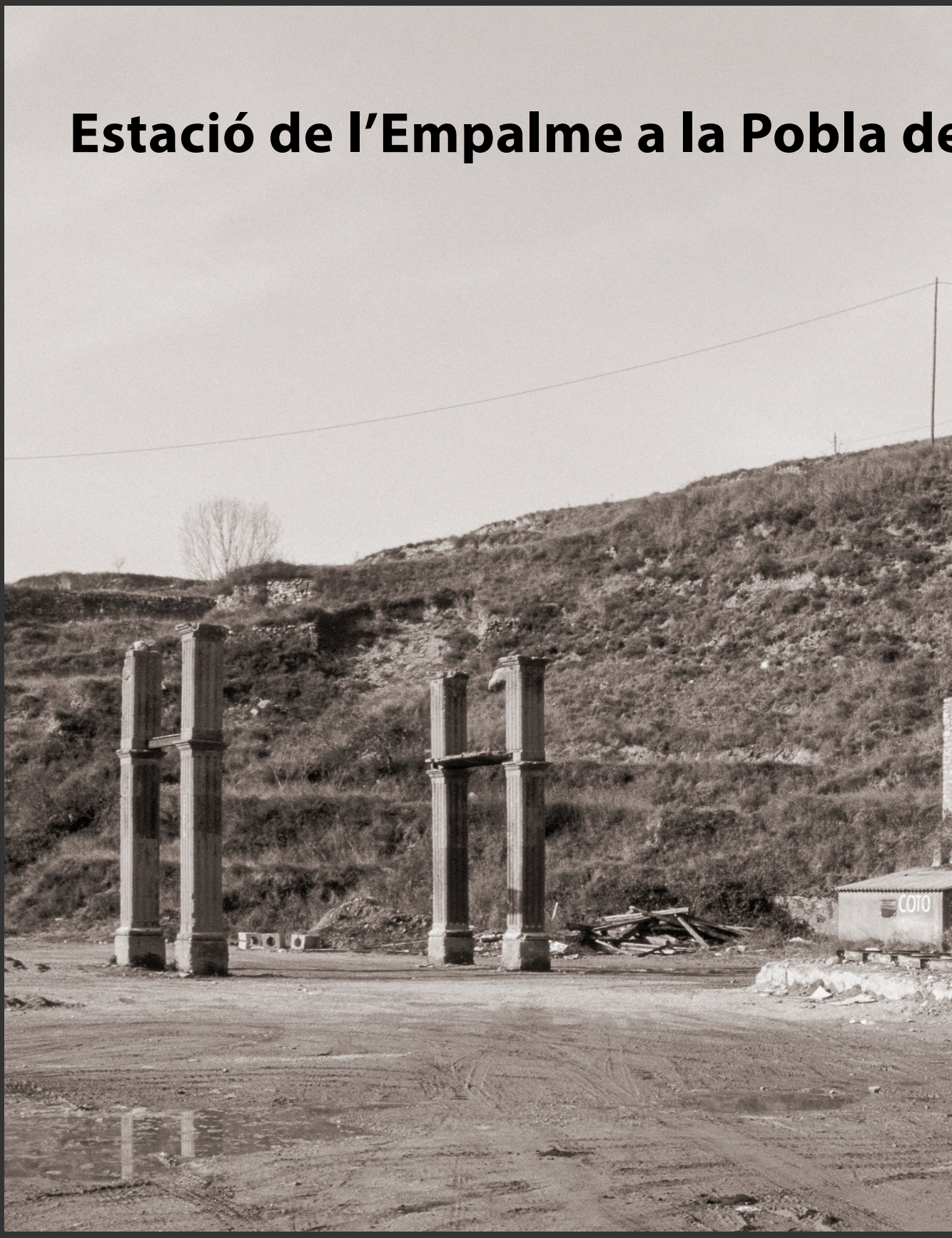


El Xalet del Clot del Moro és un edifici aïllat, destinat a habitatge temporal dels successius directors de la fàbrica de ciment Asland del Clot del Moro. És d'estil modernista d'arrel gaudiniana, sobretot visible en el tractament de la pedra, elements decoratius i disseny constructiu. La modulació de l'edifici és a partir d'un mòdul central rematat per uns elements decoratius a manera de merlets que sobresurten en tres cossos perpendiculars. A llevant, l'entrada del xalet es fa a través de tres arcs parabòlics. El parament és de carreus de pedra combinant els colors blanc i verd de la ceràmica i la rajola de les teulades i també la fusta en alguns elements.

La construcció, del 1905, va ser feta un cop acabada la fàbrica de ciment del Clot del Moro i és obra de l'arquitecte Eduard Ferrés i Puig, sota la iniciativa d'Eusebi Güell.

Amb el tancament de la fàbrica a mitjans dels anys setanta, l'edifici va quedar abandonat, patint actes vandàlics i un incendi força devastador.

Estació de l'Empalme a la Pobla de



e Lillet





1999





El 22 de desembre de 1905, Asland comprà les mines de carbó de Catllaràs, que fins aquell moment havien estat arrendades a Antoni Planas i Olivé i subministraven el carbó necessari per a la producció de ciment. Com que aquestes mines estaven a 1.300 m d'altitud, l'empresa Carsten & Fabian va ser encarregada d'instal·lar un funicular aeri per a baixar el carbó en vagonetes penjades fins a enllaçar amb la carretera de Guardiola de Berguedà a La Pobla de Lillet, en el punt on actualment hi ha la primera estació del Ferrocarril Turístic de l'Alt Llobregat.

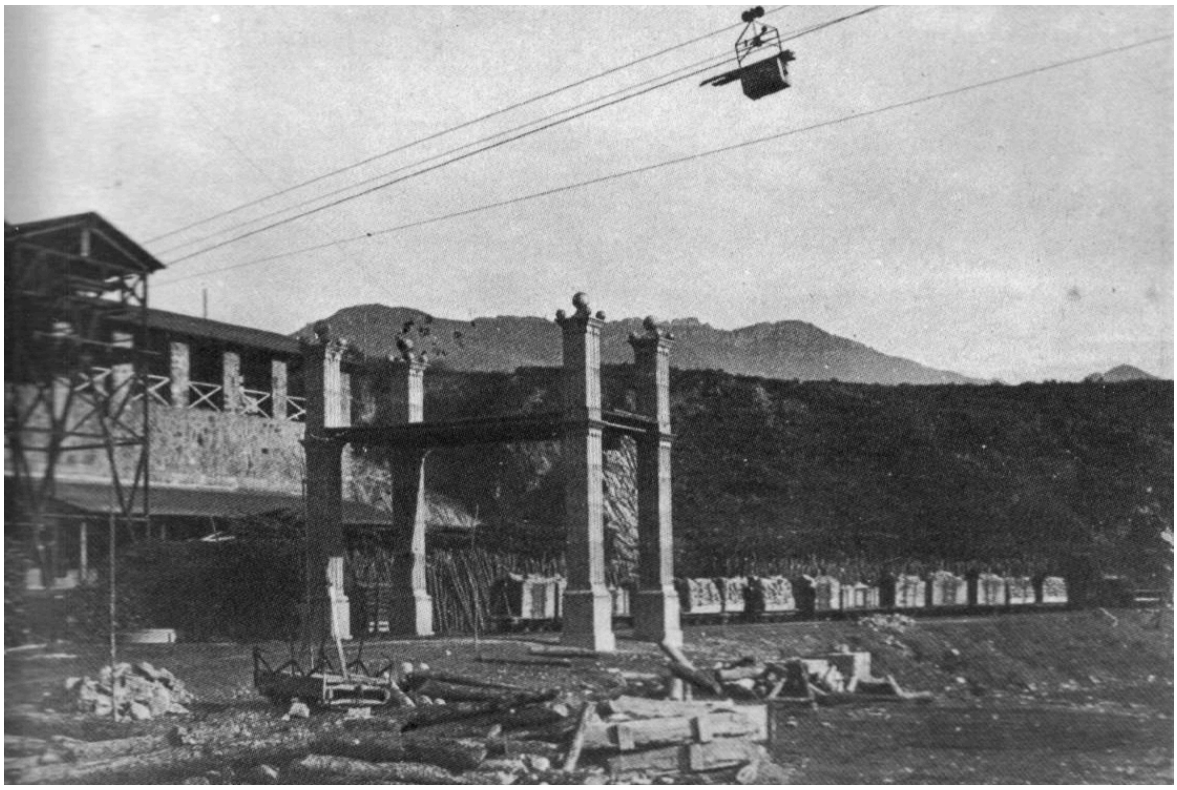
L'aeri es posà en funcionament després de moltes dificultats constructives. En el complex de les mines de Catllaràs hi havia un xalet modernista, projectat l'any 1905 per Antoni Gaudí, que servia com a refugi de muntanya per als enginyers de les mines.

El “Cable”

La manca d'un transport estable va comportar la construcció d'un important sistema de telefèric per l'empresa Carsten & Fabian (que junt amb la construcció del ferrocarril de Guardiola de Berguedà a Castellar de N'Hug) fés rendible les explotacions mineres del Catllaràs. Aquestes van ser explotades fins a principis del 1922.
El carbó que sortia d'aquestes explotacions era transportat amb telefèric fins a l'estació de l'Empalme, aquí era emmagatzemat en uns altres dipòsits per finalment ser traspassat a les vagonetes del tren i empendre la darrera fase de transport cap a la fàbrica de ciment del Clot del Moro, propietat d’Asland (Compañía General de Asfaltos y Portland, S.A.).

El telefèric general, conegut com el cable, es va posar en servei el 1907; el telefèric del Teixó, fou construït l'any 1910 i finalment el telefèric de la Roca de la Lluna a l'any 1912.
Aquestes infraestructures junt amb trams de ferrocarril industrial (de circulació per l'interior de les galeries i altres d'exteriors) van permetre que totes o quasi totes les mines que Asland explotava al Catllaràs estiguessin comunicades.

A la zona de la bocamina del cable s'hi localitzen gran quantitat de restes, molt amagades per la vegetació. La gran majoria d'aquestes restes tenen relació amb el telefèric general. Aquest telefèric tenia una longitud de 2.013 metres i amb un desnivell de 444 m. comunicava amb l'estació de l'Empalme (o "Apartadero") del ferrocarril de Guardiola de Berguedà a la Pobla de Lillet.



1910


J. O — Pobla de Lillet — N.º 10 — Estación del cable de las minas del carbó

1915



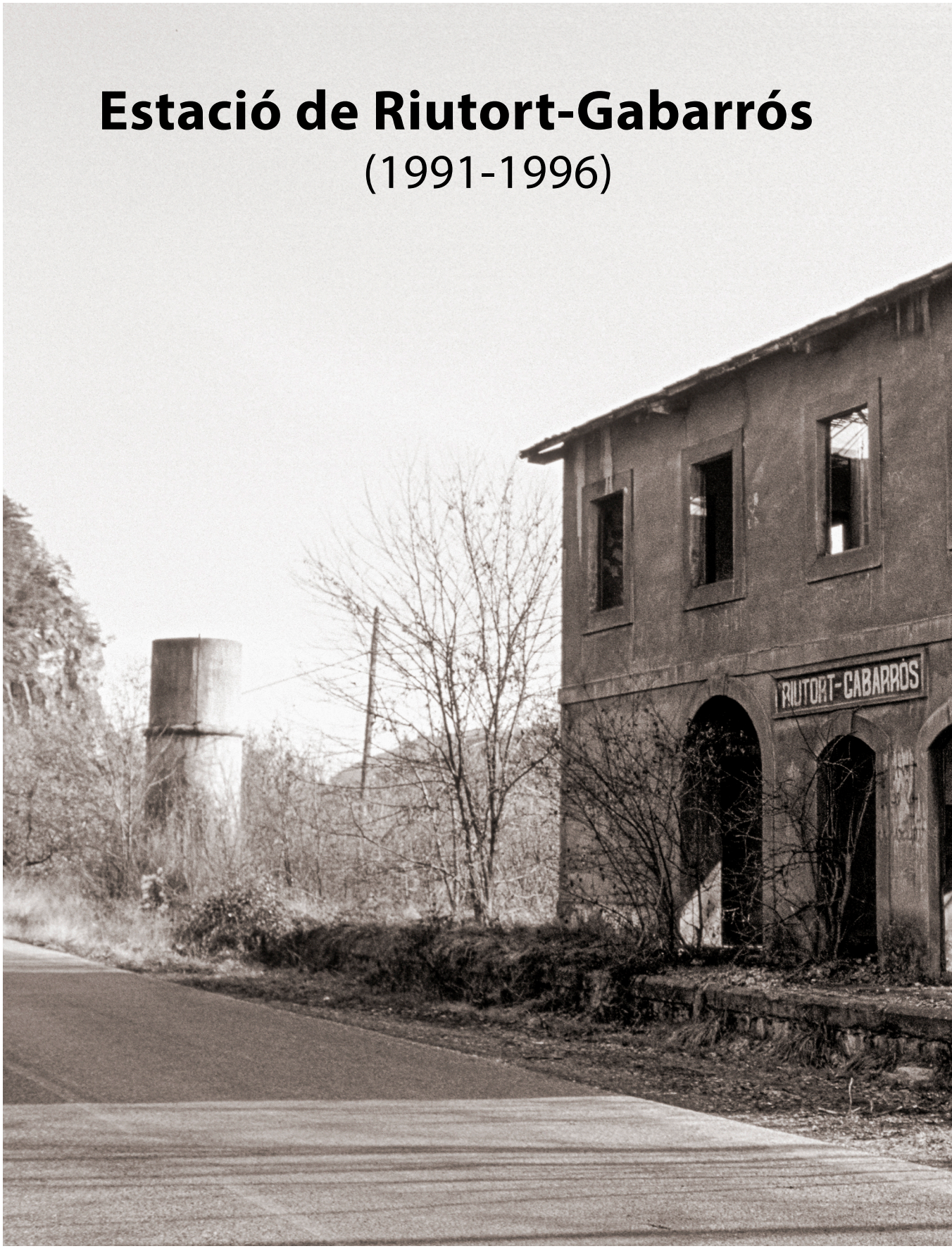
1963


SCHÖMA
1


SCHÖMA
1

Estació de Riutort-Gabarrós

(1991-1996)






RETRETES
CABALLEROS
SEÑORAS


RIUTORI-CABARROS



El ferrocarril de via estreta que enllaçava Guardiola de Berguedà amb Castellar de N'Hug tenia la primera parada a l'estació de Riutort-Gavarrós, ja dins el terme municipal de la Pobla de Lillet. Aquesta estació era utilitzada com a parada per la recollida dels materials provinents de la zona de Riutort i Gavarrós, com productes agrícoles, fusta i també ciment procedent dels forns de Riutort (o de l'Espelt), entre altres. Alguns d'aquests productes, sobretot ciment i fusta, es carregaven en una via morta.

A la postguerra passà a fer funcions de baixador, utilitzat pels habitants dels nuclis de Riutort i els de Gavarrós, tot i que no trigà gaire temps en quedar abandonada.

Els orígens d'aquest ferrocarril de via estreta que anava de Guardiola a Castellar de N'Hug, passant per la Pobla de Lillet, estan estretament vinculats amb la construcció de la fàbrica del Clot del Moro per la Compañía General de Asfaltos y Porland Asland, promoguda pel senyor Eusebi Güell i Bacigalupi a principis del segle XX. L'emplaçament d'aquesta fàbrica era idònia quant a la proximitat de la matèria prima com la pedra calcàrea per fabricar el ciment, la força hidràulica de l'aigua del riu Llobregat i carbó de les mines de la Serra del Catllaràs, davant d'això l'única mancança era el transport. Primer es va utilitzar una locomòbil que tirava un tren de carretera, després es va fer una petita línia de ferrocarril industrial que anava fins a Guardiola de Berguedà. Asland però, hagué de legalitzar la via com a ferrocarril secundari, passant a donar servei públic entre Guardiola de Berguedà i la Pobla de Lillet a partir de l'1 d'octubre de 1914. No va ser fins el 1923 quan es va inaugurar el tram de la Pobla fins a Castellar de N'Hug.

L'existència d'aquesta infraestructura fou cabdal pel desenvolupament industrial de la Pobla de Lillet, i també de Castellar de N'Hug. L'època més espledorosa va ser entorn als anys vint i a la postguerra. Al llarg dels anys 50, amb l'increment del transport per carretera va davallar el seu ús. La clausura del ferrocarril es produïa al 14 d'octubre de 1963, quan va circular l'últim tren. A partir de llavors s'inicià un ràpid desmuntatge de les infraestructures que conformaven aquest ferrocarril.



Estació de Guardiola de Berguedà

(1992)






GUARDIOLA-BAGA



Fàbrica de ciment del Collet

(1997)



















Bona part del patrimoni industrial i miner de Guardiola de Berguedà és al Collet. Originàriament era propietat del municipi de Berga, però a finals del segle XIX va ser adquirit per un empresari berguedà, que el va transformar en una important zona industrial que proveïa les colònies mineres i els agricultors de les rodalies de ciment, calç, teules, eines de fusta i rajoles.

L'antiga fàbrica de ciment i calç del Collet va ser modernitzada la dècada del 1940, quan va sorgir Cementos Collet, S. A., una empresa que es dedicà a la producció de ciment de gran qualitat. Aquesta fàbrica encara en continua la producció, i el seu ciment natural, que té gran prestigi dins del sector de la construcció, s'utilitza en obres que necessiten materials de gran precisió tècnica, com les de la Sagrada Família, a Barcelona.

Molt a prop de la fàbrica de ciment i les mines s'instal·là una central hidroelèctrica, que va permetre portar electricitat a les mines del Collet, a les de petroli de Sant Corneli i del Far. A mitjans anys vuitanta FECSA adquirí la central i la renovà.


Carregador de Malanyeu i mines d

lel Far











1991









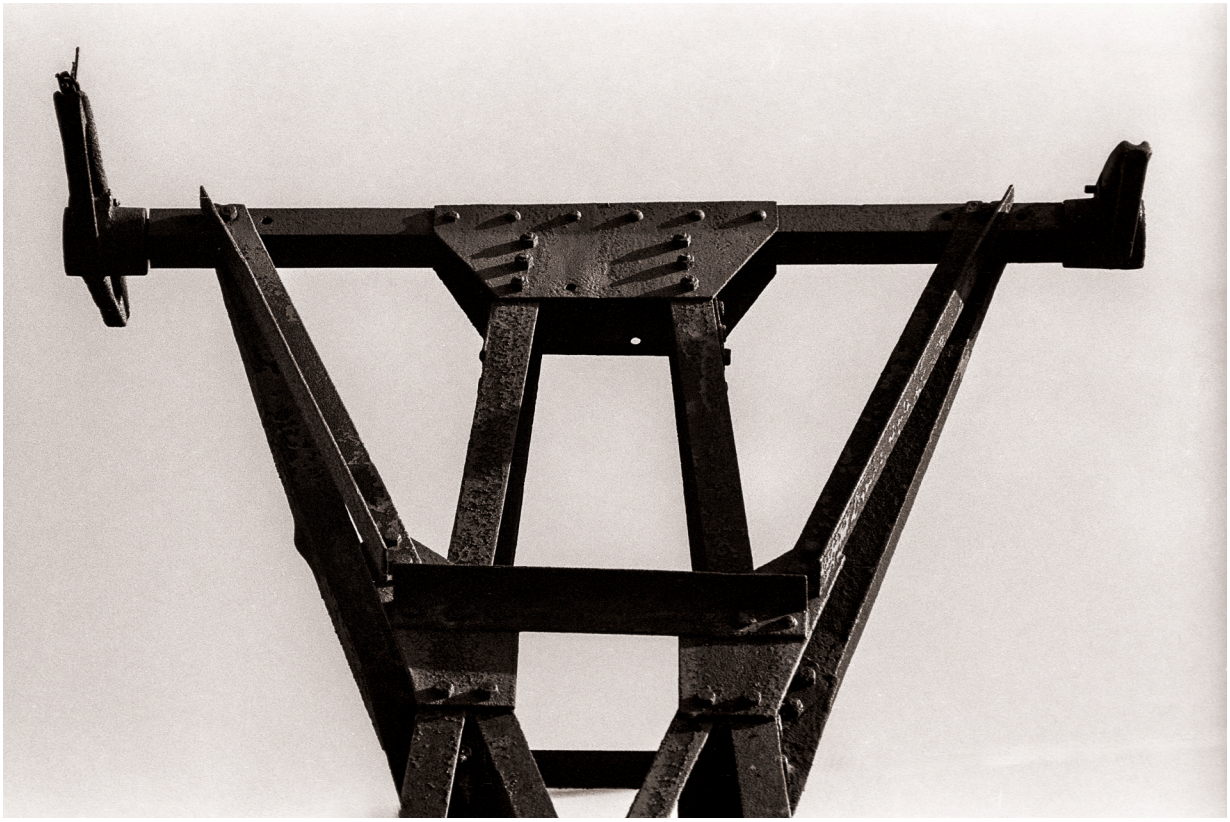




1994









Boca de la Mina Sadurní o del Far

El 1908 La Carbonera Española, va començar l'explotació d'aquesta mina. Set-cents metres, aproximadament, són el que hi ha des de l'entrada de la bocamina, fins al primer pla inclinat. A mesura, que l'explotació de la mina anava avançant, es varen anar obrint diferents galeries interiors, aquestes galeries es comunicaven entre elles, a través de plans inclinats. En els seus inicis, l'extracció del mineral una vegada arrencat, i pel seu transport cap a l'exterior, es feia amb animals. Posteriorment i una vegada acabada la guerra civil espanyola, aquesta extracció es va mecanitzar, des de l'exterior de la mina, i fins a trobar el primer pla inclinat.

El 1910 la Compañia General de Asfaltos y Porland Asland es va fer càrrec d'aquesta mina. A l'inici el carbó era transportat per un tren de carretera el qual remolcava un Locomòbil de vapor, cap a la fàbrica del Clot del Moro.

El 21 de novembre de 1904 es va inaugurar oficialment, el trajecte ferroviari d'Olvan a Guardiola de Berguedà, però no va ser fins al 1915 que es va inaugurar l'apartador del Far i es va solucionar el problema del transport. Més tard l'empresa va construir un telefèric que comunicava la bocamina directament amb l'apartador.

En els anys de la Primera Guerra Mundial, es va donar un desabastiment de carbó provinent de l'exterior, això i la puixança de la indústria catalana, que treballava per als països en conflicte, va fer que es produís un important augment de la producció de lignit. En aquests anys es posa en funcionament el taller de classificació i rentat del carbó.



1998







Cercs - Sant Corneli



Cercs

(1994-1996)













La colònia minera Sant Corneli, com les veïnes de Sant Josep i la Consolació, es va convertir en el nucli miner més important de Catalunya i en el centre d'explotació de les mines més extenses, situades en els termes municipals de Cercs, Fígols i Vallcebre. Aquestes mines van ser explotades per l'empresa "Carbones de Berga,S.A" que fundada el 1911, es va mantenir activa fins l'any 1991.

El 1885, l'empresa italiana Garaveti, Vallino, Bovio & Cia., explotava la galeria de Sant Romà, a Sant Corneli, i construïa els primers edificis que, posteriorment, formaren la Colònia. El 1895 l'empresari José Enrique de Olano y Loyzaga comprà la totalitat de les mines de la zona de Cercs, Fígols i Peguera i començà l'explotació moderna del lignit.





De 1901 a 1904 va construir la seva residència particular, allunyada de la colònia però al peu de les mines, prop de l'estació del tren "Fígols-Les Mines" i del Santuari de la Consolació. L'edifici, una torre historicista semblant a un castell medieval, ha estat un dels més emblemàtics de les explotacions mineres.

L'octubre del 1908, va acollir el rei Alfons XIII i el cap de govern Antoni Maura, que visitaren les principals instal·lacions industrials de la comarca, entre elles les mines d'Olano, a qui el rei concediria el títol de comte de Fígols.

Després de la Guerra Civil, la torre va ser utilitzada com a seu de l'empresa Carbones de Berga SA, però va ser clausurada el 1980, quedant en desús.

És tracta d'un edifici que reprodueix l'esquema dels castells coronats amb merlets dels segles XIII i XIV, un llenguatge molt utilitzat en aquest tipus de construccions i amb força paral·lelismes amb altres torres de les colònies tèxtils de la comarca: Cal Metre, Cal Bassacs, Viladomiu Vell, Viladomiu Nou (Gironella), Cal Pons (Torre vella i Torre nova), Colònia Vidal (Puig-reig), per exemple.

La construcció és de planta rectangular, coberta amb un sostre pla i terrat coronat amb merlets. Consta de planta baixa i dos pisos, i té dues portes d'accés que, igual que les finestres, avui són tapiades. La porta de la façana de llevant és de mig punt i dona a la torratxa que tanca l'escala d'accés i de servei. A la façana de migdia, originàriament envoltada de jardins privats, hi ha un porxo amb balustrada que permetia l'accés a la planta baixa i era utilitzat com entrada principal. Sobre aquest porxo hi ha dues balconades que coincideixen amb les plantes, a manera de glorieta. Les obertures, escampades pels quatre murs i a tots nivells són rematades amb senzills elements gotitzants. Els pisos són diferenciats amb un fris de merlets.


GRAN BALL GRAN BALL

Sant Corneli









1994


HOLA MUNDO
COMO ESTAS

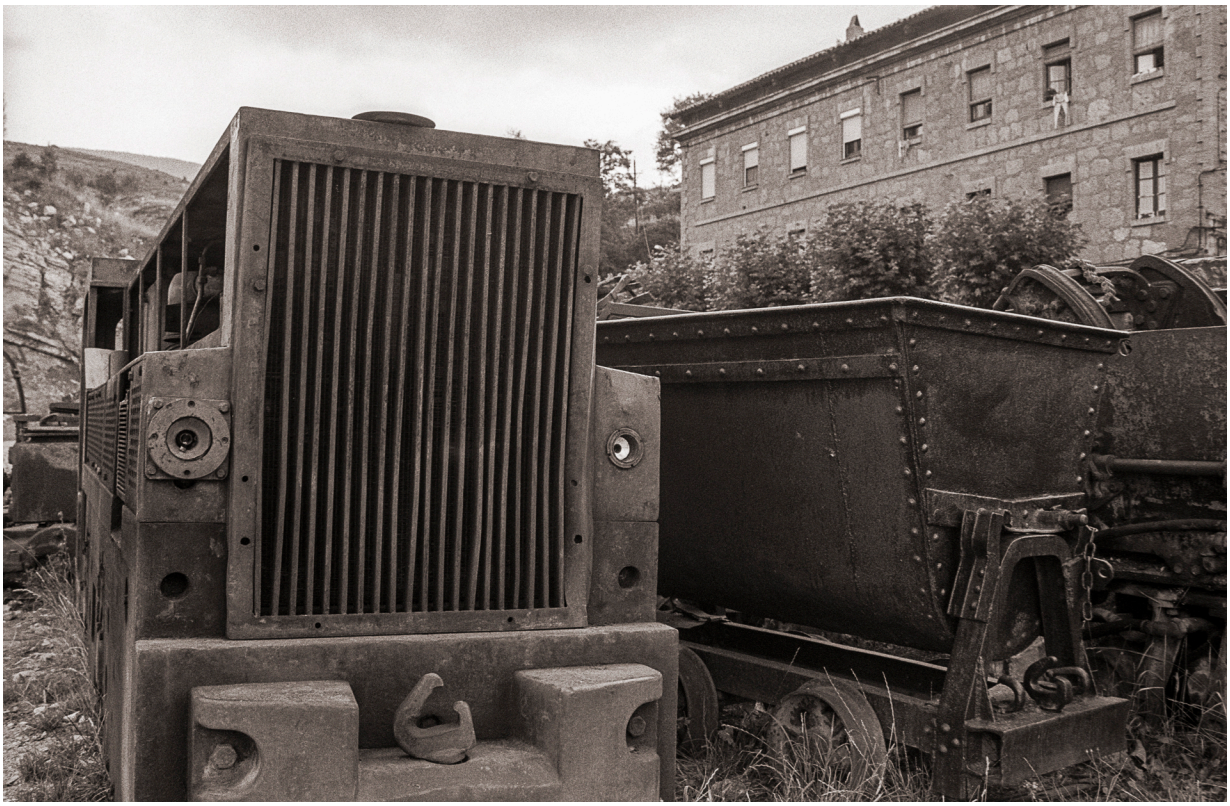




















1994









1996 - 1997




4










1948







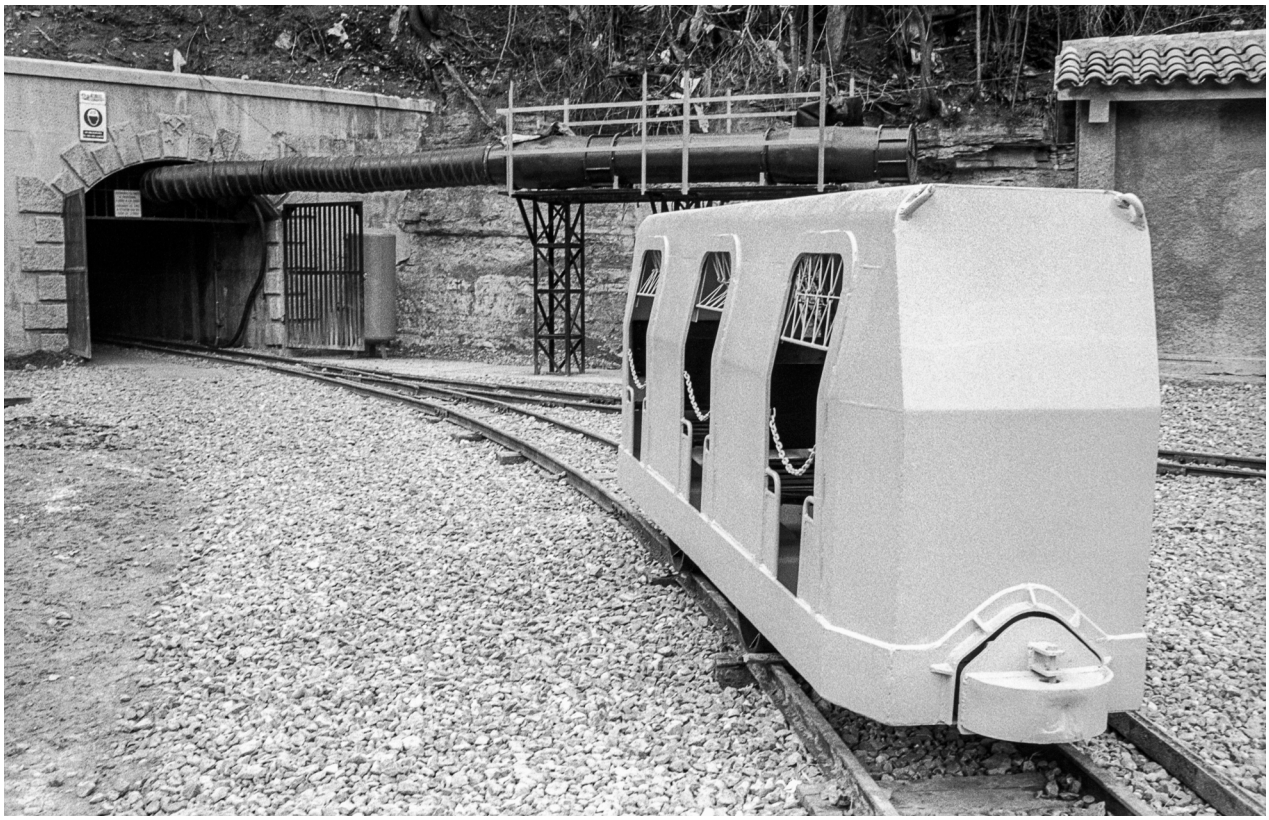


En tractar-se d'un indret aïllat, amb manca de comunicacions i amb necessitat de tenir mà d'obra estable, Olano optà per crear una colònia amb habitatges i serveis bàsics per als miners.

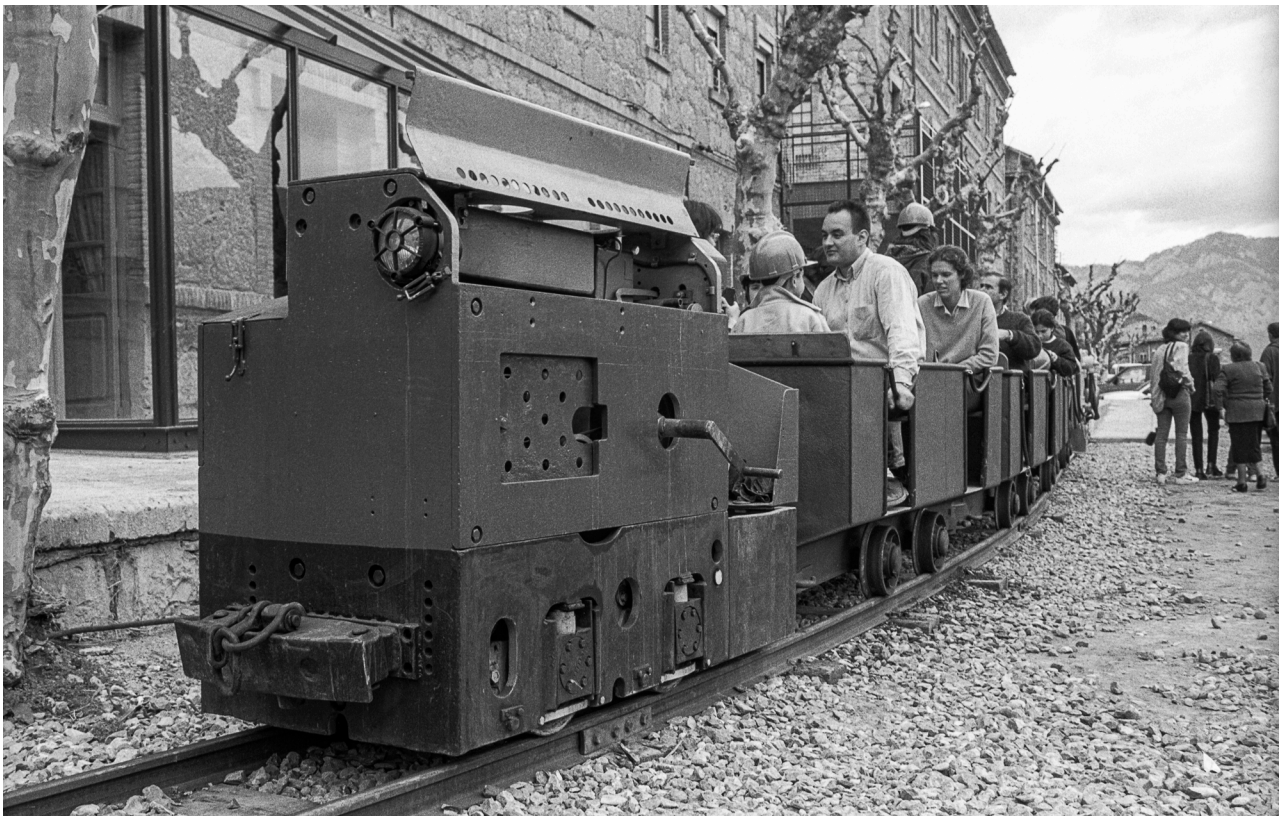
L'empresari no va dubtar a aplicar en la seva explotació minera el model, ja plenament desenvolupat, de les colònies tèxtils, les quals ja funcionaven a la comarca del Berguedà i en altres llocs de Catalunya des de 1858. Proporcionant als miners i a les seves famílies habitatge i els serveis més indispensables (forn de pa, cantina, església i escola) s'aconseguí posar fi a l'absentisme laboral característic d'aquestes zones rurals i de muntanya on els miners, com en altres zones mineres de l'Estat espanyol, eren també pastors, ramaders i pagesos.

El punt de partida de la colònia va ser el nucli de Sant Corneli, a 960 m d'altitud, on hi havia les primeres galeries i alguns edificis: una església d'origen romànic dedicada a Sant Corneli, un molí fariner, alguns habitatges dels miners i una cantina (botiga de queviures i productes de primera necessitat), així com un grup d'habitatges al Serrat dels Bous, avui anomenat els "Tilos". A partir d'aquest primer nucli, Olano projectà la colònia de Sant Corneli, amb l'ajuda del seu enginyer en cap, l'asturià Suárez del Villar.

El 1918 i el 1920 s'inauguraren els edificis de serveis: les oficines, l'economat, el teatre -posteriorment cinema-, l'escola i la residència de les monges, avui seu central del museu. Aquesta residència, que acollia les aules, els menjadors dels alumnes i la residència de les monges, va ser convertit l'any 1931 en el "Hogar del Minero" destinat a serveis: cafè, escola, biblioteca, habitatge del directiu, barberia, cinematògraf i sala de jocs i reunions.



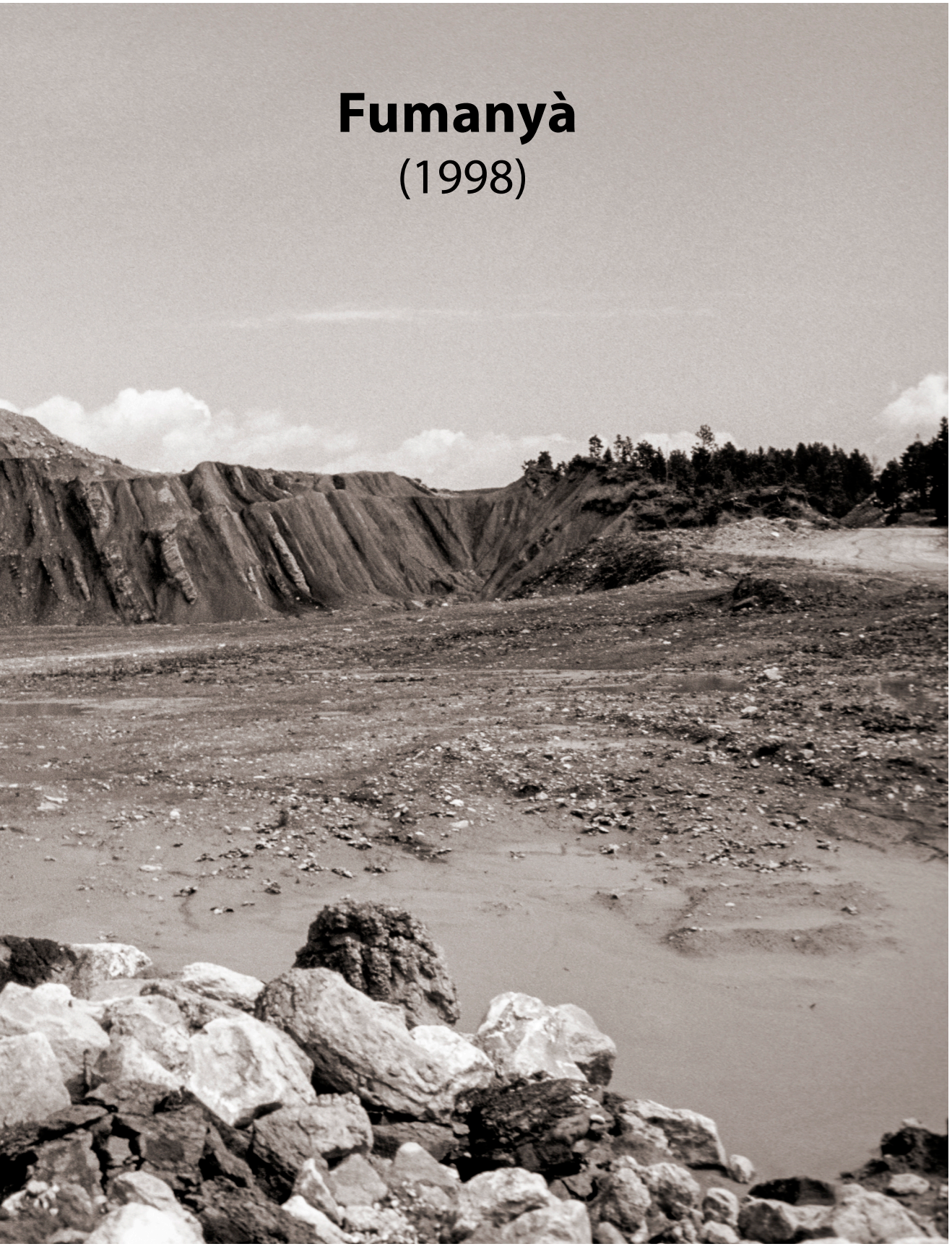








Fumanyà
(1998)





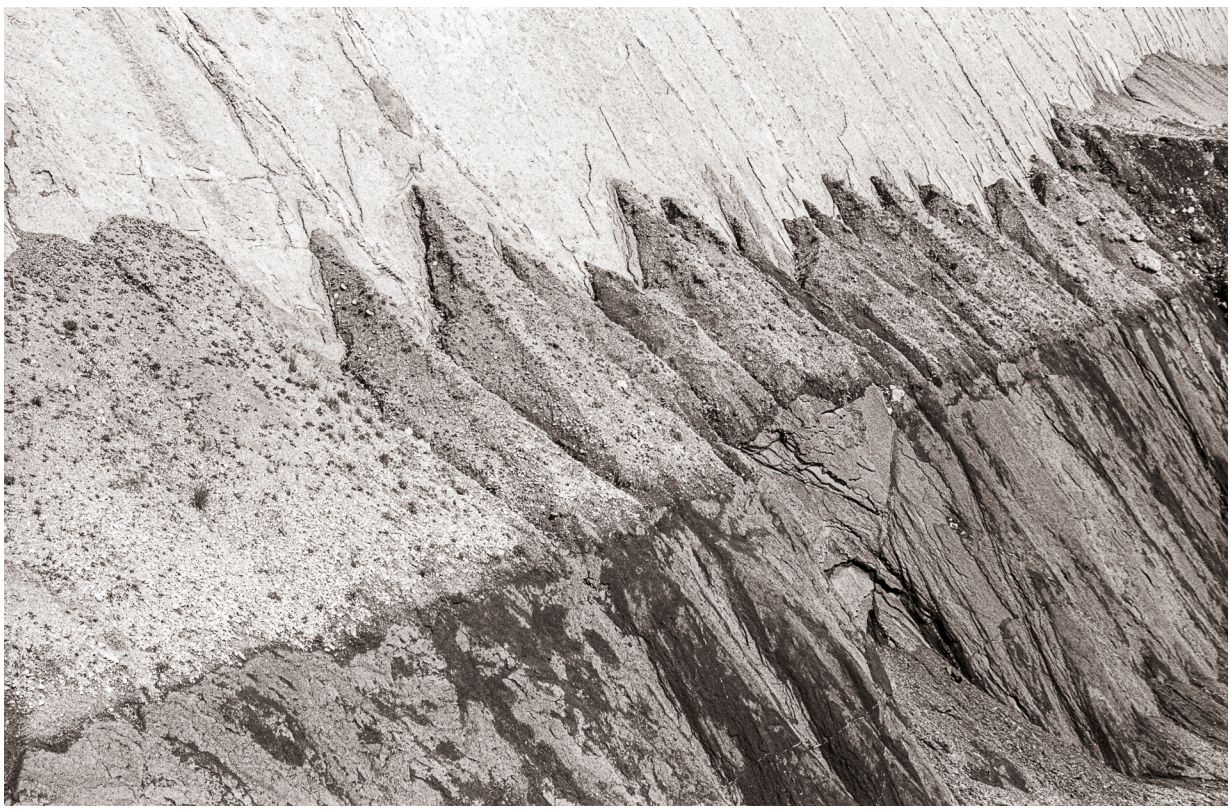


Els jaciments de Fumanyà són unes superfícies de marga i de calcària margosa que limiten parcialment tot un seguit d'explotacions de carbó a cel obert localitzades a la base de la serra d'Ensija, a 1.550 metres d'altitud, dins dels municipis de Fígols i de Vallcebre. L'extensió total d'aquestes parets de roca és d'uns 35.000 m^2 i conserven al voltant de 3.000 petjades i uns 50 rastres definits de titanosaure, a més a més de fòssils de plantes i d'invertebrats.

Els terrenys on trobem els jaciments de Fumanyà van ser explotats per la mineria de carbó a cel obert fins a la segona meitat de la dècada dels 1980, quan la superfície que contenia les petjades de titanosaure ja era ben visible.

No va ser fins ben entrada la dècada dels 2000 que els jaciments de Fumanyà van ser estudiats en conjunt i d'una manera pluridisciplinar. En aquesta tercera fase hi van participar activament el Consorci Ruta Minera, l'Institut Català de Paleontologia Miquel Crusafont i les universitats de Barcelona i Autònoma de Barcelona, en col·laboració amb les universitats de Saragossa, Manchester (Regne Unit) i Claude Bernard de Lyon (França).





Colònia Monegal

(1998)




Plaça
Major
20
Respecteu la Senyal






20



Els orígens d'aquesta colònia estan vinculats a l'existència d'un antic molí de farina situat en l'espai que avui ocupa l'Ametlla de Casserres. El 1814, Josep Comas i Ametlla, un propietari rural de la zona, es va instal·lar en un vell molí de farina abandonat, situat a tocar el Llobregat. El 1831, Josep Rutllant, de Berga, li va comprar un tros de terreny per a construir-hi un petit taller tèxtil annex al molí. Volia aprofitar l'aigua sobrant del moli com a font d'energia. L'any següent, amb en Tomàs Bach, també de Berga, van instal·lar màquines de cardar a l'interior del molí, les quals varen ser comprades per Esteve Monegal l'any 1858.

Amb els Monegal comença, pròpiament, la història de la colònia. El 1873 Esteve Monegal va demanar permís per a construir una nova resclosa. L'objectiu era modernitzar el sistema productiu. I per això feia falta més aigua, més energia. El permís va arribar el 1875 i seguidament es va instal·lar una nova turbina, es va ampliar l'espai productiu (es va construir una fàbrica), es va comprar més maquinària i es van contractar més treballadors. L'any 1900 la fàbrica ja disposava de les seccions de filatura i teixit i hi treballaven tres-centes persones.

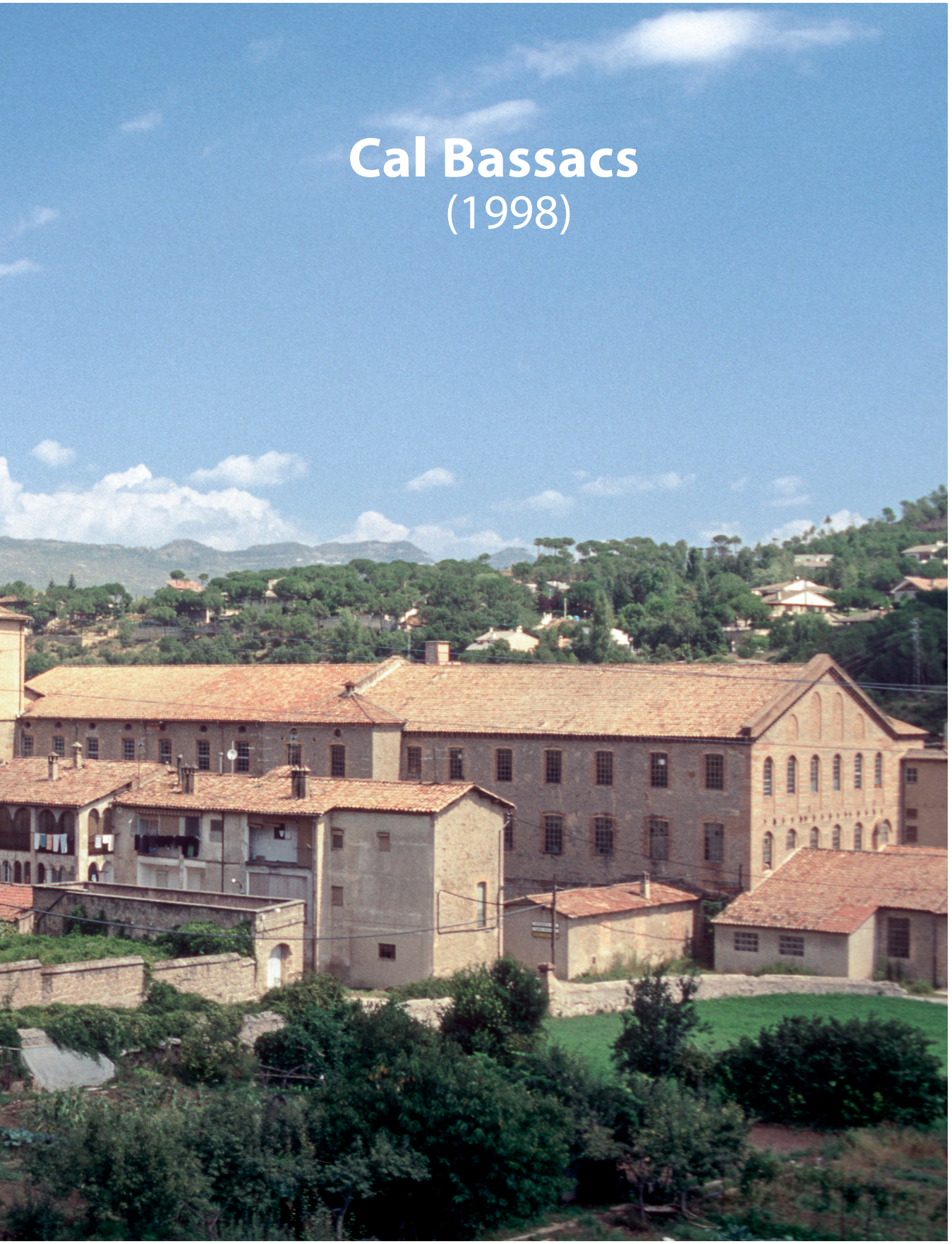
El principal impulsor de la colònia va se Josep Monegal. Hi havia habitatges per als treballadors, escola, convent i botiga d'ultramarins. Pel que fa als seus serveis i equipaments, s'ha de tenir en compte que l'Ametlla de Casserres, al contrari d'altres colònies més aïllades i allunyades de nuclis de població, està situada molt a prop de Gironella, per la qual cosa els vincles entre la gent de la colònia i el poble sempre van ser molt estrets.

La fàbrica de l'Ametlla de Casserres, també anomenada colònia Monegal, va tancar les portes el 1966. Amb el final de l'activitat productiva, els propietaris de la colònia van oferir als treballadors la possibilitat d'adquirir, en règim de propietat, els pisos on vivien. La majoria ho van acceptar. La proximitat amb Gironella ha facilitat que l'Ametlla no quedés despoblada.





Cal Bassacs
(1998)





La fàbrica que va donar origen a la colònia va ser construïda per la iniciativa del matrimoni format per Joan Teixidor i Ballús (1809-1891) i Raimunda Bassacs i Fornells (1818-1883), una parella provinent de famílies de teixidors i filadors de la comarca (de Berga i Gironella, respectivament). Des de 1861 fins al 1896 van tenir una «fàbrica», amb deu telers de mà, a la seva casa pairal, a la plaça de l'església de Gironella. Al mateix temps, el 1861 compraven una peça de terra al costat del riu Llobregat.

El 1862 demanaven permís a l'Ajuntament per construir una fàbrica i un molí fariner. El 1869 comencen les obres de la resclosa i obtenen el permís per a l'aprofitament d'aigües del Llobregat per fer anar una fàbrica i un molí amb dues moles. El 1871 ja tenien la fàbrica i el canal construïts i compren els terrenys annexos. De fet, el molí no es va arribar a construir mai, ja que van acabar fent dues fàbriques.

Des de molt aviat, aquest nucli industrial era anomenat per tothom «cal Bassacs», probablement per la forta personalitat de Raimunda, una dona emprenedora i molt activa, sempre al capdavant del negoci familiar.

A mesura que anaven construint ja llogaven parts de la fàbrica a petites empreses. En general, Joan Teixidor responia al tipus d'industrials que tenen fàbriques però no fabriquen ells mateixos, sinó que les arrenden, per tant el negoci el fan indirectament a partir del tèxtil.

Quan va morir Joan Teixidor, el 1891, a l'edat de 82 anys, les dues fàbriques ja estaven totalment acabades, i s'havien construït els magatzems i els pisos per als treballadors.

Als últims anys del segle XX, els successors de la nissaga familiar van fusionar les dues fàbriques i les van convertir en una societat anònima. Després de patir la crisi del tèxtil amb diverses reduccions, l'empresa Hilados y Tejidos Fusté SA va tancar definitivament el 2002.

Viladomiu Nou

(1998)







L'any 1880 es començà a construir la fàbrica. A partir de l'any 1897, quan els germans Josep i Jacint es partiren l'herència del seu pare Tomàs Viladomiu, Viladomiu Nou s'anà consolidant com una colònia deslligada de Viladomiu Vell.

L'any 1900 s'iniciaren les obres de construcció de dos dels edificis més emblemàtics: la torre de l'amo i l'església. La torre ja fou utilitzada com a residència temporal dels Viladomiu a partir del 1902 i l'església s'inaugurà l'any 1905. Durant la primera meitat dels anys trenta s'amplià la fàbrica i es construïren nous pisos.

Durant la Guerra Civil (1936-1939) la fàbrica fou col·lectivitzada, però amb el desenllaç de la guerra i la instauració de la dictadura franquista, els Viladomiu recuperaren la propietat de la fàbrica i la colònia. A partir de llavors la fàbrica funcionà a ple rendiment, la colònia seguí creixent demogràficament i aparegueren nous serveis: guarderia (1943), zona esportiva (1948) i nous pisos (1951).

La crisi del tèxtil i del model de les colònies industrials, que acabà afectant totes les colònies del Berguedà, es va fer especialment evident a Viladomiu Nou a partir de l'any 1982. Finalment la fàbrica va tancar portes l'any 1991. Malgrat el tancament de la fàbrica, la colònia no es va abandonar i els pisos segueixen ocupats, majoritàriament per antics treballadors.



Epíleg











































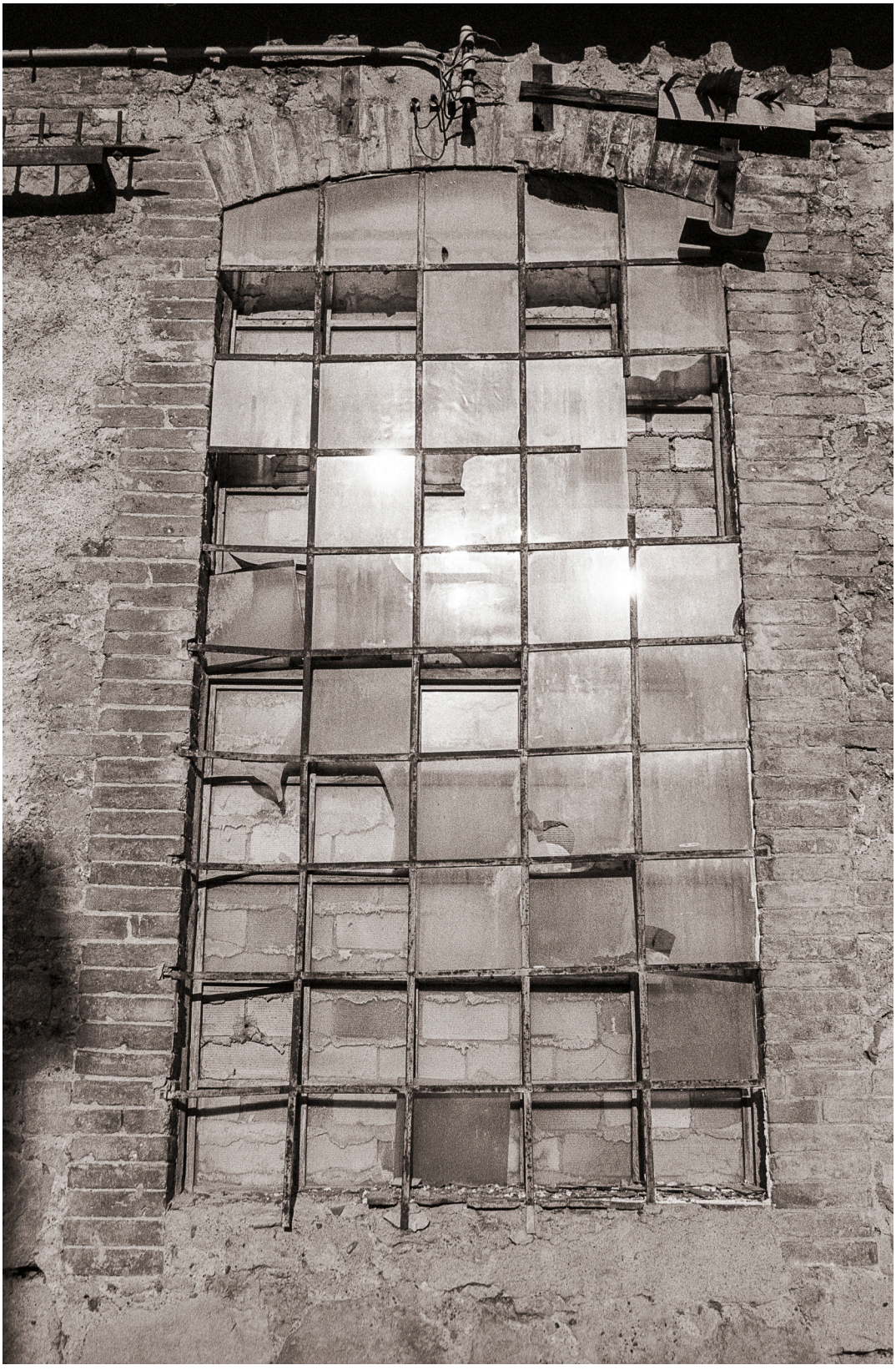



BAC


ANENSE

























INDEX

Fàbrica de Ciment del Clot del Moro 5
Estació empalme La Pobla 52
Estació Riutort – Gabarrós 62
Estació Guardiola de Berguedà 68
Fàbrica de Ciment del Collet 72
Carregador de Malanyeu 80
Cercs – Sant Corneli 96
Fumanyà 134
Colònia Monegal 140
Cal Bassacs 148
Viladomiu Nou 152
Epíleg 159