

Les Mines de carbó de Malpàs (Alta Ribagorça). Un patrimoni miner en l'oblit



Xavi Tacons i
Rodríguez, arqueòleg
i fotògraf, membre
del Cerib

Resum

El present article parla sobre les mines de carbó de Malpàs, localitzades al municipi del Pont de Suert, a la comarca de l'Alta Ribagorça. Unes mines de carbó que van ser explotades a mitjan segle xx, durant gairebé 40 anys, per l'empresa Mipsa. I que ara resten abandonades des de fa més de cinquanta anys. Les mines emmarquen un patrimoni industrial i històric molt ampli, del qual encara queda molt per descobrir i investigar, però hi trobareu aquí una aproximació del que van ser i van representar per a la comarca durant els anys de funcionament.

Així com les propostes actuals que volen fer valer en un futur aquest important patrimoni del qual gaudeix la comarca.

Introducció

És molt present la visió generalitzada que els patrimonis naturals com els dels Pirineus són paratges verges, aïllats sempre de l'acció humana. És una visió força extensa, sobretot pel que fa als parcs nacionals i les reserves naturals. Llocs purs on la mà de les persones sempre ha estat absent o molt poc present, lluny de totes les dissonàncies externes. Però la realitat que ens atorga la història respecte a aquests paratges és ben diferent. Els Pirineus contenen un altíssim valor patrimonial, no només natural, també antròpic. I la seva valorització i recuperació és important per fer prevaldre la idea que aquests territoris també han sigut part activa de molts processos històrics, socials i econòmics del país.

En aquest sentit les mines de Malpàs en són un clar exemple. Així com les gegants obres hidroelèctriques de la comarca ribagorçana; estructures que s'han tornat part intrínseca del paisatge i del territori, però que al seu moment van comportar un impacte molt fort en la societat de la comarca i la van transformar en gran manera. No podem entendre tots els canvis socials i econòmics que van esdevenir a mitjan segle xx sense parar atenció a aquestes mines.

La revalorització i la recuperació d'aquests patrimonis industrials és necessària, no només per dignificar aquelles persones que hi van treballar durant molts anys; també per donar a la gent una visió crítica i conscienciada de la transformació i les conseqüències que van comportar per a la vida i l'economia de la societat de la comarca.

Situació geogràfica

Inserides a l'important entorn geològic d'Erillcastell, les mines, com indica el nom, es troben al costat de Malpàs. És un poble situat a la província de Lleida, a la comarca de l'Alta Ribagorça. Es troba entre el límit d'aquesta i el vessant nord del Pallars Jussà. Fins al 1968, va tindre un municipi propi, amb petits nuclis poblacionals dispersos, la gran majoria deshabitats avui en dia.

El referent el trobem al barranc de Peranera, que transcorre la vall deixant enrere els pobles d'Erillcastell i Malpàs al vessant est, i els pobles de Peranera i Castellàs al vessant oest. (figura 1 i 2)



Fig. 1 – Imatge de la situació de les mines



Fig. 2 – Els pobles d'Erillcastell i Peranera

Les mines es van aixecar a les ribes del barranc, com aquell que diu. Molt a prop dels pobles de Castellàs i Erillcastell a banda i banda. Inserides al fons d'aquella angosta vall plena d'una gran riquesa natural i geològica. Uns bonics paisatges pirinencs i densos boscos que es mantenen en una absoluta quietud i harmonia i que, no obstant això, guarden dins seu unes bastes estructures de ciment. Testimonis silenciosos d'un passat industrial que van resultar molt actius fa poc més de cinquanta anys.

L'explotació de la mina

Les mines de Malpàs, com s'ha dit, estan inserides dins de l'entorn geològic d'Erillcastell. La zona conté elements geològics de primer ordre a escala mundial, relacionats amb l'activitat volcànica en el període de formació dels grans dipòsits de carbó mineral. Amb un reconeixement que ve de lluny en el temps, documentada ja la seva importància des de segles enrere. Els carbons d'Erillcastell són de tipus d'hulla antracitosa. D'una qualitat considerable amb les més de 8.000 calories de poder calorífic que contenen, amb escàs

nivell de sofre i de cendres, donen a la zona carbonífera un important valor industrial.¹ Va ser al segle XIX quan hi ha constància de primeres explotacions mineres que pretenien fer-se amb aquells carbons, quan a la indústria minera d'arreu va sorgir un punt d'inflexió com a conseqüència del sorgiment de l'energia de vapor, cosa que va donar als combustibles fòssils una demanda de grans magnituds. El carbó esdevenia un cobejat tresor que va fer sorgir al país la voluntat de molts enginyers i persones del món industrial per explorar i recórrer el territori a la recerca de potents jaciments i conques carboníferes com les de Malpàs. Les mines de Malpàs van ser explotades primerament per una empresa anomenada Bruno Damians y Compañía. Documentades l'any 1844, es van realitzar unes primeres explotacions molt rudimentàries dels filons més accessibles.² Trobaven recursos carbonífers força prometedors, però els problemes esdevenien en el transport i la comercialització. Els principals eren les encara poc modernitzades vies de comunicació, amb unes distàncies molt grans entre la matèria primera i els centres de consum, les quals eren difícils d'assolir en aquella època sense dispendiar grans esforços i costoses sumes econòmiques. Això va fer que el negoci no esdevingués gaire rendible per als empresaris de l'època. Encara així, es van fer algunes propostes de fer arribar les comunicacions i el transport. L'empresa de Bruno Damians va barrejar un projecte de realització d'un transport fluvial per als carbons de Malpàs. Transportats en carros des de les mines fins al convent de Lavaix i, des d'allà, transcorrent el riu Noguera fins al Segre i l'Ebre per ser després transportat en carretera o ferrocarril fins a Barcelona. Atesa la impossibilitat de portar a terme aquell projecte, es va intentar transportar a lloms d'animal i en carros des de Malpàs fins a Graus, on es transportaria fins al ferrocarril de Lleida. Tot i això, l'empresa no va poder arribar a materialitzar aquests projectes i no va aconseguir rendibilitzar i comercialitzar el carbó, amb la qual cosa va haver d'abandonar les explotacions iniciada la segona meitat del segle XIX. El 1871, les concessions de les mines de Malpàs van ser adquirides per l'empresa Ferrocarriles Carboníferos de Cataluña,³ inserides dins els nombrosos projectes de fer arribar els ferrocarrils a les conques carboníferes de què gaudien els Pirineus a final del segle XIX. En el cas que ens pertoca no es va arribar a materialitzar. Tot i els intents durant molts anys, els carbons de Malpàs restarien encara fora del mercat fins a l'arribada de l'empresa Mipsa, ben entrat el segle XX.

L'empresa Mipsa

La Mipsa va iniciar les explotacions de les mines de carbó de Malpàs l'any 1931, el mateix any de la seva creació. Les concessions de les mines es van portar a terme entre dos i tres anys abans de la constitució de la societat, en adquirir per part d'Emilio Duran i Olivastri, fundador principal de la Mipsa, centenars de pertinences de mineral d'hulla sota la concessió i denominació "Júpiter", "Egara" i "Catalana", entre el 1928 i 1929.⁴ (figura. 3)

Fig. 3 – Concessió de demarcacions mineres "Egara" en nom d'Emilio Duran i Olivastri. Arxiu Històric de Lleida



L'any 1931, Duran atorgà les demarcacions a favor de l'empresa, i aquesta es constituí. Onze persones, la majoria de la ciutat de Terrassa, començaren un projecte que culminaria en els gairebé quaranta anys d'explotació de les mines de Malpàs. Entre aquells membres destaquen el ja mencionat Emilio Duran i Olivastri; l'enginyer Víctor Muñoz i Oms, futur director d'Enher; Joan Vallès i Pujals, que va ser president de la Diputació de Barcelona i conseller d'Obres Públiques de la Generalitat durant el bienni conservador de la II República espanyola; i Marcel·lí Padró, contractista d'obres i que seria el primer president de l'empresa Mipsa.

La principal referència de l'empresa sempre va ser l'explotació que va realitzar a les mines de carbó de Malpàs des del 1931. Però l'obra de Mipsa va anar més enllà, i tingué entre les seves activitats industrials: una important mina de plom i zinc a Vilaller (Mines de Cierco), oberta el 1941; un forn elèctric i una foneria de plom, també a Vilaller; una serradora situada al Pont de Suert amb diverses explotacions forestals; un servei de transport a la Pobra de Segur, i una fàbrica d'aglomerats de carbó a Barcelona.

Al començament de l'explotació s'acabava de realitzar, el 1933, el tram de carretera que unia la Pobra de Segur amb el Pont de Suert a través dels ports de Perves i Viu; havent arribat ja al pont de Gironella el 1931. Però encara cap carretera no arribava a les mines, ni tampoc a Malpàs. La comunicació feia que els primers anys d'explotació de la mina s'haguessin de dur a terme a llocs d'animal de la mina fins al peu de carretera, a més de 10 kilòmetres, al mencionat pont de Gironella, on es muntava el material en camions de transport. El carbó es transportava per carretera en camions a través de Senterada i la Pobra de Segur, fins a arribar a Balaguer; un recorregut de 120 kilòmetres. Per ser transportat des d'allà en ferrocarril fins als punts de consum. Cal recordar que la línia de ferrocarril va arribar a Balaguer l'any 1924, però el tram previst fins a la Pobra de Segur no es va poder materialitzar fins al 1951.⁵ Un projecte i una necessitat que ja era latent, com s'ha mencionat anteriorment, des de la segona meitat del segle XIX. No va ser fins quatre anys després, el 1935, quan es va fer arribar la carretera fins a la població de Malpàs, que va millorar la comunicació del poble i el transport del carbó, tot i que encara restava un tram d'uns 5 kilòmetres des del poble fins a les mines. Es constava aquells primers anys d'una plantilla que no superava les 60 persones i amb una producció de 30 o 40 tones diàries.⁶

L'explotació es va dur a terme en gairebé la seva totalitat a la demarcació minera "Júpiter", al cantó oest del barranc de Peranera. Aquests primers anys les tasques mineres van ser molt rudimentàries, amb la utilització de barrinades, l'arrencament clàssic del carbó a pic i pala, el garbellat a pala i a mà, i el seu transport en vagonetes sobre via que havien de ser empeses a mà per persones.

Durant la Guerra Civil les mines van ser confiscades com a indústria estratègica per la Generalitat republicana. Va ser durant aquests anys de la Guerra Civil i de postguerra quan es van començar a dur a terme a la mina determinades millores en instal·lacions, com podia ser la realització del tram de carretera que restava fins a les mines; la construcció d'un safareig mecànic; d'un moll de càrrega per a camions; un habitatge per al tècnic de la mina; construcció de barracons per a obrers; la construcció d'una cantina, i altres

instal·lacions per al procés de l'activitat minera. Va haver-hi llavors un augment de l'activitat i la producció, així com l'augment del nombre de treballadors, que va arribar durant aquells anys a les 200 persones.⁵

A la fi del conflicte les explotacions van tornar a mans dels propietaris de la Mipsa; afrontant uns durs anys de postguerra al capdavant que, de fet, van significar l'etapa de més auge econòmic i productiu per a l'empresa. La crisi i l'adversitat que sofria el país va reforçar, davant la falta de combustibles, aquells sectors que treballessin la indústria energètica. Va donar el carbó una demanda i una acceptació gairebé incondicional al mercat del moment, aspecte que en va augmentar enormement la producció, així com la seva plantilla de treballadors. La inserció en la plena autarquia econòmica, que es va vendre com un aspecte d'orgull i de virtut per part del govern franquista, no era més que necessitat imperiosa, per la falta de liquiditat de l'estat, que donava la falsa consideració que no eren necessàries les importacions estrangeres gràcies a l'autosuficiència del país. Amb això, la indústria minera va gaudir d'una etapa de cert augment productiu atesa l'absència de competidors estrangers i l'alta demanda de combustibles que, amb els anys, però, va comportar un alt nivell de dèficit que va resultar molt perjudicial per al sector. En aquest sentit, la indústria minera es va inserir en una falsa prosperitat que va provocar que moltes explotacions com les de Malpàs adquirissin un exagerat nombre de treballadors i treballadores amb l'objectiu de sobreexplotar la producció, que es veia molt demandada i es pagava a preus molt alts. D'aquesta manera també es van obviar i invisibilitzar les condicions i drets laborals, els limitats sous i altres precarietats que se sumaven a la duresa de la feina minera i a la seva perillositat. El nombre de plantilla i de mà d'obra a les mines va augmentar en aquells anys fins a 400 persones, amb produccions de centenars de tones diàries. I amb l'establiment de més relleus laborals; les mines restaven obertes i en funcionament permanentment, dia i nit.⁷

En aquesta etapa de postguerra entra a escena l'INI (Instituto Nacional de Industria), que va contribuir a subvencionar l'empresa perquè augmentés la producció de la mina durant aquells anys. Poc després va arribar a la comarca l'empresa Enher el 1946, la qual sorgiria en part de Mipsa, en ser, com s'ha dit anteriorment, un dels membres principals de l'empresa el que va duu a terme dita creació, Victoriano Muñoz i Oms. Enher realitzaria una controvertida però potent línia de construccions hidràuliques que comportaria en un futur uns canvis de gran magnitud per a la comarca i la seva gent, en revolucionar l'economia i la demografia de la zona. Amb els anys Mipsa acabaria fusionada amb Enher i es convertiria en filial seva, adquirir-ne la gran majoria d'accions.

Passada la dècada dels quaranta, la futura sortida comercial que es donaria al carbó de Malpàs per part de Mipsa seria la seva contribució com a combustible per a la nova fàbrica de ciment de Xeralló. Construïda l'any 1950 i enfocada a cobrir l'alta demanda de ciment que requerien les monumentals construccions hidràuliques que començaven a dur-se a terme a la conca ribagorçana per part d'Enher. Aquests anys, amb la implicació directa d'Enher amb l'explotació, Mipsa va obtenir el que seria el nombre més gran de treballadors, en arribar a gairebé 700 persones a l'empresa. En aquests nous anys també va arribar una certa modernització dels sistemes de treball emprats a la mina, així com un millor utilatge.

Un exemple va ser la construcció, l'any 1952, d'un cable aeri de 6,8 quilòmetres que transportés per via directa vagonets amb carbó de la mina fins a Xerallo i ciment de la fàbrica cap a les mines per ser transportat després cap a les zones de construccions hidroelèctriques que duia a terme Enher. Suportat per 45 torres metàl·liques i amb dues estacions tensores, el cable traspasava en línia recta l'abrupte tram fins a Xerallo, que es feia veritablement difícil si es feia el transport per carretera en traspasar els ports de Perves i de Viu⁸ (figura 4 i 5).



Fig. 4 – Fotografia cable aeri. 1952. d'Endesa Arxiu Històric d'Enher



Fig. 5 – Planòl cable aeri. Arxiu Històric d'Enher. "Tranvía aéreo bicable Malpàs. Xerallo." 1953. Fons històric d'Endesa

Amb això es va voler millorar notablement el transport i el subministrament que havien de dur a terme les mines a la fàbrica de ciment. La realitat, però, va ser l'aparició de contínues dificultats en el manteniment d'aquest nou transport. I malgrat el seu inicial funcionament, es va deixar de fer servir al cap de pocs anys substituït llavors pel transport per carretera amb camions. També es van construir habitatges per a miners al poble de Malpàs i la instal·lació d'una locomotora dièsel que transportava les vagonetes fora de les galeries.

Tot i aquests anys de forta producció, el sector miner del carbó es trobava en un progressiu declivi generalitzat arreu del país. Al cap i a la fi, el subministrament que van donar les mines a la fàbrica de Xerallo, tot i resultar essencial per a la construcció de les centrals hidroelèctriques, va ser una sortida obligatòria davant l'estancament que anava adquirint el carbó en el mercat, tant nacional com internacional. El fi de l'activitat de les mines va arribar inexorable el 1969, quan finalment a la fàbrica de Xerallo es van substituir els combustibles fòssils per carburants líquids.⁹

Impacte al territori

Les mines van resultar una primera irrupció d'agents econòmics externs, que serien un dels motors principals que portarien els anys quaranta al fet que es duguessin a terme a la comarca les obres hidroelèctriques per part d'Enher. El municipi de Malpàs va ser el primer escenari d'aquests nous sectors econòmics que acabarien desenvolupant-se per tota la comarca. En aquest sentit, les mines de Malpàs,

invisibilitzades i empentides davant la colossal obra d'Enher, van ser el punt d'inici d'aquelles accions i activitats que portarien el municipi i la comarca sencera a patir un dels trasbalsos econòmics i demogràfics més grans de la seva història.¹⁰

Com s'ha mencionat, ja des del segle XIX s'havia intentat fer arribar mitjans de comunicació i transport que permetessin explotar les conques carboníferes que hi havia a Malpàs. Tanmateix, van haver de passar molts anys fins que s'aconseguís aquest objectiu. Les mines, en aquest sentit, van tenir un paper important, ja que van ser part essencial de les demandes que any rere any pretenien realitzar dites accions. Quan les mines van entrar en funcionament, l'única carretera de la comarca esdevenia aquella que comunicava el Pont de Suert amb la Pobla de Segur. Va ser un dels accionistes de Mipsa, Joan Vallès i Pujals, que, en possessió del càrrec de conseller d'Obres Públiques de la Generalitat republicana, va incentivar la construcció de la carretera que arribava fins al poble del Malpàs, l'any 1935, i més tard, fins a les mines de carbó.

No només es van promoure les comunicacions de carretera. Durant la vida de les mines també es va fer arribar la comunicació telegràfica; i anys més tard, la línia telefònica des de la Pobla de Segur a les explotacions, prolongada també fins al poble de Malpàs. Així com fer arribar, passats els anys quaranta, la llum elèctrica a molts nuclis poblacionals del municipi.⁶

Un altre aspecte rellevant de l'impacte de les mines al territori és la transformació demogràfica que van comportar. Van fer que, no només es mitigués la crisi demogràfica del territori, sinó que durant molts anys, la sobrepassés, en atorgar a la zona el més gran nombre d'habitants que s'havia vist mai al municipi. Unes mines que van fer revifar i perllongar durant un temps la crisi inexorable del territori ribagorçà.

La comarca de l'Alta Ribagorça, i en general tot el Pirineu, havia entrat des del segle XIX en una crisi econòmica al restar aïllada de la modernització dels territoris d'interior. Aquest aspecte va repercutir, com no podia ser d'una altra manera, en la demografia de la comarca. A escala general, la comarca va assolir el seu màxim històric fins aleshores al cens realitzat el 1860, amb una població de 4.756 habitants. La modernització d'arreu del país es va inserir de forma negativa en les comarques d'alta muntanya, aïllades i absents d'aquests nous avenços. I des del cens de 1860 exposat anteriorment, la població de l'Alta Ribagorça es va veure en una constant i progressiva davallada que en va fer reduir la població fins a un total de 3.198 habitants l'any 1940.

L'estacament i l'aïllament de la comarca es van veure, però, capgirats a partir dels anys quaranta a causa d'agents exteriors com ara Mipsa i posteriorment Enher, i les seves obres hidràuliques, així com els moviments migratoris de diverses regions d'Espanya cap a Catalunya buscant oportunitats a causa de la misèria i la crisi que va despertar en la postguerra. El 1955 la comarca assoleix la xifra de 7.172 habitants, gairebé el doble que la del cens de 1860. Una xifra que no es tornaria a veure a la comarca. Va ser un creixement puntual a causa del rerefons econòmic i industrial, el qual es va veure ràpidament en declivi un cop aquestes produccions van finalitzar, inclosa l'activitat minera de Malpàs. Així, durant els següents trenta anys la població va davallar constantment fins a arribar els anys vuitanta a 3.415 habitants¹¹ (figura 6).

En el cas que ens pertoca, al municipi de Malpàs, la tendència va ser molt similar. Amb una

xifra de 328 habitants l'any 1930, moment en el qual apareixen a escena Mipsa i les seves explotacions, que van donar al municipi l'augment històric més gran amb 542 habitants el 1950.

S'observa també que d'aquest acusat augment el nombre de població transeünt arribava el 1940 i a 161 el 1950, nombres elevats que fan veure l'arribada de gent de fora del municipi a causa de l'oferta de feina a les mines. D'igual forma que succeeix en l'àmbit general de la comarca, la finalització de l'activitat minera provocà un declivi tan fort que en la dècada immediata al tancament de les mines la població s'havia reduït a una tercera part; amb una xifra de 116 habitants al poble de Malpàs, a la qual s'ha de sumar alguna desena més provinent de Castellàs i Erta, ja que la gran resta de nuclis poblacionals com Erillcastell, Peranera, Raons i d'altres havien quedat deshabitats en els anys setanta¹² (figura 7).

L'empresa va poder subministrar llocs d'habitatge amb la construcció, els anys quaranta i cinquanta, d'alguns barracons per a obrers i una cantina-alberg a la mateixa mina, així com la construcció al poble de Malpàs d'un senzill grup d'habitatges per a miners (figura 8), un economat laboral i una escola. Un edifici gran de color groc molt visible avui en dia a l'entrada del poble és el record d'aquestes construccions.¹³

El patrimoni oblidat de les mines

Les mines de Malpàs, que formen part de la història de la comarca, ens arriben avui dia en forma de muts vestigis i restes oblidades dins l'abrupta vall de Peranera. Un patrimoni que s'ha tornat part intrínseca del paisatge i de la natura; i del qual tenim l'oportunitat de recuperar-lo i valoritzar-lo per tal de donar a conèixer la immensa història que guarden. I conscienciar que en aquesta vall, on molta gent ve a relaxar-se amb el tranquil tarannà que s'hi respirà, va ser, no fa molts anys, el centre d'unes intenses activitats industrials que



Fig. 6 – Gràfic del cens poblacional de la comarca de l'Alta Ribagorça. Segle XIX-XX. (Idescat. "Censos històrics. Alta Ribagorça. 1857 – 2006")



Fig. 7 – Gràfic del cens poblacional del municipi de Malpàs. Segle XIX-XX. (INE. "Censos de població" siglos XIX-XX).



Fig. 8 – Antics habitatges de miners al poble de Malpàs. Fotografia: Xavi Tacons i Rodríguez

restaven en funcionament constantment; i que van formar part de la vida de la gent que vivia en aquests pobles, ara deshabitats i caiguts quasi tots.

Les mines mantenen encara en peu estructures que van formar part de l'activitat industrial minera. Més enllà de les galeries, podem trobar superficialment una sèrie de vestigis força conservats, entre els quals hi ha la cantina d'obrers (figura 9), que servia alhora d'alberg, un edifici rectangular de tres plantes que manté conservades les parets; els molls de càrrega (figura 10) per al transport del carbó en camions; l'estació de sortida del cable aeri que transportava el carbó a la fàbrica de ciment de Xerallo; les tremuges superiors que dipositaven el carbó abans de ser transportat a l'estació del cable aeri (figura 11); diverses entrades a les galeries de la mina, que resten obertes i amb una filtració constant d'aigua que les ha inundat en gran part. Entre elles destaca l'entrada principal de les mines (figures 12 i 13), que donà accés al pou general, ara tancat. I altres estructures com els safareigs, sitges de ciment, un habitatge que pertanyia al tècnic de la mina, un pont viari i restes del recorregut que realitzaven les vagonetes, etc.

6

Tot un conjunt de vestigis que resten abandonats i dels quals cada cop perilla més la conservació, a més de ser també una zona d'una perillositat considerable per a la gent que pugui anar a observar les restes o fins i tot entrar a les galeries.

Un projecte per recuperar el patrimoni de les mines de Malpàs: el Grimm

A partir de la celebració d'unes jornades de formació els dies 6 i 7 de setembre del 2018, sota el títol "Les mines de carbó de Malpàs: un indret amb lectures múltiples (UdL)", un



Fig. 9 – Antiga cantina de les mines



Fig. 10 – Molls de càrrega



Fig. 11 – Tremuges superiors

grup de gent vinguda de diferents àmbits d'investigació va compartir l'objectiu i les ganes de voler recuperar aquest patrimoni oblidat. Així es va constituir el 15 de desembre de 2018 el Grup de Recuperació i Investigació de les Mines de Malpàs (Grimm), una associació que forma part del CERlb (Centre d'Estudis Ribagorçans). El grup neix amb l'objectiu de recuperar, investigar i difondre el patrimoni miner de Malpàs, i al mateix temps, difondre el coneixement de l'important context geològic de la zona. Els projectes es troben en procés de consolidació, entre els quals hi ha la proposta de creació d'un itinerari miner i geològic que transcorri el procés d'extracció del carbó mineral i el recorregut que feia a la mina; i un segon itinerari que englobi i connecti l'entorn geològic de la vall amb les mines i els pobles que en formen part, com Malpàs, Erillcastell i Peranera.



Fig. 12 – Entrades a la mina Egara



Fig. 13 – Entrades a la mina Egara

Notes

- 1 - Fons AHL260-151. Comissaria Delegada de la Generalitat a Lleida. 1937. Informe de la conca hullera catalana, situada al NO de la província de Lleida, entre els rius Noguera Ribagorçana i Noguera Pallaresa. Arxiu històric de Lleida.
- 2 - Serveis d'Arxius, Estudis i Informació de la Diputació de Lleida. Butlletí oficial de la província de Lleida. 12/11/1847. Núm. 153.
- 3 - XAURADÓ, Celso. 1891. Ferrocarriles Carboníferos de Catalunya. Ateneu Barcelonès.
- 4 - Arxius històrics d'Enher. Escritura de constitució de la Sociedad Minera Industrial Pirenaica, S. A. Fons històric d'Endesa.
- 5 - Fons AHL260-151. Registro de minas. Comissaria Delegada de la Generalitat a Lleida. 1937. Arxiu Històric de Lleida.
- 6 - TACONS RODRÍGUEZ, Xavi. 2018. Les mines de carbó de Malpàs. Una aproximació des de l'arqueologia industrial. Treball de final de grau. Grau d'Arqueologia. Universitat Autònoma de Barcelona.
- 7 - SÁNCHEZ I VILANOVA, Llorenç. 2002. Les mines de carbó de Malpàs i la fàbrica de ciments de Xerallo. L. Sánchez, la Pobra de Segur.
- 8 - Arxius Històrics d'Enher. Tranvia aèreo bicable Malpàs. Xerallo. 1953. Fons històric d'Endesa.
- 9 - Arxius Històrics d'Enher. Memòries Enher 1947-1969. Fons històric d'Endesa.
- 10 - SÁNCHEZ I VILANOVA, Llorenç. 1991. *L'aventura hidroelèctrica de la Ribagorçana Enher i la seva influència en la transformació socioeconòmica de l'Alta Ribagorça*. El Pont de Suert (Lleida): Associació d'Amics de l'Alta Ribagorça, D. L.
- 11 - Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat). Censos històrics. Alta Ribagorça. 1857 - 2006.
- 12 - Instituto Nacional de Estadística (INE). Censos de Población 1857, 1860, 1877, 1887, 1897, 1900, 1910, 1920, 1930, 1940, 1945, 1950, 1955, 1960, 1886, 2006". Instituto Geográfico y Estadístico. Madrid.
- 13 - Arxius Històrics d'Enher. Memòries Mipsa 1957-1960. Fons històric d'Endesa.