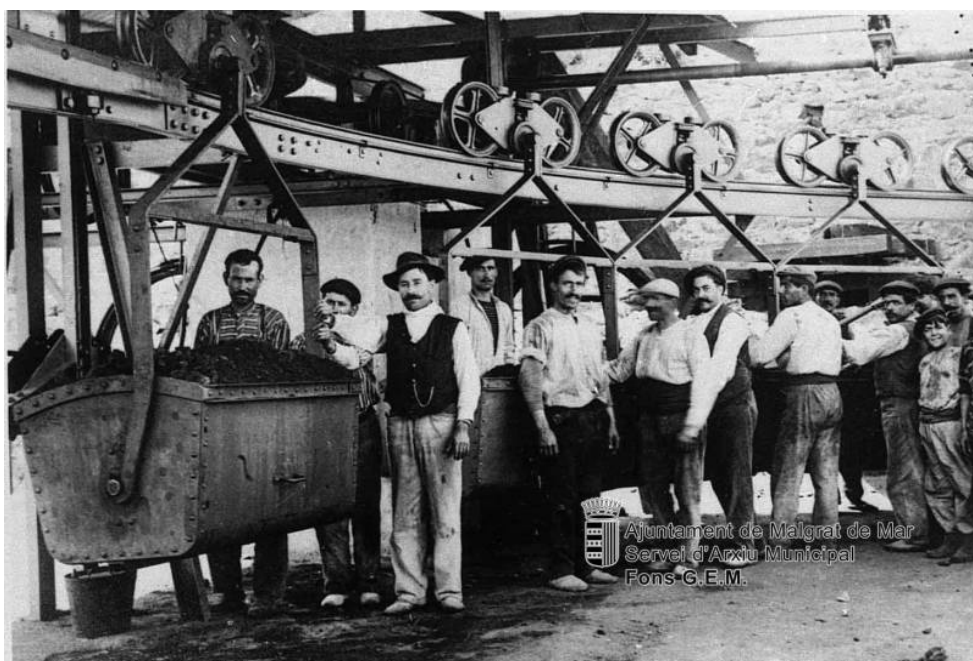




ATRI CULTURA
I PATRIMONI

MINES DE CAN PALOMERES (MALGRAT DE MAR, MARESME). ESTUDI ARQUEOLÒGIC.

1. HISTÒRIA DE LES MINES DE CAN PALOMERES



Caldes de Malavella, juny de 2015.

Joan Llinàs i Pol
Historiador i arqueòleg

ÍNDEX

Índex	p. 1
1. Història de les Mines de Can Palomeres	p. 2
1.1. Les primeres explotacions (1862-1909)	p. 2
1.1.1. Les mines <i>Mazarrón, Josefa i Jenofonte</i>	p. 2
1.1.2. <i>La Abundancia</i> . Primera fase	p. 3
1.1.3. Nova aturada	p. 4
1.2. El complex miner de Mines de Fer de Malgrat (1909-1914).	p. 7
1.2.1. Mines de Fer de Malgrat i l'adquisició de <i>La Abundancia</i>	p. 7
1.2.2. L'ampliació de l'explotació	p. 8
1.2.3. La línia aèria de transport de mineral	p. 11
1.2.4. Primer període: 1910-1911	p. 14
1.2.5. Les vagues de 1910	p. 15
1.2.6. Les mines de Can Palomeres a ple rendiment	p. 16
1.2.7. L'arrendament de les mines de Celrà i la Via Decauville	p. 23
1.3. La darrera etapa (1914-1969)	p. 25
1.3.1. La fallida de la societat Mines de Fer de Malgrat	p. 25
1.3.2. La Compagnia Mineraria Coloniale i Gio Ansaldo & Co	p. 26
1.3.3. El final de les mines de Can Palomeres	p. 28

1. HISTÒRIA DE LES MINES DE CAN PALOMERES

1.1. Les primeres explotacions (1862-1909)

1.1.1. Les mines *Mazarrón, Josefa i Jenofonte*

L'activitat minera a Malgrat va començar en un moment imprecís de mitjans del segle XIX. És significatiu que Pascual Madoz, en el seu monumental *Diccionario Geográfico* (1845-1850), quan parla de Malgrat no faci cap esment a aquesta qüestió, per la qual cosa hem de suposar amb força garanties que els projectes d'extracció del ferro existent al nord-oest del municipi encara no s'havien iniciat.

Hem d'esperar l'any 1861 per trobar el primer indicatiu de l'explotació del mineral de ferro malgratenc, unes mines a cel obert, així com un intent de crear una forja per a la fundició de ferro que en aquells moments s'està construint a la població¹. Aquesta foneria havia de constar de tres alts forns, dels quals el gener de 1862 ja se n'havia construït un, i dues "calcinadores", que aleshores ja estaven enllestides². Tanmateix, l'activitat minera a Malgrat en aquesta primera etapa sembla molt escassa. La mateixa primera notícia que ens esmenta les mines a cel obert ja diu que estaven inactives i, respecte a la forja de ferro, sabem que no va arribar a funcionar mai³.

D'aquesta primera etapa de funcionament de les mines de ferro de Malgrat tenim notícia certa de tres concessions, anomenades *Mazarrón, Josefa i Jenofonte*. La primera la documentem des de 1865⁴ i pertanyia a Josep Maria de Fivaller de Vélaz⁵. Les altres dues, documentades respectivament el 1866 i

¹ *Boletín oficial del Ministerio de Fomento*, t. XXXIX, jul. set. 1861, p. 88.

² *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 26 gener 1862, p. 53.

³ MAURETA, J.; THOS, S. *Descripción física, geológica y minera de la provincia de Barcelona*, Memorias de la Comisión del Mapa Geológico de España, 9. Ministerio de Fomento. Madrid, 1881, p. 420.

⁴ AMMM, id.19.992.

⁵ Josep Maria de Fivaller i de Vélaz (?-1876) era enginyer forestal i de mines. Publicà, entre d'altres, *Memoria sobre el olivo y su cultivo, elaboración del aceite, medios que deben emplearse para que los aceites de España rivalicen con los de Italia* (Palma de Mallorca, 1864). Diputat a Corts per Barcelona els anys 1865 i 1867, fou president de l'Institut Agrícola Català de Sant Isidre.

el 1870, eren de Francesc Juncà i Arrey. La mina *Josefa*, concretament, li fou concedida el 22 de novembre de 1866.

Francesc Juncà va morir el 1870 i va deixar les dues mines als seus germans i hereus, Josep i Àngel, que hi van renunciar. El Govern Civil de Barcelona, que les tenia consignades com a caducades, les va concedir aleshores a Fivaller, que les va afegir a la seva *Mazarrón*, també caducada, les va refondre i les va aglutinar sota una mateixa nova denominació: *La Abundancia*.

1.1.2. La Abundancia. Primera fase.

La nova concessió minera, de 77 Ha, fou delimitada i aprovada el maig de 1872 i ampliada amb 6 Ha el juliol d'aquell mateix any⁶. Tot i que sembla que Fivaller podria tenir la intenció de reactivar l'explotació, que devia haver estat aturada els darrers anys, això no fou possible degut primerament a l'esclat de la Tercera Guerra Carlina (1872-1875) i després a la mort del propi Josep Maria de Fivaller, esdevinguda el 6 de juny de 1876.



Plànol de demarcació de *La Abundancia* (ANC).

⁶ ANC1-641-T-116

Fivaller deixà *La Abundancia* a la seva vídua, Maria Mercè de Ferrer i de Manresa, que la va vendre a Isidor Marquès i Bolet el 22 d'agost de 1880⁷. Marquès amplià la concessió original de 77 Ha amb una nova concessió, de 18 Ha, que fou denominada *Aumento de la Abundancia*, aprovada el 30 d'abril de 1881⁸. Desconeixem si aquesta nova concessió englobava l'ampliació de 6 Ha que havia fet Fivaller l'any 1872, de la qual no en tornem a saber res més.

El mateix 1881 Isidor Marquès reanudà, per fi, l'explotació de les mines⁹, que va continuar el 1882¹⁰. Després d'una aturada, el 1885, es van produir 11.000 tones de mineral, que s'exportà a Bèlgica, i treballaven a les mines a 49 treballadors¹¹. Aquest mateix any, des de França es feien ressò de les excel·lents perspectives de l'explotació, amb uns jaciments que estimaven entre 12 i 14 milions de tones de mineral i extraordinàriament afavorides per la seva ubicació, arran de les grans vies de comunicació tant terrestres com marítimes¹².

1.1.3. Nova aturada

Però l'any 1886 ens trobem de bell nou amb l'explotació aturada, no sabem si de manera provisional o ja definitiva¹³. Tant les fonts com la documentació que coneixem callen fins el 12 de setembre de 1899, en què l'Agència Executiva d'Hisenda es dirigeix a l'Ajuntament de Malgrat de Mar per sol·licitar informació sobre les mines i el seu valor arran d'un expedient obert a Isidor Marquès per impagament¹⁴. No sembla, doncs, que els seus negocis anessin massa bé, i és

⁷ Isidor Marquès i Bolet, d'Igualada, pertanyia a una família benestant. Diversos germans seus foren homes de negocis: Pau, Joaquim, Fidel i Manuel van anar a fer fortuna a Cuba, mentre que un altre germà, Ignasi, era propietari d'una ferreria a Gavà, on hi havia també mines de ferro.

⁸ ANC 1-641-T-455.

⁹ *Estadística Minera de España. 1881*. Madrid: Ministeri de Foment.

¹⁰ *Estadística Minera de España. 1882*. Madrid: Ministeri de Foment.

¹¹ *Estadística Minera de España. 1885*. Madrid: Ministeri de Foment.

¹² *L'Echo des mines et de la métallurgie* 08/09 (A10, N32)

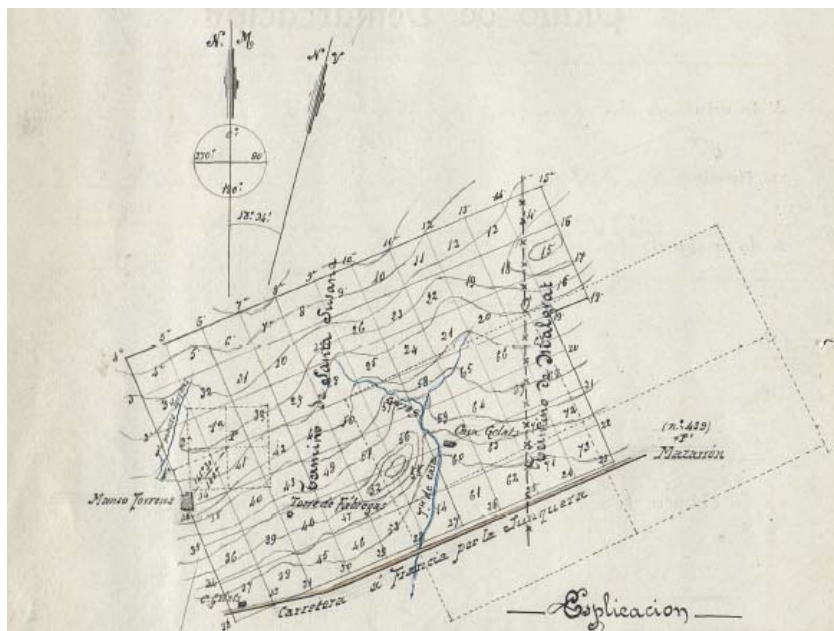
¹³ *Estadística Minera de España. 1886*. Madrid: Ministeri de Foment.

¹⁴ CARDONA, F.; CUENCA, J.; SAMARRA, F.X. *Les mines de Can Palomeres. Malgrat de Mar*. Malgrat de Mar: Ajuntament, 1988, p. 20-21.

molt possible que el silenci documental de tots aquests anys delati que les mines estaven, de bell nou, inactives. El 3 de gener de 1900 Isidor Marquès redacta testament i deixa l'explotació minera al seu fill Josep Marquès i Casajuana.

L'entrada del nou segle sembla, però, que afavoreix una represa de l'activitat entorn de les mines, ja que registrem fins a tres noves concessions mineres a l'entorn de *La Abundancia*:

a. El 2 d'abril de 1900 es crea la mina *Italia*, a cavall dels municipis de Malgrat de Mar i Santa Susanna, de 83 Ha i que limita a llevant amb *La Abundancia*. El sol·licitant és Benjamí Squinavol¹⁵.

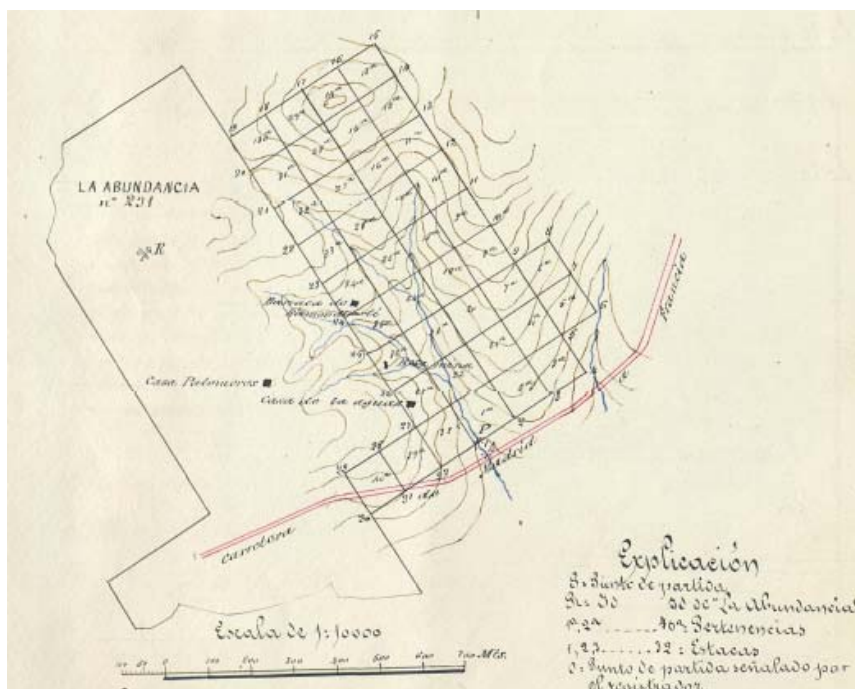


Plànol de delimitació de la concessió minera *Italia*. S'hi aprecia la ubicació de l'antiga concessió *Mazarrón*.(ANC)

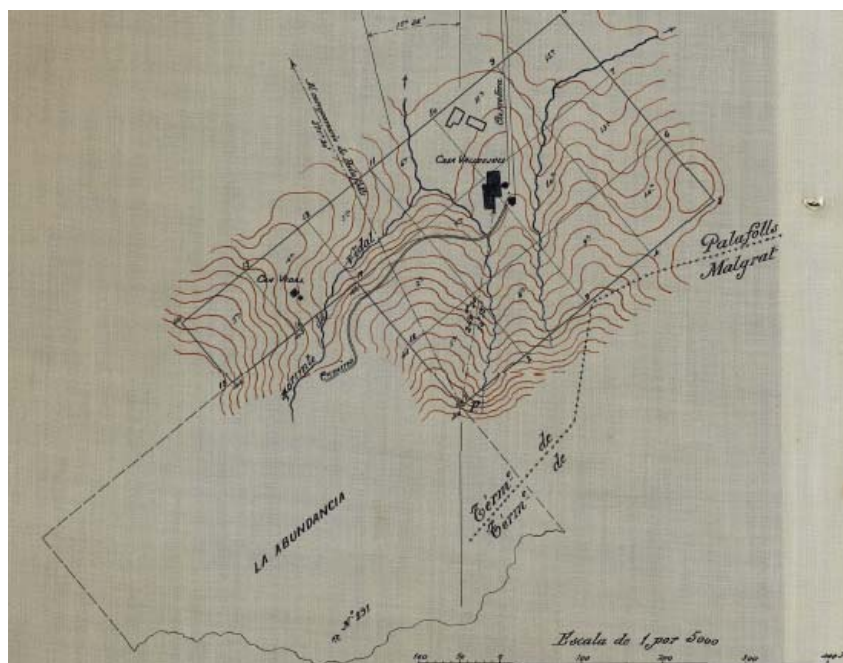
b. L'any 1901 malgratenc Joan Campasol i Calvell registra la concessió minera *San Juan*, de 64 Ha, a cavall dels termes de Malgrat de Mar i Palafrons, al turó d'en Serra i Mas Johé, a llevant de can Palomeres¹⁶.

¹⁵ ANC1-641-T-825

¹⁶ ANC1-641-T-1043

Plànol de delimitació de la concessió minera *San Juan* (ANC)

c. L'abril de 1904, Ramon de Manresa i de Castells registra la mina *San Ramon*, de 32 Ha, entre els termes de Malgrat i Palafolls, a la zona de can Valldejuli. Al final, la concessió acabà essent de 14 Ha i centrada tota en el terme de Palafolls¹⁷.

Plànol de delimitació de la concessió minera *San Ramon* (ANC)

¹⁷ ANC1-641-T-1294 i 1295

A aquestes noves concessions, que delaten si més no la represa de l'interès per explotar els jaciments de ferro de la zona a partir de l'any 1900, cal afegir-hi la compra les mines *La Abundancia* i *Aumento a la Abundancia* que efectua François de Crévécœur a Josep Marquès, el 21 de novembre de 1905.

No sembla, tanmateix, que tot això comporti l'inici de cap tasca remarcable pel que fa a les extraccions. De fet quan, el 30 de desembre de 1907, la societat francesa A.M.Gaschen demana informació a l'Ajuntament de Malgrat sobre les mines de ferro existents en el municipi, la resposta és que n'hi ha quatre (*La Abundancia*, *La del Pozo*, *Angelita* i *Las Guillas*), que pertangueren a Isidor Marquès i que ara són d'Enric Alexandre, que en aquests moments no s'exploten (tot i que en el passat s'hi havien extret grans quantitats de mineral) i que hi pesen alguns endarreriments de contribució¹⁸.

Cal remarcar l'esment a la figura d'Enric Alexandre i a tres mines que no tenim documentades (*La del Pozo*, *Angelita* i *Las Guillas*). Més que a concessions, sembla que aquests tres noms farien referència a galeries concretes. Sabem que la mina *Angelita*, per exemple, es troba dins del gran complex construït a partir de 1909 per la societat Mines de Fer de Malgrat (v. infra), tot i que s'hauria obert amb anterioritat. Per altra banda, *La Abundancia* pertanyia el 1907 a François de Crévécœur i no a Enric Alexandre, tal com diu l'Ajuntament. El fet que no surtin esmentades les concessions recents d' *Italia*, *San Juan* i *San Ramón* es deu segurament a què no s'hi havia iniciat l'explotació.

1.2. El complex miner de Mines de Fer de Malgrat (1909-1914)

1.2.1. Mines de Fer de Malgrat i l'adquisició de *La Abundancia*

El 2 de novembre de 1909 l'enginyer Raymond-Jean Abelous, apoderat de François de Crévécœur, i Alejandro Emilio Martín en nom de la societat anònima Mines de Fer de Malgrat signaven a la notaria de Joan Soler i Vilarasau, a Barcelona, el contracte de compravenda de les concessions

¹⁸ AMMM, *Correspondència*.

mineres *La Abundancia* i *Aumento a la Abundancia*. El preu estipulat fou de 100.000 pessetes¹⁹.

La societat Mines de Fer de Malgrat, amb seu al carrer Helder, 5, de París, havia estat constituïda a la capital francesa el 16 de juliol de 1909, amb un capital inicial de 1.450.000 francs dividit en 5.800 accions de 250 francs cadascuna, 1.200 de les quals quedaren en mans del mateix R.J. Abelous, que va aportar 500.000 francs a la nova societat. El president del consell d'administració i fundador de la societat era Louis-Jean Girod, resident a Aix-les-Bains, cavaller de la Legió d'Honor, i que havia estat governador general de l'India Francesa entre 1896-1898. Raymond-Jean Abelous en fou el gerent. En el consell d'administració de la nova empresa hi figuraven també Jacques Depret i Philippe Ricard, aquest darrer banquer de París.

El director de l'explotació de Malgrat fou l'enginyer mataroní Antoni Fonrodona i Domènech.

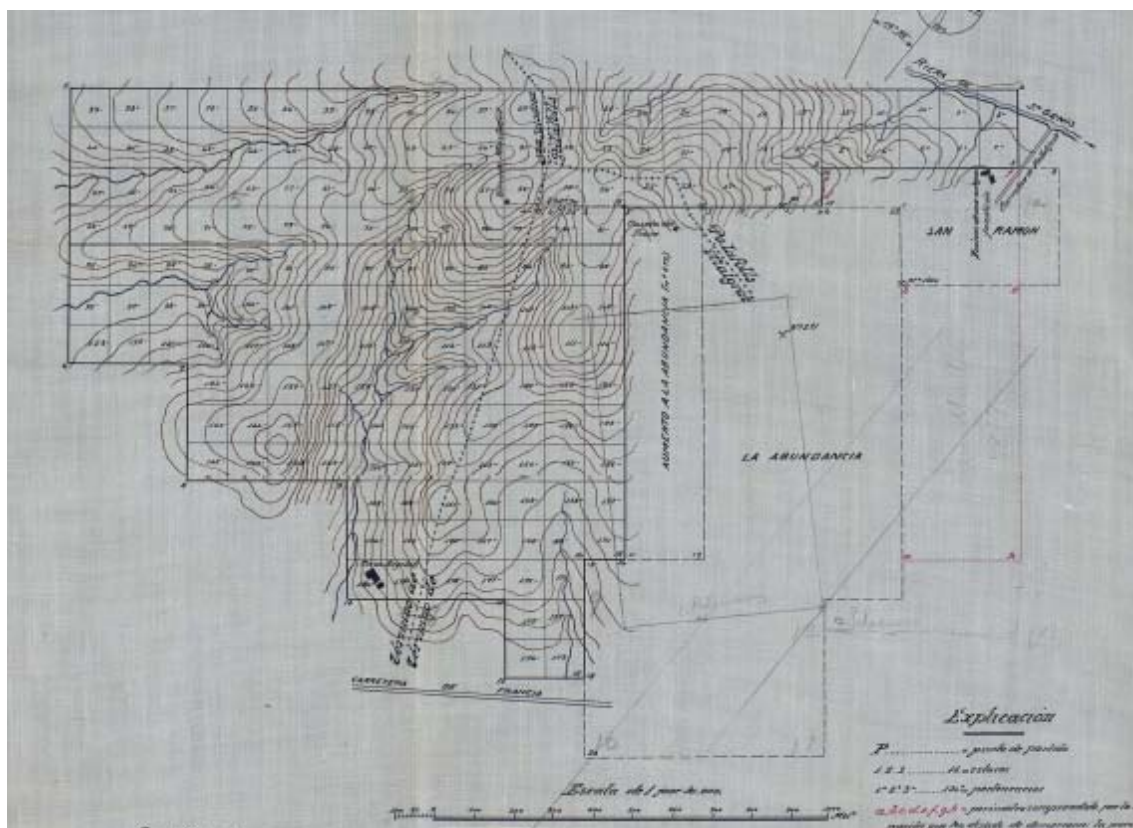
1.2.2. L'ampliació de l'explotació

Al cap de pocs mesos d'haver endegat el seu projecte empresarial la societat Mines de Fer de Malgrat va ampliar l'explotació minera amb dues noves concessions, *Rica Esperanza* i *San Martín*, que pràcticament deixaven en les seves mans la totalitat dels jaciments de ferro de Malgrat, Santa Susanna i Palafolls.

Per una banda, l'extensa concessió *Rica Esperanza*, de 212 Ha, s'estenia a ponent i al nord de *La Abundancia*, entre els termes de Malgrat, Palafolls i Santa Susanna, on englobava una part de l'anterior concessió *Italia*, creada el 1900. La sol·licitud de registre porta la data de 31 de desembre de 1909, i la seva aprovació es realitzà el 31 d'agost de 1910²⁰.

¹⁹ ANC1-641-T-116

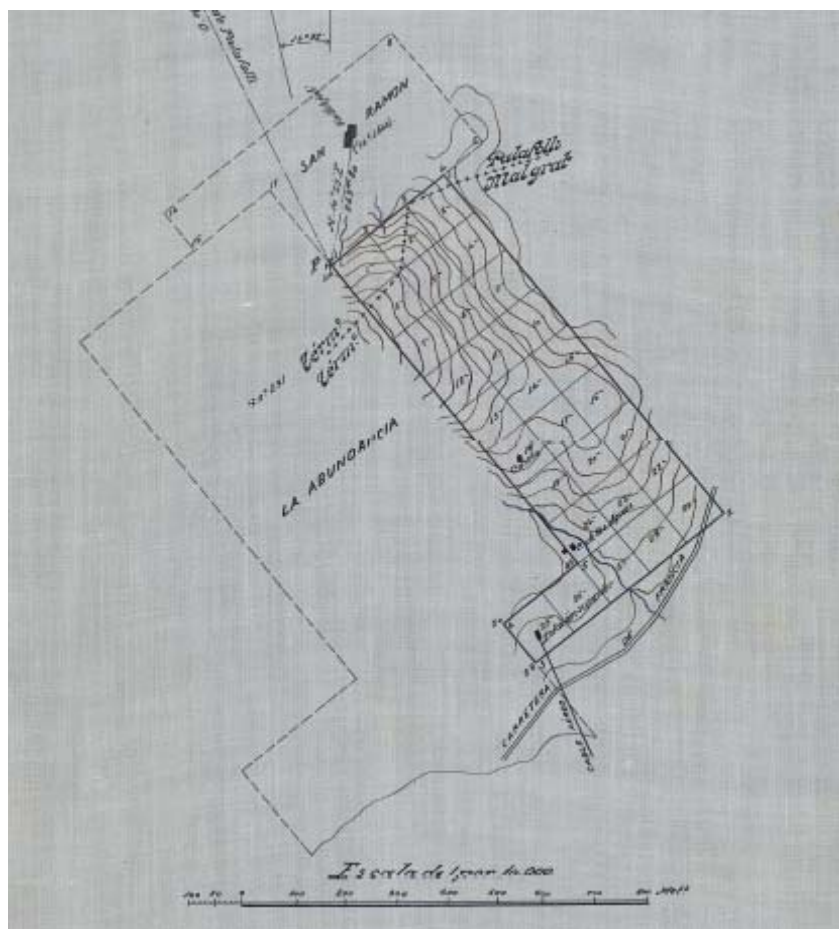
²⁰ ANC1-641-T-1457



Plànol de la concessió minera *Rica Esperanza* (ANC).

Per altra banda, el 4 de juny de 1910, la mateixa societat presentava la sol·licitud de registre de la mina *San Martín*, de 29 Ha, situada a llevant i a tocar de *La Abundancia*, en el mateix indret on el 1901 s'havia registrat l'anterior concessió minera *San Juan*. L'aprovació d'aquesta concessió s'efectuà l'1 de desembre de 1910²¹.

²¹ ANC1-641-T-1472

Plànol de la concessió minera *San Martín* (ANC)

Quedava així en mans de la societat Mines de Fer de Malgrat un extens territori de 336 Ha del qual només en restava exclosa la petita concessió *San Ramón*, al NE i dins del terme de Palafolls, creada l'any 1904 en favor de Ramon de Manresa i de Castells. Aquest mateix personatge el 9 de maig de 1910 sol·licità una nova concessió minera de 18 Ha, denominada *Santa Julia*, que s'ubicaria al nord de *La Abundancia* i a l'oest de la *San Ramón*, en terrenys que quedaven inclosos dins la concessió *Rica Esperanza*, sol·licitada feia pocs mesos per Mines de Fer de Malgrat i pendent d'aprovació²². Donat que aquesta darrera concessió fou aprovada i que no sabem res més de la sol·licitada per Ramon de Manresa, hem de pensar que la mina *Santa Julia* no va veure mai la llum. Igualment, sembla que la concessió minera *San Ramón* va romandre inactiva.

22 ANC1-641-T-1474

Esmentem, finalment, que les noves concessions de Mines de Fer de Malgrat, *Rica Esperanza* i *San Martín*, no arribaren a ser mai objecte d'explotació per part de la societat minera francesa, que -com veurem- cessà la seva activitat l'agost de 1914 i entrà en fallida el març de 1916.

1.2.3. La línia aèria de transport de mineral

L'objecte de la societat era tan clar i evident com el seu nom indica, l'explotació de les mines de ferro de Malgrat, i a tal efecte es posà a treballar de seguida. Tant és així que el 24 d'agost de 1909, al cap de poc més d'un mes de la constitució de la societat i més de dos mesos abans de formalitzar el contracte de compravenda, Mines de Fer de Malgrat ja va presentar al govern civil de Barcelona la sol·licitud per construir una línia aèria de transport de mineral i una estació de descàrrega dins del mar. Si bé és cert que els tràmits per autoritzar aquestes obres s'allargaren fins el 23 de febrer de 1910, en què foren aprovades definitivament, la rapidesa amb què actuà la societat per endegar el projecte demostra una planificació acurada i un desig d'abocar-hi, com així va ser, una gran quantitat de recursos²³.

Aquesta línia aèria de transport de mineral des de l'estació de càrrega, situada prop de la carretera general, i l'estació de descàrrega, construïda dins del mar, a uns 400 metres de la platja, fou sens dubte l'obra més visible i espectacular de l'explotació minera malgratenca i la que evidencia d'una manera més diàfana l'ambició dels seus promotors de convertir les mines de ferro de Malgrat en una de les explotacions mineres més remarcables del país.

²³ ANC1-691-T-10184; AMMM, *Correspondència*.



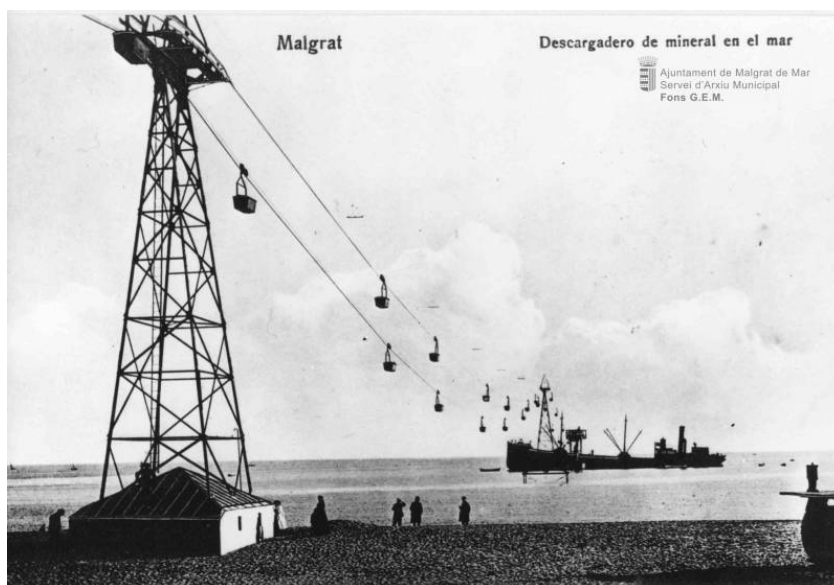
Croquis del recorregut de l'aeri, extret del projecte de construcció de la línia (ANC)

Per la seva espectacularitat, el telefèric de les mines, com el podríem anomenar, va presidir durant uns anys l'skyline de Malgrat d'una manera contundent, i així es reflecteix en les diverses fotografies que se'n conserven.



Imatge de diverses persones a la platja de Malgrat, amb les dues darreres torres de l'aeri i la Piona presidint el paisatge (AMMM, fons Juli Cardona i Gironès)

La línia fou projectada per l'enginyer Luis Bittini. Discorria en línia recta i cobria una longitud de 1.378 metres, des de l'estació de càrrega a la de descàrrega. Estava composta per cables d'acer recolzats sobre diverses torres de ferro i creuava la carretera general, el camí veïnal de Malgrat a Pineda i la línia de ferrocarril Barcelona-Blanes. Per tal de protegir els viatgers d'aquests tres vials de possibles abocaments accidentals de mineral es construïren sobre cadascun d'ells sengles ponts metàl·lics de protecció sobre els quals discorria el telefèric. Aquests ponts servien alhora de recolzament de la línia, de manera que, sumats a les 9 torres i sense comptar els punts de sortida (carregador) i arribada (descarregador), els cables comptaven en total amb 12 punts de suport. Eren especialment destacables, per les seves majors dimensions i la seva ubicació les dues darreres torres (torre 11 a la platja i torre 12 dins del mar), així com el descarregador, igualment dins del mar, conegut popularment amb el nom de "la Pilona". Les imatges que se'n conserven ho evidencien a bastament.



Vista del tram marítim de l'aeri, amb la torre de la platja en primer terme (AMMM, fons G.E.M.)

Aquesta era, però, la part més visible i espectacular del complex, i la que assegurava la sortida del mineral per via marítima, necessària no tan sols per amortitzar la inversió de la societat explotadora, sinó també perquè el negoci prosperés amb els desitjats beneficis per als seus promotors. Però l'activitat de

la societat començava a les zones d'extracció de mineral i continuava amb el transport del mineral mitjançant vagonetes des de les bocamines fins a l'estació de càrrega. I per això va caldre obrir tot un seguit de galeries, adequar un sistema de càrrega a les vagonetes, instal·lar una línia de transport terrestre mitjançant rails i construir l'estació de càrrega i els seus mecanismes.

1.2.4. Primer període: 1910-1911

La construcció de la línia aèria de càrrega en vaixells s'allargà diversos mesos, fins ben entrat el 1911, i el primer carregament en un vaixell, el *Cardenia*, no es va realitzar fins el 12 de novembre de 1911. Mentrestant, els dos anys que van transcórrer des de l'adquisició de la concessió, la societat Mines de Fer de Malgrat es va dedicar a organitzar l'explotació, construir les infraestructures i a treballar a fons en l'obertura de galeries i en l'extracció i triatge del mineral. De fet, la primera remesa de dinamita que s'autoritza a l'explotació data del 6 d'octubre de 1909²⁴. L'extracció del mineral fou de 8.000 tones l'any 1910 i 7.014 el 1911²⁵.

Per això era primordial aconseguir mà d'obra. Un seguit d'anuncis a la premsa de l'època, publicats entre novembre de 1909 i febrer de 1910, delaten una campanya d'oferta de treball a les mines que fou coberta, aparentment, sense massa problemes²⁶. La major part dels treballadors a les mines malgratenques procedien de Múrcia, on ja hi havia una tradició minera important; de fet, una població minera destacada de Múrcia era ni més ni menys que Mazarrón, que havia donat nom a una de les concessions mineres primigènies de Malgrat, qui sap si a causa de la procedència dels seus promotors o bé de la seva mà d'obra. En tot cas, la crisi en què pels volts de 1909-1910 es trobava immersa la mineria murciana va permetre fornir de mà d'obra especialitzada la nova explotació de Malgrat. Segons el padró d'habitants de Malgrat de l'any 1910 procedien de Múrcia (La Unión, Lorca, Cartagena, Águilas, Mazarrón, Pacheco,

²⁴ AMMM, *Correspondència*

²⁵ *Estadística Minera de España. 1910 i 1911*. Madrid: Ministeri de Foment.

²⁶ *Crónica Meridional. Diario liberal independiente*. 03/11/1909; 12/11/1909; 18/01/1910; 29/01/1910; 08/02/1910; 10/02/1910; 16/02/1910.

Alhama...) 103 habitants, als quals cal sumar-ne alguns més provinents d'Almeria per idèntiques causes, i en aquell període treballaven a les mines de can Palomeres 96 treballadors²⁷.

1.2.5. Les vagues de 1910

Més enllà de la duresa inherent a aquest tipus de feina, ben aviat va emergir una conflictivitat laboral, que es va concretar en dues importants vagues que van paralitzar l'activitat a les mines.

La primera vaga va tenir lloc entre els dies 8 i 14 de març de 1910. Els miners demanaven un augment de salari per als escombrers, un canvi en les persones dels encarregats i la reducció de la jornada laboral, que era de 10 hores. Les dues primeres peticions foren ateses, cosa que va permetre la tornada a la feina dels treballadors.

La segona vaga, molt més important, es va perllongar entre els dies 5 d'abril i 10 de juny de 1910. Les principals reivindicacions foren la readmissió de 14 treballadors acomiadats i la sol·licitud de cobrament de la meitat dels jornals perduts durant l'anterior vaga. Des de la patronal acceptaren tan sols readmetre els treballadors acomiadats, llevat de 4 o 5. Aquesta vegada els treballadors es van organitzar en una associació (*Agrupación Minera de Malgrat*), constituïda el 19 d'abril de 1910, que vehiculà les reivindicacions dels treballadors i els representà en les diferents negociacions que hi van haver tant amb l'empresa com amb l'Administració²⁸.

La vaga no fou total, ja que un nombre variable (i creixent) de treballadors va continuar en el seu lloc de treball, protegits per la guàrdia civil. Iniciaren la vaga 96 dels 104 treballadors aleshores empleats a les mines, però entre mitjans d'abril i primers de maig el nombre de treballadors que tornaren a la feina augmentà progressivament fins a uns 60. Hi hagué moments de tibantor i fins i

²⁷ COLLADO, G.; SODY, À. "Presencia murciana en Malgrat", *Ateneu*, 5, 1993, p. 4-11.

²⁸ AMMM, id. 40.916. No es té constància que, més enllà de la vaga, aquesta associació continués funcionant. De fet, un ofici de l'Ajuntament del 14 d'octubre de 1911, esmenta que "*La Agrupación minera se disolvió hace tiempo espontáneamente por haberse ausentado de la localidad casi todos los socios que la componían*" (AMMM, *Correspondència*).

tot de petits enfrontaments, com el que va tenir lloc el 16 d'abril a l'estació de tren i que es va saldar amb un ferit lleu²⁹.

Entre finals d'abril i mitjans de maig fracassaren diverses negociacions a causa de la intransigència de les dues parts, però a finals de maig es manifesta un important desinflament de la vaga. Alguns dels treballadors han deixat la feina i d'altres s'han reincorporat, de tal manera que el 30 de maig resten 16 treballadors en vaga enfront dels 90 que treballen. La vaga acaba el 10 de juny amb l'acomiadament de 5 dels treballadors en vaga que no havien marxat. Les reivindicacions inicials dels treballadors no foren, al final, ateses.

No es té esment de cap altre conflicte laboral clarament manifest al llarg del funcionament de l'explotació, però hi ha alguns successos que demostren que la problemàtica no va quedar del tot solucionada. El més rellevant i significatiu va esdevenir la nit del 28 de febrer a l'1 de març de 1911, quan algú va llançar petroli i encendre un petit foc -que no es va estendre i fou controlat ràpidament- al portal de les oficines de l'empresa, que també servien d'habitatge al director de les mines, Antoni Fonrodona³⁰.

1.2.6. Les mines de can Palomeres, a ple rendiment

A partir de finals del 1911 el complex miner instal·lat per la societat Mines de Fer de Malgrat va funcionar a ple rendiment.

Si bé és impossible discriminar entre quines mines foren excavades per la societat en el període 1909-1914 i quines pertanyen a explotacions anteriors o posteriors, és molt probable que la immensa major part de les galeries pertanyin al primer grup. Ja hem vist com els primers intents (llevat del període 1881-1885) no foren massa fructífers i ja veurem després com els que vindrien més endavant tampoc ho havien de ser.

Per tant, hem de considerar que quasi totes les galeries excavades pertanyen a aquest període, així com la totalitat de les escasses restes que romanen de les

²⁹ AMMM, Correspondència. *La Vanguardia* 16/04/1910.

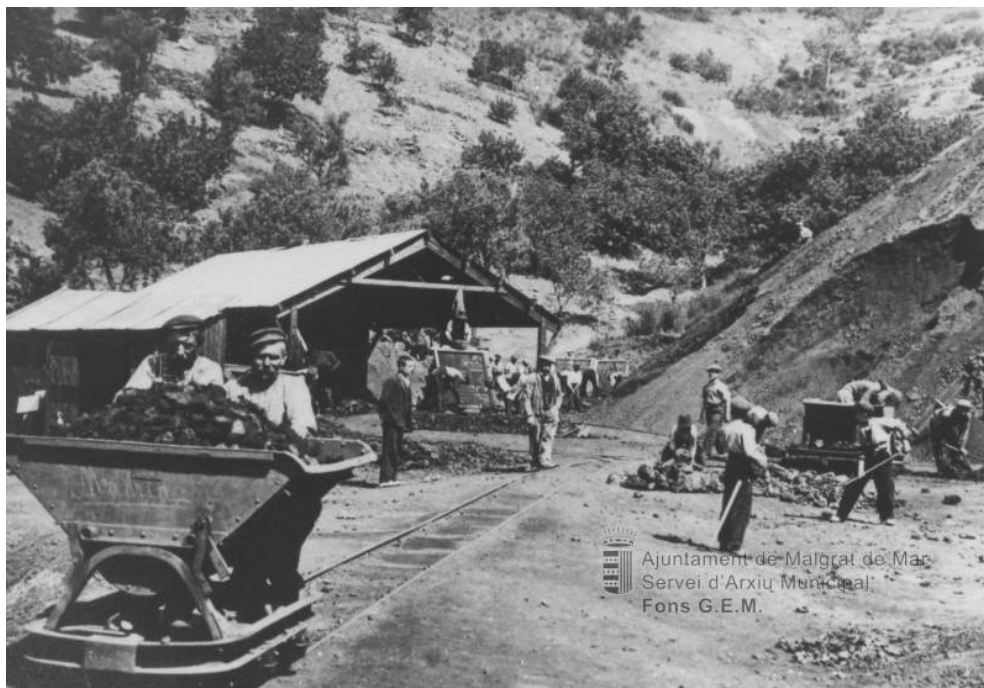
³⁰ *La Vanguardia*, 05/03/1911.

instal·lacions de transport del mineral des de les mines fins al descarregador. Hem de diferenciar quatre grans sectors de galeries:

1. Mina Gran.
2. Mina Nord (o mina Charo).
3. Mines Baixes.
4. Mina Oriental.

La Mina Gran, ubicada al centre de l'explotació i a la part alta del vessant occidental de la muntanya de can Palomeres, presenta una densa i intrincada xarxa de galeries i diverses bocamines (nº 8 a 11), mentre que la Mina *Charo*, situada al vessant més nord-occidental de la muntanya té una bocamina principal (nº 12).

El material extret d'aquestes dues mines, així com segurament el de les tres mines Baixes superiors (nº 1, 2 i 3) s'acopiava a l'esplanada que s'estén davant de la mina 3, on s'efectuava el procés de selecció del material extret. En aquest indret actualment s'aprecien algunes restes de construccions quasi inidentificables, que segurament correspondrien a un cobert i a una barraca que es documenten en aquest indret en les fotografies de l'època.



Esplanada davant de la mina *Angelita*, on se seleccionava el material (AMMM, fons G.E.M.)

Des d'aquest indret, el material seleccionat es carregava a les vagonetes mitjançant una rampa que salvava un desnivell de 20 m i abocava a l'interior del carregador, una construcció feta d'obra de maçoneria, de la qual encara preservem el túnel d'entrada i bona part del mur frontal.



Carregador de vagonetes (AMMM, fons Juli Cardona i Gironès).

Des d'aquí, les vagonetes amb el material seleccionat empenien un camí, el camí inferior, que discorria al llarg de quasi 1 km en pendent i en direcció sud-est, fins arribar a l'estació de càrrega. En el primer tram d'aquest camí s'obrien quatre bocamines més, pertanyents a la resta de mines Baixes (nº 4, 5, 6 i 7), a les quals les vagonetes també tenien accés.



Vista de la vall de la riera de can Palomeres durant el període de l'explotació minera, on s'aprecia bona part del recorregut entre les boques de les mines i l'estació de càrrega. En primer terme, el carregador de vagonetes (AMMM, fons Juli Cardona i Girons)

Sis de les set boques de les Mines Baixes presenten l'entrada construïda amb maó vist, fetes en un estil semblant i actualment es troben en un estat de conservació raonablement bo. Amb pocs dubtes, aquestes bocamines foren construïdes per l'explotació dels anys 1909-1914.



Una de les entrades a les mines Baixes (mina 2) a l'actualitat.

L'estació de càrrega constava de tres elements principals, un edifici administratiu i de serveis, el carregador de les vagonetes de l'aeri i un cobert on hi havia la maquinària. El carregador estava compost a la part superior pel tram final de les vies per on circulaven les vagonetes que venien de les mines. En aquest punt s'abocava el mineral de les vagonetes, que eren basculants, cap a dins d'una tremuja que tenia l'extrem inferior dins d'un túnel en forma de U per on entraven les vagonetes buides de l'aeri. El mineral que eixia de la tremuja omplia les vagonetes de l'aeri, que sortien pel braç oposat de la U i tot seguit iniciaven el recorregut aeri de 1380 metres que separava l'estació de càrrega de terra ferma amb el descarregador dins del mar.



Estació de càrrega. A la part superior veiem el tram final de la via de les vagonetes que venien de les mines. El material s'abocava en el munt que es veu a la dreta, des d'on s'efectuava una darrera tria, el resultat de la qual passava a dins de la tremuja que omplia les vagonetes de l'aeri, que iniciava aquí el seu recorregut (AMMM, fons Juli Cardona i Gironès).



El mateix indret al cap d'un temps. El material descartat ha anat cobrint les estructures de càrrega de l'aeri, que s'ha convertit en un túnel (A.T.V.)



L'aeri passant per sobre de la via del ferrocarril, amb el pont de protecció (AMMM, fons G.E.M.)

D'aquest descarregador dins del mar, conegut com la Pilona, avui en conservem la base de formigó i l'arrencament de les quatre potes metàl·liques. Les imatges antigues ens mostren una estructura metàl·lica en forma de torre amb una plataforma superior, que era per on arribaven carregades les vagonetes de l'aeri abans d'abocar el mineral a l'interior del vaixell i girar cua per tornar, buides, a l'estació de càrrega.

Cada vagoneta podia contenir aproximadament una tona de mineral i hi havia unes 40 vagonetes, per la qual cosa es calcula que, en funció de la capacitat del vaixell, cada embarcació podia trigar entre 7 i 10 dies per carregar-se del tot. Entre el novembre de 1911 i l'agost de 1914 des de la Pilona es van carregar amb aquest sistema un total de 21 vaixells, que tenien com a destí els ports de Middlesborough, a Anglaterra, i Rotterdam, a Holanda. Durant aquest temps, doncs, les mines de can Palomeres van treballar a ple rendiment.



La Piona, des de la coberta d'un vaixell (AMMM, fons Juli Cardona i Gironès)

1.2.7. L'arrendament de les mines de Celrà i la Via Decauville

L'any més productiu fou el 1912, en què s'extragueren de les mines de Malgrat fins a 34.695 tones de mineral, totes concentrades a la concessió *La Abundancia*³¹. Bona part d'aquest mineral, així com el que s'havia extret els anys 1910 i 1911, trobà ràpida sortida gràcies sobretot al contracte signat a finals de novembre de 1911 entre Mines de Fer de Malgrat i la societat M.G.Fergusson and Co Ltd., en el qual es concretaven els diversos carregaments fins a finals del 1912: un primer carregament immediat de 4.100 tones en el vaixell S.S. *Paulina*, i 34.000 tones més a carregar al llarg de tot l'any 1912³². Com es pot veure, les tones de mineral expressades en el contracte quadren perfectament amb les que l'*Estadística Minera de España* diu que es van extreure de les mines de Malgrat aquell any.

També el 1912 la societat va decidir ampliar el negoci amb l'arrendament de les mines de ferro *Niño Jesús* i *Victoria Esperanza* de Celrà (Gironès), que foren així reactivades després d'uns anys d'inactivitat. A banda de l'èxit de

³¹ *Estadística Minera de España. 1912*. Madrid: Ministeri de Foment.

³² CARDONA, F.; CUENCA, X.; SAMARRA, F.X., *Les mines...* cit., p. 33-35.

l'explotació malgratenca, va pesar també en aquesta decisió el fet que Celrà tingués estació de ferrocarril. Això permetria que el mineral celranenc, després de cobrir per via fèrria els 58 km que separen les estacions de Celrà i Malgrat, pogués aprofitar les instal·lacions de càrrega i descàrrega marítima malgratenca i ser embarcat en els mateixos vaixells atracats a la Pilona.

Tanmateix, potser hi ha una altra explicació per aquest arrendament de les mines de Celrà. Tot i que no tenim les dades concretes, sabem que el 1913 la producció de les mines de Malgrat va baixar significativament³³, segons sembla arran d'un cert esgotament dels jaciments. Així, el recurs a l'explotació de Celrà s'explicaria també no només per una necessitat de mantenir en funcionament les costoses infraestructures de càrrega i descàrrega de Malgrat, sinó també per assegurar la viabilitat de la mateixa empresa explotadora amb material procedent d'un altre indret.

Sigui com sigui, el 1913 Mines de Fer de Malgrat no va poder encara recórrer al mineral de Celrà, ja que va caldre reparar el cable de transport entre les mines i l'estació celranenca, de més de 2 km de llarg, i construir una línia de transport (una Via Decauville) del mineral des de l'estació de ferrocarril de Malgrat fins a l'estació de càrrega de les mines.

El projecte de construcció d'aquesta línia, que era mitjançant rails i tracció animal, es va començar a redactar ja l'any 1912, però els tràmits administratius foren lents i complicats, i no es va aprovar del tot fins el 21 de febrer de 1914³⁴. La Via Decauville projectada a Malgrat s'iniciava a l'estació de ferrocarril, on l'empresa hi va construir un moll de descàrrega, travessava la riera de Palafolls mitjançant un pont i feia la major part del seu recorregut de forma paral·lela a la riera, pel seu costat esquerre, tot passant per sobre de la mota que separava el curs de la riera dels camps i hortes del costat. Els darrers 98 metres se'n separava per atènyer, amb una darrera pujada i amb doble via, l'estació de càrrega de les mines. El transport del mineral es feia amb vagonetes de tracció animal que circulaven sobre dos rails.

³³ *Estadística Minera de España. 1913*. Madrid: Ministeri de Foment.

³⁴ AMMM, id. 20.078.

Obtingut finalment el permís, la construcció de la Via Decauville fou ràpida i entrà en funcionament al cap de poc temps. D'aquesta manera, durant uns mesos el complex miner de Malgrat, experimentà una certa revifada, fins que - d'una manera dramàtica- cessà l'activitat sobtadament l'agost de 1914.

La causa fou l'esclat de la Primera Guerra Mundial el 28 de juliol, que afectà molt seriosament les línies comercials i de transport marítimes sobretot a la zona del canal de la Mànega i el mar del Nord. De fet, el darrer vaixell que va transportar mineral del complex Malgrat - Celrà fou enfonsat davant d'Amsterdam el mes d'agost arran del conflicte bèl·lic³⁵. Immediatament, la societat Mines de Fer de Malgrat, aturà (en principi de manera provisional, a l'espera de la finalització del conflicte) la seva activitat³⁶

1.3. La darrera etapa (1914-1969)

1.3.1. La fallida de la societat Mines de Fer de Malgrat

Sens dubte, el conflicte bèl·lic mundial afectà molt seriosament la societat, els beneficis de la qual es basaven sobretot en l'exportació del mineral via marítima cap als ports del nord d'Europa. Però també és cert que l'empresa havia efectuat unes inversions molt costoses, gairebé temeràries. El sistema de càrrega i descàrrega en el mar era una infraestructura minera de primer ordre i segurament desmesurada davant del que al final es va manifestar com un deficient potencial productiu dels jaciments malgratencs. El recurs a les mines de Celrà també va suposar una inversió important, ja que es va haver, per una banda, de rehabilitar una línia de transport de mineral des de les mines de Celrà fins a l'estació de tren i, de l'altra, construir la Via Decauville des de l'estació de Malgrat fins a l'estació de càrrega de les mines. En aquest context, l'impacte de la guerra sobre les línies de transport marítimes havia de ser per força letal per a la viabilitat de l'empresa, que entrà en fallida.

³⁵ CARDONA, F.; CUENCA, X.; SAMARRA, F.X., *Les mines...* cit., p. 23.

³⁶ *Estadística Minera de España. 1914*. Madrid: Ministeri de Foment.

L'any 1915 l'activitat continuà aturada i el 1916 pràcticament també, llevat de l'extracció d'algunes tones de mineral "*para usos especiales*"³⁷. El mateix any, el 8 de març, Mines de Fer de Malgrat es declara en fallida, es constitueix la Junta General d'Acreeadors i es nomenen tres síndics per gestionar la fallida: el mateix director de l'explotació Antoni Fonrodona i Domènech, Salvador Font i Verdaguer i Joaquim Coderch i Manau³⁸. Paral·lelament, se segueix des del 1914 un procediment judicial davant de la denúncia d'un veí de Malgrat, Fèlix Cardona i Paradedà, contra la societat pels perjudicis causats en un dels seus terrenys arran de la construcció i posada en funcionament de la Via Decauville. El procés s'allarga fins el 30 de desembre de 1916, en què el jutge falla a favor del demandant, que podrà exigir legalment la reparació dels danys ocasionats a la seva finca per la Via Decauville³⁹, tot i que en aquells moments no només la pròpia infraestructura ja està inutilitzada i en part desmuntada, sinó que la mateixa societat demandada just el dia abans ha estat liquidada i les mines de can Palomeres tenen un nou propietari: la Compagnia Mineraria Coloniale.

1.3.2. La Compagnia Mineraria Coloniale i Gio Ansaldo & Co.

Efectivament, el 29 de desembre de 1916 una societat italiana, la Compagnia Mineraria Coloniale, va comprar en subhasta per 123.000 pessetes les quatre concessions mineres (*Abundancia, Aumento a la Abundancia, Rica Esperanza i San Martín*) que fins aleshores pertanyien a la societat Mines de Fer de Malgrat, així com totes les instal·lacions, material i mobiliari. L'escriptura de compravenda fou signada el 26 de gener de 1917⁴⁰.

La Compagnia Mineraria Coloniale era una societat anònima fundada a Trípoli (Líbia), amb seu administrativa a Torí i amb un capital de 6 milions de lires. Presidida aleshores per Angelo Pogliani, era controlada per la Banca Italiana di Sconto, entitat de crèdit fundada el 1914 i lligada a les grans firmes industrials del nord d'Itàlia (Fiat, Ansaldo...), i de la qual Pogliani n'era el conseller delegat.

³⁷ *Estadística Minera de España. 1916*. Madrid: Ministeri de Foment.

³⁸ ANC1-641-T-116

³⁹ AMMM, id. 20.078

⁴⁰ ANC1-641-T-116

No tenim constància que la companyia italiana arribés a fer funcionar l'explotació. Al contrari, l'únic que sabem és que, a través del seu apoderat, l'advocat Rafael Gay de Montellà, demanà autorització per desmuntar el pont de la Via Decauville sobre la carretera general (4 d'octubre de 1918).

El 22 de gener de 1919, la Compagnia Mineraria Coloniale venia les quatre concessions mineres de Malgrat i tot el que hi estava vinculat a una altra companyia italiana, Gio Ansaldo & Co. La quantitat pagada pel comprador foren les mateixes 123.000 pts. que el venedor havia pagat en el seu dia pels mateixos béns. Tenint en compte que Gio Ansaldo & Co era el principal soci financer de la Banca Italiana di Sconto, més que d'un canvi de mans real aquesta operació fa l'efecte d'una maniobra societària interna, deslligada de l'hipotètic procés de reactivació de les mines de Malgrat.

Amb més de mig segle d'història, les principals activitats d'aquesta poderosa societat italiana a inicis del segle XX eren la fabricació de vaixells i armes (artilleria lleugera i pesada i els primers avions de guerra). Amb el final de la I Guerra Mundial va prioritzar la fabricació d'automòbils, amb diversos models que van tenir gran èxit als primers anys 20.

L'interès de Gio Ansaldo & Co per les explotacions mineres anava destinat a aconseguir el control de matèries primeres que la mateixa empresa necessitava, i és en aquest context que hauríem d'entendre la seva presència en l'explotació minera de Malgrat.

En un primer moment, tot i que amb no massa presses, l'empresa fa diversos moviments per reactivar l'explotació. Demana autorització per reparar una de les torres de l'aeri (1 de juliol de 1919), que li és concedida, i reprèn el projecte d'arrencament de la Via Decauville al seu creuament amb la carretera general (març-maig de 1920)⁴¹. L'any 1921, el mateix en què l'informe anual del Ministeri de Foment reflecteix que l'explotació continua aturada, es demana autorització per efectuar més obres en el cable de l'aeri, i el 18 de març de 1922 s'autoritza la reparació del pont sobre el ferrocarril. Malgrat tot, l'any 1923

⁴¹ ANC 1-691-T-12419

el Ministerio de Fomento es lamenta que, malgrat les excel·lents instal·lacions, l'explotació de Malgrat segueixi aturada⁴².

1.3.3. El final de les mines de can Palomeres

No hi ha més dades sobre les mines fins el 1928. El 6 de novembre d'aquell any el sr. Francisco Bravo Castro, que havia comprat les estructures de l'aeri, sol·licita permís per efectuar el seu desmantellament, autorització que li va arribar al cap de pocs mesos⁴³. Al mateix temps, un llistat datat el 14 de gener de 1929 revela que la companyia Gio Ansaldo no havia satisfet els preceptius canons de l'exercici de 1928 sobre les concessions mineres que tenia a Malgrat. En conseqüència, el 31 de gener de 1929 es declarava la caducitat de les quatre concessions⁴⁴.

El 22 d'abril de 1929 l'espai ocupat per aquestes concessions era declarat "terreny franc", la qual cosa donà pas a la ràpida sol·licitud de noves concessions mineres. L'1 de maig es presenten al Govern Civil de Barcelona, dues noves sol·licituds.

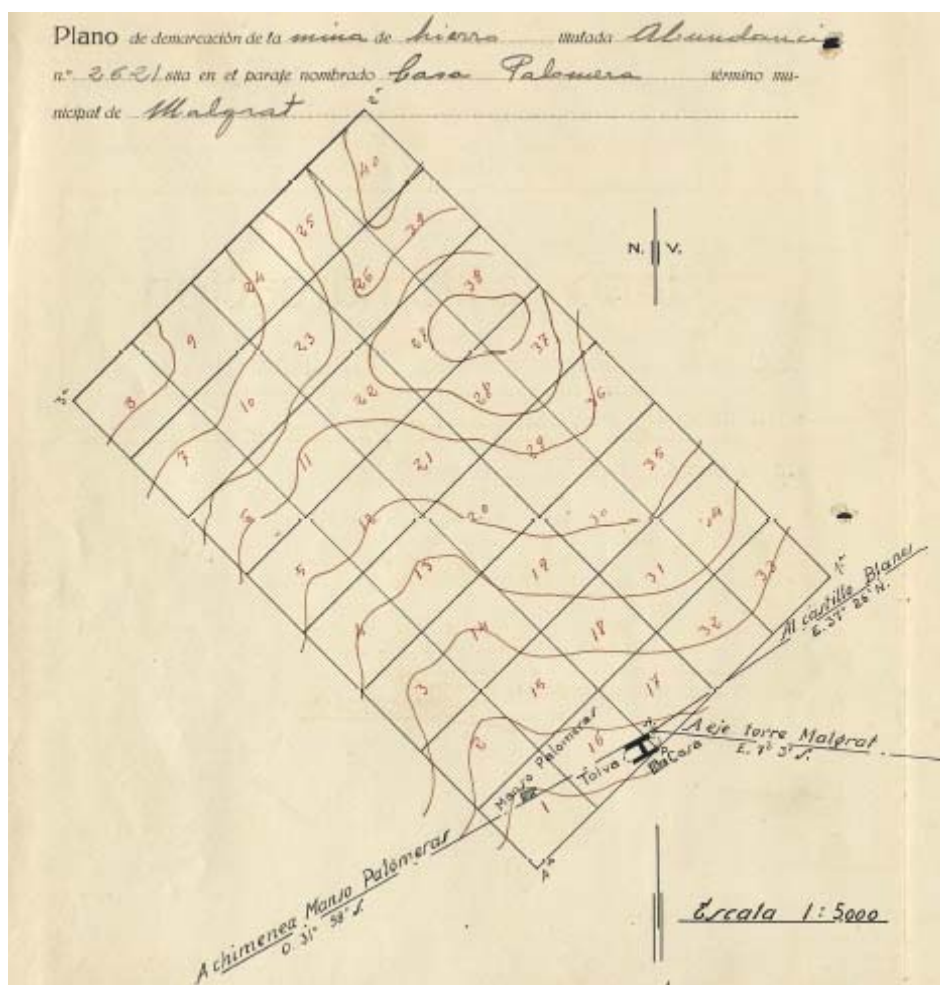
Una d'elles, de 40 Ha, va a nom d'Emilio Carandini Dalla-Rosa, i es denomina *Abundancia*, tot mantenint el mateix nom que la concessió caducada (i més gran) originada el 1872 per Josep Maria de Fivaller. Aquesta nova concessió, tot i ser més reduïda, s'estén pel sector principal de l'antiga explotació minera, i comprèn l'estació de càrrega i les instal·lacions annexes⁴⁵.

⁴² *Estadística Minera de España*. 1923. Madrid: Ministeri de Foment.

⁴³ AMMM, id. 30.540.

⁴⁴ ANC1-641-T-116

⁴⁵ ANC1-641-T-2235

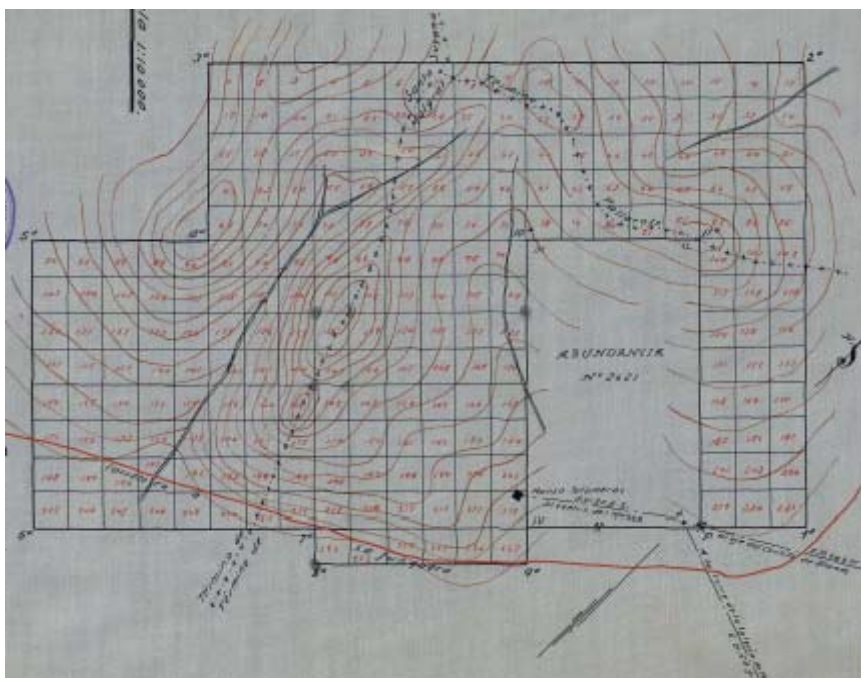


Plànol de la concessió minera *La Abundancia*. Any 1929 (ANC)

L'altra, de 239 Ha i denominada *Paquita*, va a nom del comerciant barceloní Germà Ferrer Lorda, i s'estendria pels termes de Malgrat, Palafròls i Santa Susanna, tot comprenent bona part de la resta de les concessions atorgades anys enrere a Mines de Fer de Malgrat i les societats italianes que la succeïren⁴⁶. Però aquesta concessió no té continuïtat. El 12 de juliol de 1930, José Moreno Travera, de Madrid, sol·licita una nova concessió minera que comprèn tota aquesta zona, aquest cop de 227 Ha i que porta per nom *Gonzalo*⁴⁷. De bell nou, però, ens trobem amb una concessió que no comportarà cap altre moviment i que, ara sí, ja no tindrà continuïtat.

⁴⁶ ANC1-641-T-2130

⁴⁷ ANC1-641-T-2150

Plànol de la concessió minera *Gonzalo* (ANC)

Pel que fa a la darrera versió de la *Abundancia*, desconexim la vinculació d'Emilio Carandini amb les empreses italianes que gestionaren l'explotació minera en l'etapa immediatament anterior. En tot cas, ens trobem davant d'un membre destacat de la colònia italiana de Barcelona, molt vinculat al partit Feixista, que encara residia a la capital catalana l'any 1944. No hi ha indicis, tanmateix, que Carandini reactivés l'activitat a les mines, però sí que sembla que va continuar pagant els preceptius cànons de la concessió durant una bona colla d'anys. Finalment, el 23 de març de 1953 presenta un escrit a la Direcció General de Mines i Combustibles del Ministeri d'Indústria renunciant a la concessió, renúncia que li fou acceptada l'1 de juny de 1954⁴⁸. Mentrestant, durant la guerra Civil, algunes de les galeries de les mines Baixes (mines 5 i 6) foren emprades de magatzem d'explosius, per la qual cosa es va construir, a pocs metres de l'entrada de cadascuna d'aquestes mines, un mur d'un gruix molt important, per tal de protegir aquest material.

Els darrers testimonis de l'explotació minera de Malgrat daten de finals dels anys 50 del segle XX, en què se sol·licitaren 3 noves concessions (*María Esther*, el 1957, de 97 Ha, i dues anomenades *Vulcana*, el 1959, de 179 i 288

⁴⁸ ANC1-641-T-2235

Ha⁴⁹. Només aquesta darrera concessió arribaria a aprovar-se, però tampoc va comportar ni el més mínim moviment de represa de les explotacions mineres. La caducitat de la concessió, el 1969, va suposar, ara sí, el tancament definitiu de les mines de Malgrat.

⁴⁹ ANC1-641-T-2997, ANC1-641-T-3072, ANC1-641-T-3073