MINES, MINERS I FERROCARRIL AL BERGUEDÀ

Des de mitjan segle XVIII la mineria es va convertir en símbol d'industrialització, prosperitat, treball i modernitat. Fascinava els europeus fins ben entrat el segle XX, no solament els enginyers i científics, també arquitectes, artistes, fotògrafs i cineastes. Altes xemeneies eren símbol de prosperitat i els complexos siderúrgics i miners ho eren de la puixança econòmica d'un país.

Els miners van ser durant molts anys l'orgull i els líders de la classe obrera dels països industrials; anaven al capdavant de les reivindicacions, l'exemple de la solidaritat i de la capacitat per a fer front al capital, als governants i al mateix Estat. La mineria fou considerada, fins als anys vuitanta del segle XX, obra de titans, motor d'avenços tècnics espectaculars des del ferrocarril fins a les cintes transportadores, laboratori de resistència de materials i un repte constant a la seguretat. A partir de 1984, tot va canviar, sobretot per al carbó. Primer a la Gran Bretanya i després a tots els territoris miners dels països de la Unió Europea, quan es va decidir que l'explotació de carbó al vell continent no era competitiva en front del que proporcionaven els nous països productors.

A Catalunya la mineria del carbó ha desaparegut. Què en queda de tot aquesta activitat que va donar vida i treball durant més de 160 anys? Un passat ric i complex, una història col·lectiva i milers d'històries individuals.

Llibres de l'Índex

9 788412 011678

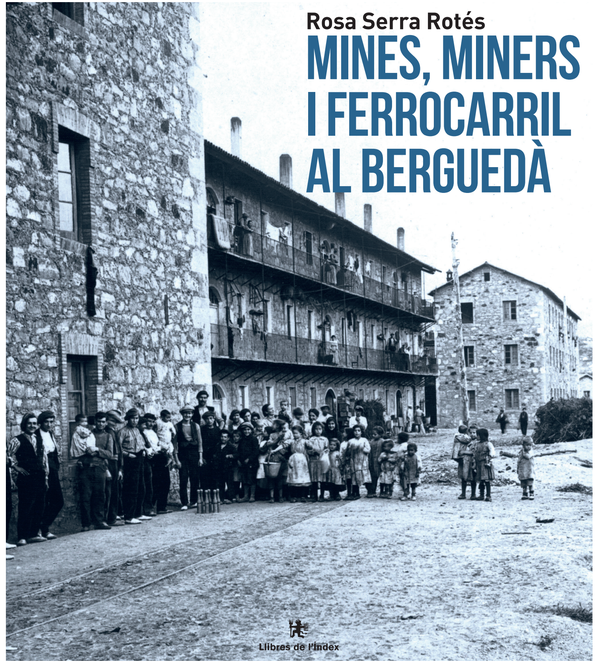
Llibres de l'Índex

Rosa Serra Rotés

MINES, MINERS I FERROCARRIL AL BERGUEDÀ

Rosa Serra Rotés

MINES, MINERS I FERROCARRIL AL BERGUEDÀ



Llibres de l'Índex

Rosa Serra Rotés és historiadora, dinamitzadora cultural, museògrafa i directora de la revista cultural *L'Erol*. Ha publicat els seus treballs d'investigació sobre historia del Berguedà i història industrial de Catalunya en llibres i revistes. Ha comissariat exposicions temporals i permanents per a museus, institucions i administracions públiques de Catalunya i Espanya.

Imatge de coberta Plaça del Porvenir de Figols de L. Roisin

Mines i Miners

Primera edició: febrer de 2020

© Rosa Serra Rotés

© d'aquesta edició: Ediciones de La Tempestad SL, 2018

Correcció de Joan Tuneu

Llibres de l'Índex®
Carrer Pujades, 6 - Local 2
08005 Barcelona
Tel: 932 250 439
E-mail: info@llibresindex.com
www.llibresindex.com

ISBN: 978-84-120116-7-8
Dipòsit legal: B- -2020
Imprès a Catalunya

Queda expressament prohibida, sota les sancions establertes per la llei, la reproducció total o parcial d'aquesta obra sense l'autorització escrita dels titulars del *copyright*, tant si és feta per reprografia o per tractament informàtic com per qualsevol altre mitjà o procediment. Queda igualment prohibida la distribució d'exemplars d'aquesta edició mitjançant lloguer o préstec públics.

Sumari

Pròleg
7

Les primeres notícies sobre el carbó i l'asfalt (1786-1870)
11

Camins i carreteres, projectes i realitats (1840-1876)
31

Els primers estudis geològics: 1871-1926
47

Concessions, explotacions i primeres empreses mineres. 1860-1875
61

José Enrique de Olano y Loizaga: un basc a Barcelona i al berguedà
105

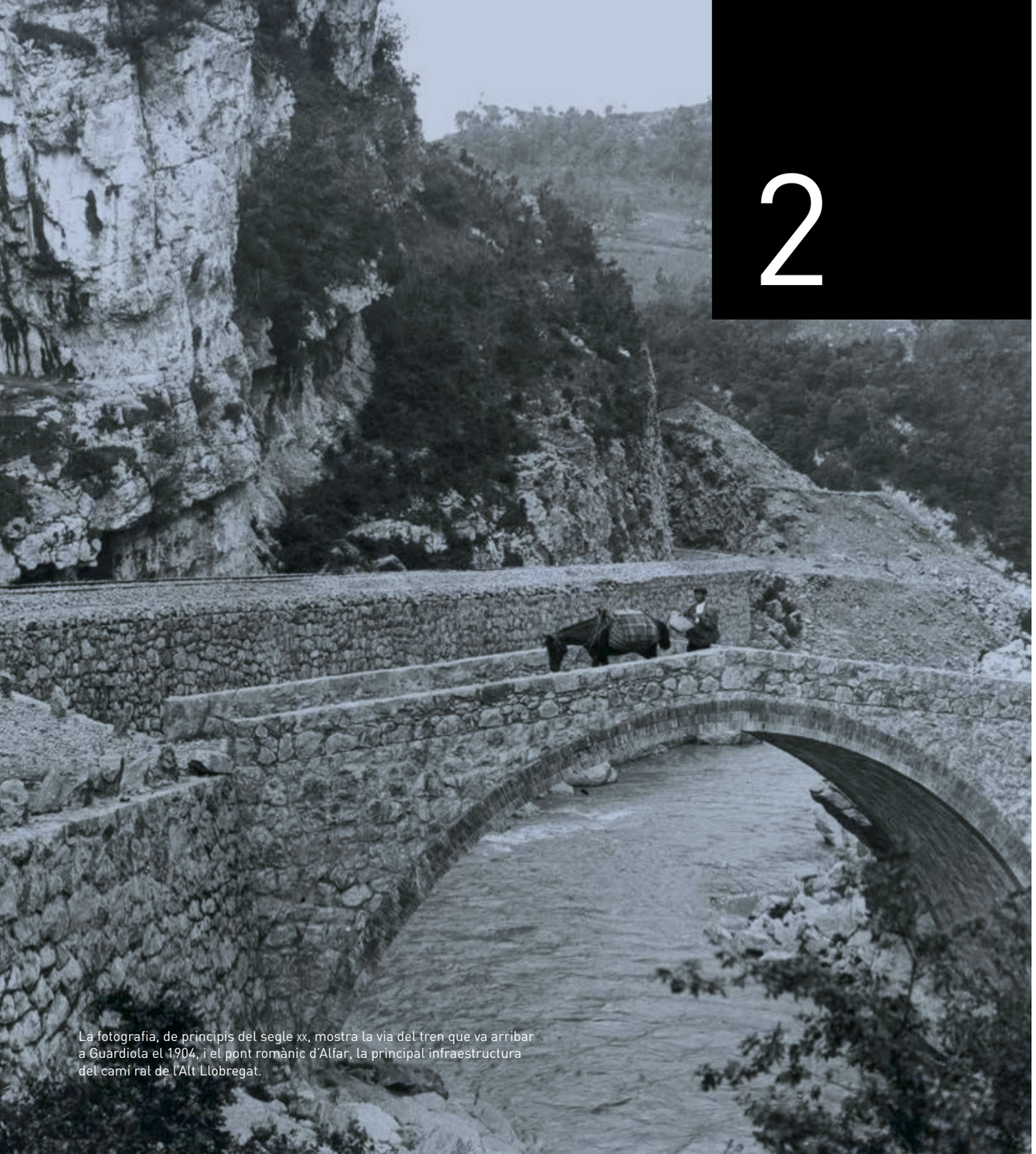
Tramvia econòmico de Manresa a Berga, i a Guardiola
135

La creació d'un espai industrial
165

Ciment, asfalt i carbur
201

El berguedà industrial i l'excursionisme de finals del segle xix i principis del xx
237

Les colònies mineres
261



La fotografia, de principis del segle XX, mostra la via del tren que va arribar a Guardiola el 1904, i el pont romànic d'Alfar, la principal infraestructura del camí ral de l'Alt Llobregat.

2

CAMINS I CARRETERES, PROJECTES I REALITATS (1840-1876)

Abans de la industrialització

Un cop acabada la Guerra de Successió, el nou estat borbònic va emprendre la tasca gegantina de condicionar els camins peninsulars i es demanaren informes per saber l'estat dels camins. El 22 de novembre de 1734 el Lloctinent del Corregiment de Manresa es dirigia al batlle General del Marquesat de Gironella per tal de fer complir l'ordre del reial Consell de Castella referent a l'arranjament de camins públics i carreteres perquè fossin aptes per transitar:

> *«de forma que les carreteres pugan pasar los carros de postas y que tant com dites carreteres com en los camins publichs y Reals se fassan los reparos … posant algunas ramas y a hon se necessita se ha de acomodar ab pedras traveseras banas y entremig ab altras pedras que alomenos tingan un palm y mitc de alsada lligadas ab argamasa bona que los ayguats no pugan facilment aportarsen les pedras que posaren … Y que no se fassa amb la lleugeresa jins vuy practicada y que en las parets ahont los adoxo si an de consideración. Ajudian los pobles de vehins aquells poble ahont pasara lo tal cami o carretera»*

A partir de mitjans de segle XVIII, la documentació enregistra la preocupació per l'estat dels camins i les infraestructures viàries i en detalla destruccions provocades per aiguats i crescudes dels rius, sobretot el Llobregat. L'any 1747 un aiguat es va endur dues arcades del pont sobre el Llobregat a Sallent; la seva reconstrucció fou llarga i no s'hi va poder transitar de nou fins al 1750. El pont era basic per arribar a Berga i en la seva reconstrucció hi contribuïren tots els pobles del Corregiment de Manresa, que també van haver de pagar la consolidació del pont sobre el Cardener a Manresa, durant els anys 1755 al 1758.

L'any 1779 es demanava un informe sobre l'estat dels camins al Principat i de les obres més urgents a realitzar, així com una relació detallada de les despeses que comportarien. Diferents pobles del Berguedà enviaren una relació de les necessitats més urgents, les quals palesen les grans deficiències dels camins, tant dels secundaris com dels més transitats.

> «*A* [Sant Llorenç prop Bagà] *hay un monte o grande peña de tierra y puede ser que la parede no podra sostener que sera necesario hacer un puente por poder transitar el camino Real. Y Josep Viladomat, albañil, ha reconosido este camino y dize que por componer esta costera mas de ducientas sinquenta libras por componerlo en la devida forma. y otro camino que esta muy malo que lo rio se lo va prenendo que tambien costa mucho y este termino no puede sustentar…*

A Gironella «… *mucho necessito y de presiso de construir un nuevo arco a la puente mas cercana de esta villa de manera que en viviendo cresida la agua del rio Llobregat no se pueda pasar y a veces de cresidos danyos a*

Martorell s'arribava a Esparreguera al cap de dues hores, i al cap d'una més, fins a l'hostal de la Fumada de Collbató, on els viatgers trobaven aliments i allotjament, quadres per als animals i cotxeres per arreglar els carruatges; hi paraven també els viatgers que anaven i venien d'Igualada i de Lleida. Des d'aquest punt, el camí carreter enfilava fins al Bruc on s'arribava després de dues hores de camí, i amb 30 minuts més fins a Can Massana. De Can Massana a l'hostal del Brunet de Sant Salvador de Guardiola, que es va construir el 1833 per fer d'hostal i taverna i que es va mantenir obert fins al 1936 quan fou enderrocat, hi havia mitja hora. Des d'aquest punt s'arribava a l'Ollé del Mas fent una hora i quart de camí, el mateix temps que es requeria per arribar a Manresa.

Tot i el llarg trajecte era un camí on circulaven carruatges carregats i que, per tant, el feia competitiu amb les 13h de camí de ferradura que passava per Sabadell i Pont de Vilomara. Un i altre van quedar arraconats quan s'inaugurà, el 1859, el ferrocarril de Barcelona a Manresa que escurçava el trajecte a poc més de dues hores. El 1860 ja circulaven tres trens diaris que sortien de Manresa de matinada, a primera hora del matí i a la tarda, també de tornada, i que feien parada a Sant Vicenç de Castellet, Monistrol de Montserrat, Olesa de Montserrat, Terrassa, Sabadell, Cerdanyola del Vallès, Montcada i Sant Andreu del Palomar, abans d'entrar a Barcelona.

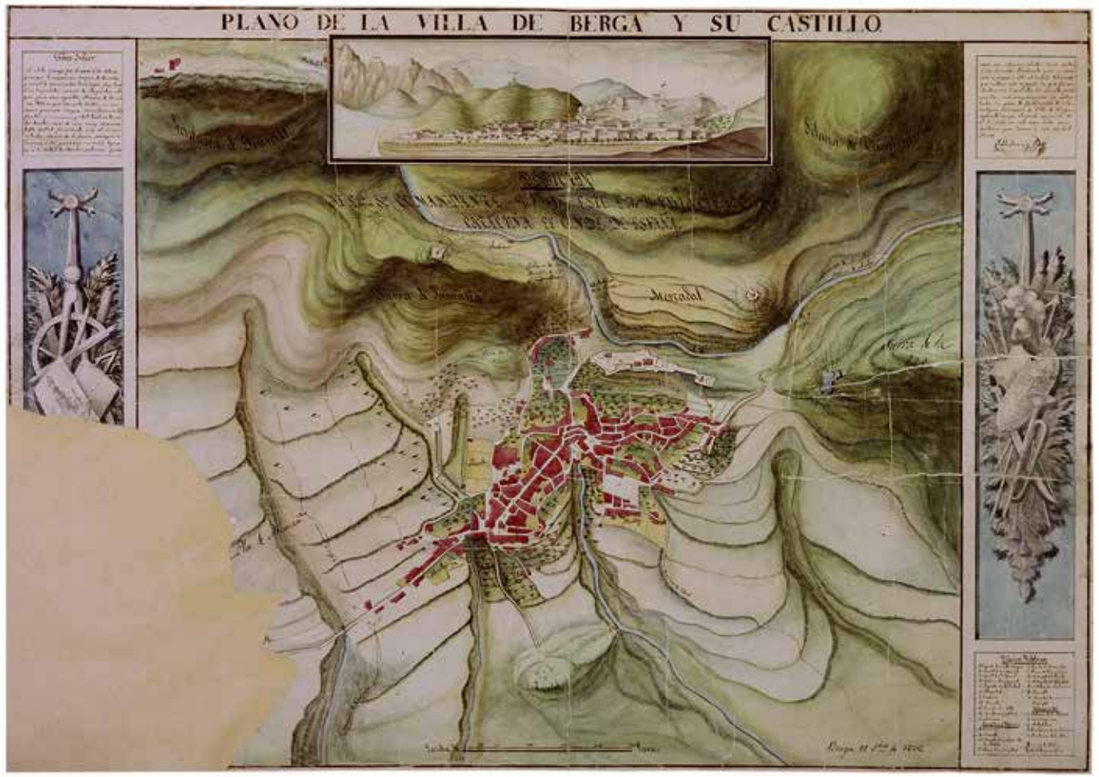
El tren va fer créixer Manresa i va obrir, com veurem més endavant, moltíssimes esperances a la seva àrea d'influència. Quedava pendent el gran repte de les carreteres, especialment les que resseguint Llobregat i Cardener amunt es reclamaven amb insistència i que la Diputació portava a terme amb molta lentitud.

La carretera de l'Alt Llobregat

La carretera del Llobregat, de Manresa o, millor dit de Sallent fins a Berga, entesa com una plataforma de pas, apta per a vehicles de rodes amb l'objectiu de facilitar el transport de mercaderies i incrementar la seva capacitat de càrrega, es va projectar a principis del segle XIX. El 1805 Blas de Aranda, intendent del Principat, redacta, amb una clara visió estratègico-militar, el primer pla general de camins de la província de Barcelona i dibuixa la connexió de Manresa amb Berga via Cardona.

El 1816, la Junta de Comerç va fer una contraproposta a la iniciativa de la *Dirección General de Correos y Caminos del Estado*, que volia reparar les vies malmeses durant el període de la Guerra del Francès; la junta volia enllaçar les ciutats i viles manufactureres i comercials i considerava que, amb la millora dels camins, s'abaratiria el preu del transport perquè els carruatges arraconarien el transport a bast. Consideraven prioritària la comunicació de la industrial Berga amb Manresa i amb Cardona, també amb Vic, a través de l'obertura d'una nova via fins a la capital de l'Osona. Aquest caràcter industrial de Berga i el seu territori emergeix amb força en una data tan primerenca i no farà altra cosa que reforçar-se al llarg de tot el segle XIX, quan el Llobregat esdevé un recurs energètic primordial per a la revolució industrial catalana.

Amb l'adveniment de l'estat liberal a Espanya a partir de 1833 i la divisió en províncies, la de Barcelona va emprendre la construcció de les primeres carreteres bàsiques, entre elles la de Manresa a Berga, una prioritat que el cicle de les guerres carlines frenà, tot i que en els documents de la Diputació s'hi reflecteix el total convenciment que fer carreteres que unissin els pobles industriosos evitava els conflictes bèl·lics. I fou en el marc de la segona guerra carlina (1846-1849) que les peticions recurrents dels ajuntaments de Berga i de Cardona acceleraren el primer projecte



«Plano de la villa de Berga y su castillo» dedicat al comte d'Espanya, datat a Berga el 27 de setembre de 1838 i signat per D. Pablo Janci Villa.

de carretera des de Sabadell fins a Berga el qual fou l'inici de la construcció de l'eix del Llobregat.

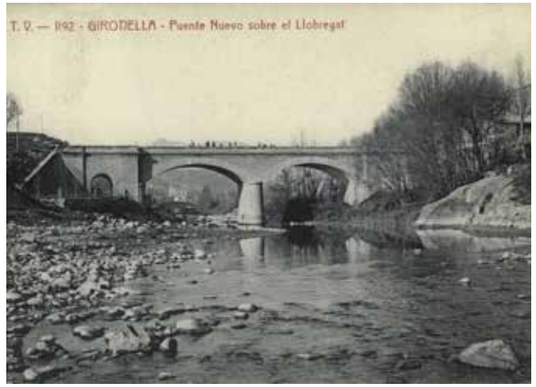
En menys de 40 anys el Berguedà va ser escenari de quatre guerres: la Guerra del Francès, els alçaments reialistes, la guerra dels Malcontents i la Guerra dels Set Anys, que a Catalunya, i especialment a Berga i al Berguedà, s'allargà fins al juliol de 1840 perquè els carlins catalans no van acceptar el conveni de Bergara signat el 29 d'agost de 1839. La comarca va quedar, durant molt temps, eixuta d'activitat industrial i amb una crisi agrícola notable, que no deuria ser diferent a la que s'ha documentat en el cas de la comarca del Solsonès. Entre 1840 i 1846 es vivia una situació

> *«de suma indigencia a numerosas familias, lo que provocará que en mayo de 1847 el capitán general de Cataluña, Manuel Pavía, preocupado por que el hambre pueda empujar a algunos ciudadanos a buscar la soldada en las filas carlistas, intentará paliarla, al menos parcialmente, a costa de su propio bolsillo al hacer entrega al obispo de la diócesis de una donación de una suma de 4.0000 reales, especialmente destinada a ayudar a los elementos más necesitados a causa de la hambruna».*

Fou el general Pavía qui va avalar, el 1848, davant el *Ministerio de Fomento*, la petició de la Diputació de Barcelona per la construcció de la xarxa de carreteres que, pagada per la mateixa Diputació mitjançant impostos extraordinaris sobre béns de consum, havia de fer possible dos objectius estratègics: donar feina als aturats i apartar-los al mateix temps de la temptació d'incorporar-se a les partides dels matiners, i, la no menys important per a un militar, facilitar els desplaçaments de l'exèrcit regular.

Temporalment, almenys fins que hi va haver diners suficients per pagar els jornals de manera puntual i ordenada, força joves, que havien quedat sense feina per la paralització de les fàbriques i tallers, van treballar a les obres de la carretera. El Pla de la Junta de Carreteres estava condicionat pels interessos de l'estament militar, preocupat pels continuats alçaments carlistes i va caldre esperar el primer Pla estatal de carreteres de 1860 perquè la gran majoria de les vies considerades fins aleshores com a provincials fossin recollides en un sentit de xarxa bàsica. L'eix del Llobregat va quedar convertit en una carretera estatal de tercer ordre des de Sant Fruitós de Bages –que partia de la transversal entre Manresa i Vic– fins a Berga, i, amb les revisions successives dels anys 1864 i el 1877, van quedar fixades les altres dues carreteres principals de la comarca; la de Gironella a Vic i l'eix interprovincial entre Solsona i Ribes de Freser, que mai es va arribar construir amb el recorregut inicialment previst, però que va permetre la connexió viària a través de la Pobla de Lillet.

Passar de la planificació a l'execució va ser un procés extremadament complex i llarg. El 1846, es va definir el projecte tècnic de Sabadell fins al pont de Cabrianes, Sallent, Balsareny, Puig-reig, Gironella i Berga. Les obres s'iniciaren en l'ordre de preferència sobre el tram entre Sallent i Berga, que era l'únic del camí antic que no admetia el pas de carruatges. Però el problema endèmic del finançament de la xarxa viària, al llarg de tot el segle XIX, amb els conseqüents abandons de les esplanacions de la carretera deixades sense el ferm per al pas de vehicles, va fer que la seva obertura es dilatés durant dècades.

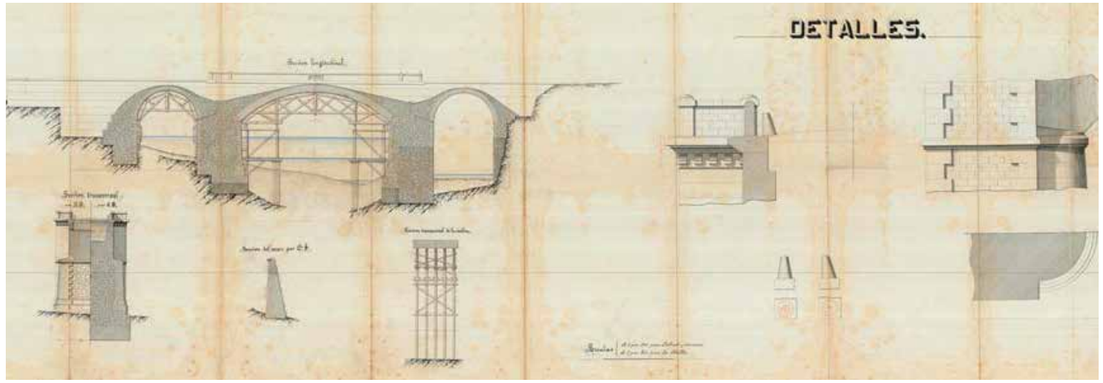


Pont de Gironella, projectat el 1861 per l'enginyer Elzeario Boix Llovateras.

L'Ajuntament de Berga no es cansava de reclamar-la amb insistència; acabada la guerra, el 1841, feia arribar a la Diputació el seu plany: «*La villa de Berga tiene por casi único medio de subsistencia el referido ramo de la industria*», per a l'abastiment de la qual destinava, de manera permanent, més de 100 mules al transport de primeres matèries i producte elaborat via Barcelona. Les obres van començar el 1847 a Sallent, amb diners que la Diputació va obtenir d'un préstec del Banco de Fomento. Es tractava de fer la carretera, però també de donar feina als homes que estaven a l'atur per la crisi fabril, i d'aquesta manera intentar evitar que s'enrolessin amb els *facciosos*, alçats de nou en armes en la que s'ha conegut com a Guerra dels Matiners.

La situació arribà a ser extremadament critica a mitjans segle i la premsa de l'època se'n feu ressò:

> «*Multitud de persones de Berga y sus comarcas, recorren las casas de campo acomodadas, pidiendo pan para su sustento. Algunos hacendados, con una caridad que les honra, reparten semanalmente algunas cuarteas de trigo en pan a cuantas personas llegan a implorar este socorro. La casa Raurell de Sagás y otras muy conocidas, hacen lo propio, y a no ser por estos dignos labradores, mucha gente habría muerto ya de miseria, pues basta decir, que hay infelices que se han visto precisados, por falta de alimentos, a comer la yerba que sirve para abono de los campos, llamada trapadella. Las autoridades de aquella villa han hecho presente a las autoridades de la provincia el misero del país pidiendo la apertura de alguna obra pública: empero es fatal su estrella pues no han podido conseguirlo, ni esperanza alguna*»[10]



El pont sobre el Llobregat, a Cal Rosal, fou projectat el 1876 per l'enginyer Victorià Felip Mas

El 1849, en conèixer la subhasta d'uns nous trams de carretera, l'Ajuntament de Berga torna a escriure a la Diputació, queixant-se de la lentitud dels treballs, que mantenien incomunicada la comarca, que impedien el seu desenvolupament industrial i la implantació de fàbriques que podrien aprofitar els salts d'aigua

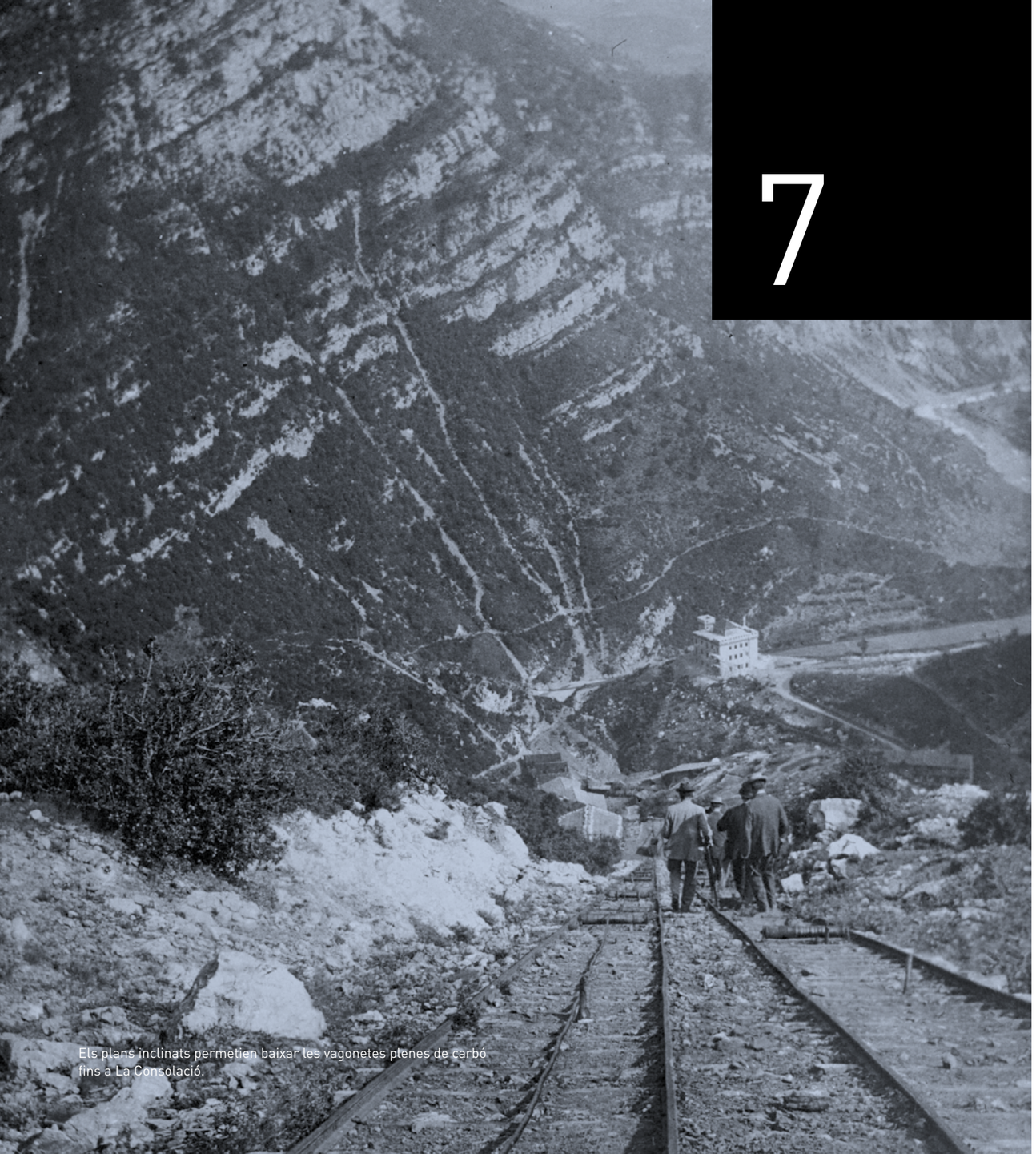
> «*que ofrece el río Llobregat, donde se apresurarían los más capitalistas a levantar grandiosas y magníficas fábricas*»[11]

Es queixaven amb raó perquè el 1860 només s'havien construït 10 quilòmetres dels 45 totals. El 1864, finalment, la carretera arribà a Berga, tot i que amb mancances més que notables, disset anys després d'iniciar-se'n la construcció. El 1878 la Diputació considerà que la carretera fins a Berga es podia donar per finalitzada.

Amb la construcció de la carretera s'organitza un transport de viatgers amb diligències i comença a estructurar-se un conjunt de serveis que coincideixen generalment amb els que avui presten les diferents companyies d'autos de línia. El transport per carruatges combinava amb l'estació del Nord de Manresa, de la línia Barcelona-Saragossa, i, posteriorment, amb les diferents estacions que s'aplegaven al peu del Llobregat després de la construcció del carrilet. Aquest transport de viatgers i mercaderies intenta competir amb el mateix ferrocarril i, a partir de les ordenances aprovades el 1883 per Govern Civil:

10 *El Balear*, martes 6 de junio de 1854, p.2

11 AGDB, Lligall núm. 1095. Documentació relativa a la subhasta i recepció definitiva dels trams 7, 8 i 9 de la carretera Sallent a Berga. Novembre 1849 a octubre 1853. Navas Ferrer, T.: *Història de les carreteres del territori de Barcelona*, Diputació de Barcelona. 2007.



Els plans inclinats permetien baixar les vagonetes plenes de carbó fins a La Consolació.

7

LA CREACIÓ D'UN ESPAI INDUSTRIAL

Fígols-Les Mines

Olano va transformar la conca minera de Berga en una regió minera moderna; la seva obra fou excepcional, tant per la inversió econòmica efectuada com per la introducció de tots els avenços que, al llarg de diferents etapes, va anar incorporant en les seves explotacions. Va posar fi als treballs de construcció de la línia ferroviària fins a Guardiola, el tram més complex per la seva orografia, i que van necessitar de la construcció de túnels i ponts, a més de baixadors i estacions com els de Fígols-Les Mines, a peu de l'explotació que es posà en marxa el 1903, i l'estació final del trajecte, Bagà-Guardiola, on finalment arribà el ferrocarril el 1904. Treballà per augmentar les concessions mineres i va sumar, a les adquirides a *Ferrocarril y Minas de Berga* als termes de Cercs, Fígols, Vallcebre i La Nou, noves concessions a Sant Julià de Cerdanyola, Vallcebre i Saldes[1].

Dues màquines de vapor proporcionaven energia per a la fàbrica de conglomerats (briquetes i ovoides) que estava en funcionament des de 1896 i que el 24 de maig de1899 va visitar l'enginyer inspector segons consta en el *Libro de Visitas* de la empresa minera[2]. Olano va mostrar les seves briquetes i ovoides a l'exposició de carbons de 1901 a Barcelona[3]. Es tractava d'un producte que consumien les locomotores de vapor de moltes companyies ferroviàries que estaven dissenyades per cremar hulla i no toleraven bé carbons de mides menors a 60 mm o que es desfessin amb facilitat, cosa que li passava al lignit.

A partir de 1858 es comencen a fabricar conglomerats, una aglomeració de menuts de carbó i rebuig d'altres combustibles que, barrejats amb brea i quitrà a temperatures altes, formaven una pasta que s'injectava en motlles de fusta de formes diferents –briquetes i ovoides. Totes les conques carboníferes van fabricar-ne; la primera fabricació documentada fou el 1858 a Barruelo de Santullán (Palencia) i el 1860 està documentada la d'Ogassa (Ripollès). El 1911, l'any en que es fundà *Carbones de Berga SA*, havia fabricat prop de dues mil tones d'aquest producte que venia al mercat de Barcelona a 25 pessetes/tona.

Olano desenvolupà una notable xarxa de ferrocarrils de via estreta que comunicaven les galeries situades en els diferents nivells d'explotació, units a la vegada amb una complexa xarxa de plans inclinats, telefèrics i funiculars construïts des de finals del segle XIX fins a mitjans segle XX. Va posar en

1 BOPB, Viernes 31 de marzo de 1905.
2 Arxiu Comarcal de Berga. Fons Hausmann, Mines de Berga. Libro de Visitas.
3 *Exposición de Carbones Minerales Españoles, 1901. Memoria del Jurado,* Diputación de Barcelona 1903, p. 64.

Excursionistes al peu del canal industrial de Berga al seu pas per Fígols-Les Mines

9

EL BERGUEDÀ INDUSTRIAL I L'EXCURSIONISME DE FINALS DEL SEGLE XIX I PRINCIPIS DEL XX

Des del naixement de l'excursionisme a Catalunya[1] que totes les agrupacions van mostrar un gran interès per donar a conèixer els complexos industrials que identificaven amb progrés. A finals del segle XIX, un 10,6 % dels socis del Centre Excursionista de Catalunya (CEC) eren propietaris, industrials i fabricants i el 1881 el centre havia donat suport a la campanya de Foment del Treball Nacional a favor de la indústria nacional i va protestar en contra la política lliurecanvista que impulsava el govern central. El manresà Josep d'Argullol i Serra fou una de les veus més desacatades; fundador, conseller i president del Centre Excursionista del Bages, com a vicepresident de l'Ateneu va llegir-hi una biografia de Joan Güell i Ferrer, el fabricant defensor del proteccionisme.

Francesc Maspons i Labrós, impulsor de la unió de l'Associació d'Excursions Catalana amb l'Associació Catalanista d'Excursions Científique, que va portar a la constitució del Centre Excursionista de Catalunya, i que va presidir entre 1892-96, va escriure:

> *«Cada roca un saltant d'aygua, cada salt d'aygua una fábrica, cada fábrica una colonia, cada colonia un poble, un moviment, la vida y la riquesa que es la prosperitat de Catalunya.»*[2]

Que l'aigua era un recurs energètic de primer ordre no escapava als homes de CEC, que no estalviaven fer comentaris i anotacions sobre les oportunitats d'aquest recurs en les seves obres. Quan el 1882 Cels Gomis escriu part de les *Excursions per la província de Guadalajara*, i coneix les coves de Peña de la Hoz i de Cívica i les seves surgències i salts d'aigua, escriu:

> *«Si aquesta aygua la tinguéssem á Catalunya (…) qué de força desarrollaria, quántas máquinas posaría en moviment, á quánts centenars de brassos donaría feyna!»*

El geòleg Marià Faura i Sans afirmava el 1910:

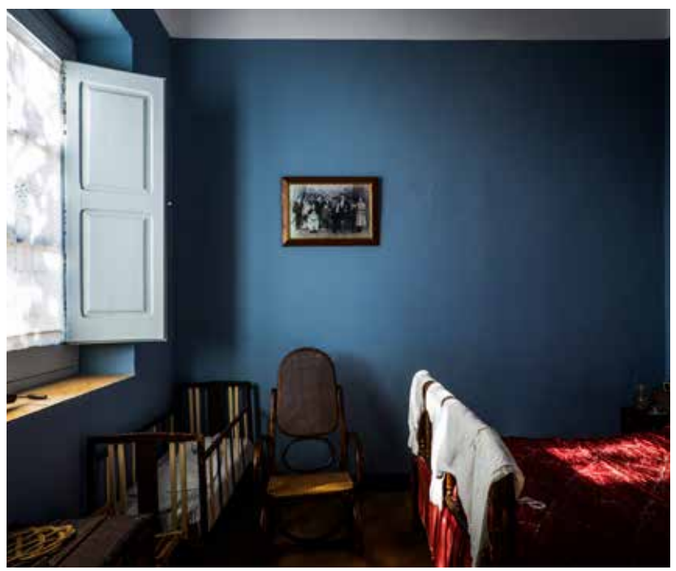
> *«En los Pirineos los fabricantes apuran todos los manantiales para fines industriales, construyéndose obras de gran valor y aprovechando el salto de menor altura.»*

Els pioners de l'excursionisme industrial al Berguedà

Tot i que la secció d'Enginyeria del CEC no es va crear fins al 1916, la visita als espais industrials és molt anterior. No hi ha cap dubte que la preparació i la posterior inauguració de l'Exposició Universal de Barcelona de 1888 va fer créixer l'interès pel procés

1 Roma i Casanovas, F.: *L'excursionisme a Catalunya.1876-1939*, a www.francescroma.net/web/social.pdf

2 Maspons i Labrós, F: «Caràcter i extensió del programa excursionista», *Discurs llegit per D. Francisco de S. Maspons y Labrós president del CEC en la sessió inaugural del corrent any académich per dita associació*. Barcelona, la Renaixensa, 1895.



El Museu de les Mines de Cercs integra, en el seu recorregut, un habitatge miner.

1918. Inauguració de la Cocina Econòmica.

Paramonedes de les Mines de Berga.

cantina[40]. La cantina del ferrocarril i la de Sant Corneli devien funcionar de manera semblant, adquirint els productes a les botigues de Berga i elevant-ne sensiblement el seu preu.

La de Sant Corneli és la que adquireix Olano en comprar les concessions mineres i la finca de Capdevila el 1893. En va adaptar el seu funcionament perquè, tot i que Olano no deuria perdre diners amb la seva gestió, tenia clar que el seu negoci era l'explotació del carbó i, per tant, disposar de mà d'obra treballadora i fidel, era una prioritat. El que, sí que va fer, durant una curta temporada, és posar en marxa el sistema de pagament de sous i cobrament de productes de la Cantina amb "paramonedes", una pràctica molt usual a les grans empreses mineres anglosaxones.

A Catalunya, les paramonedes, les havien començat a fer servir les cooperatives; fetes de bronze o níquel, però també de cartró i llautó, les cooperatives d'arreu de Catalunya i d'Espanya van encunyar milers de monedes d'ús intern, que es podien adquirir a canvi de monedes de curs legal, i que seguien els models de les de la *Rochdale Society of Equitables Pioneers,* però també de les cooperatives fundades a França sota la batuta de Charles Gide, un dels principals teòrics

40 *El Bergadán,* núm. 508, de 30 de mayo de 1886, citado por NOGUERA, J.: «Les primeres explotacions carboníferes al Berguedà», a *L'Erol, revista cultural del Berguedà*, Núm. 54, Berga, p. 21-25.

Els habitants de Peguera davant l'església de Sant Miquel a començaments segle XX.