

## 2

### Un titubeante desarrollo inicial

En Castilla y León se localiza la mayor parte de las reservas de hulla y antracita de España (tabla 8). Aún hoy, tras varias reestructuraciones y múltiples problemas, la minería del carbón sigue teniendo un peso sustancial, aunque decreciente, en la economía de la provincia de León. Así, en 2003, según la *Estadística Minera de España*, las cuatro explotaciones hulleras de la provincia dieron empleo a 1.963 personas y produjeron casi 2,4 millones de toneladas vendibles, una producción que no fue alcanzada en ninguna otra provincia y representó el 43 por 100 de la producción nacional. Algo parecido ocurrió en el sector de la antracita: 18 explotaciones, 1.859 puestos de trabajo y 2,2 millones de toneladas de producción vendible (un 57 por 100 de la producción nacional). En cambio, en Palencia la relevancia de la industria del carbón es más modesta: una explotación hullera con 83 puestos de trabajo, y dos explotaciones de antracita con 273 trabajadores fue todo el bagaje de la minería del carbón en 2003.

TABLA 8  
*Recursos explotables de hulla y antracita (millones de toneladas)*

Cuencas	Recursos	%
Guardo-Barruelo	639,2	18,38
El Bierzo	593,7	17,07
Villablino	459,0	13,20
Norte de León	383,0	11,01
<b>Total Castilla y León</b>	<b>2.074,9</b>	<b>59,67</b>
Otras regiones	1.402,4	40,33
<b>Total España</b>	<b>3.477,3</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Inventario de recursos de carbón en España (1985)

De cualquier forma, el último siglo y medio de la historia de las comarcas del norte de las provincias de León y Palencia está unido de forma indisoluble a los avatares experimentados por el mercado de este mineral. Su evolución, hasta llegar al desplome actual, no ha sido lineal: entre los períodos de crisis se han intercalado otros que transformaron los núcleos mineros en oasis de inmigración en un mundo rural que se despoblaba a un ritmo vertiginoso. Pero esos momentos de euforia no han sido más que espejismos provocados por circunstancias especiales

como la Primera Guerra Mundial o las exigencias del empeño autárquico. Invariablemente, durante esas fases de aparente prosperidad, el arribismo y la especulación impidieron que se aprovechara la favorable coyuntura para mejorar la eficiencia de las empresas y contrarrestar así, al menos en parte, las en extremo desfavorables condiciones de explotación de las cuencas leonesas y palentinas. Unas condiciones que dificultan o encarecen en exceso la mecanización e imposibilitan la competencia con el carbón extranjero. Las capas de débil potencia —que obligan a repartir los costes fijos, como los de apertura y conservación de las labores de acceso, entre un menor volumen de carbón—, muy plegadas y, en consecuencia, de gran pendiente (tabla 9) —la mecanización es muy complicada si la inclinación supera los 35°—; las fracturas y fallas que dificultan los trabajos, y, sobre todo, la excesiva profundidad de los yacimientos, que obliga a su explotación subterránea, son las claves explicativas del principal problema de la minería del carbón castellano-leonesa y, en general, española: su extremadamente baja productividad y, en definitiva, su inviabilidad en un escenario carente de ayudas públicas<sup>64</sup>.

TABLA 9

*Distribución porcentual del tonelaje extraíble en las cuencas productoras de hulla y antracita, atendiendo a los intervalos de buzamiento*

	Capas tumbadas 0°-30°	Capas inclinadas 30°-60°	Capas con fuerte pendiente 60°-90°
Central Asturiana	10,84	30,01	59,15
Resto Asturias centro	0	25,65	74,35
Asturias occidental	74,22	22,22	3,56
El Bierzo	70,88	28,27	0,86
Villablino	20,37	78,67	0,96
Norte de León	7,89	51,17	40,94
Guardo-Barruelo	28,80	38,45	32,75
Sur occidental	77,18	21,67	1,14
<b>Total</b>	<b>28,73</b>	<b>39,15</b>	<b>32,12</b>

Fuente: Colegio Oficial de Ingenieros de Minas del Noroeste de España (1987)

A este grave inconveniente se unen los derivados de la calidad del carbón español: friabilidad, excesivo porcentaje de cenizas y azufre, y baja potencia calorífica —la media del poder calorífico superior del carbón térmico nacional apenas supera las 5.000 termias/tonelada—. La poca limpieza con la que se presenta (su contenido medio de cenizas alcanza el 35-40 por 100) resulta especialmente relevante porque hace que sea imprescindible someterlo a un proceso de lavado, lo que supone la pérdida irremediable de una parte de la producción y un sensible incremento de los costes<sup>65</sup>.

Lo acontecido en las cuencas orientales leonesas es, en parte, una consecuencia de tales características. Este capítulo analiza los rasgos más destacados de la evolución, hasta 1894, de

<sup>64</sup> Las cuencas que se formaron en el transcurso de las etapas finales de la orogenia hercínica, como la berciana, muestran estructuras más suaves que aquéllas otras desarrolladas antes de la fase Astúrica de dicha orogenia.

<sup>65</sup> «En lo que respecta al azufre, las hullas y antracitas poseen unos contenidos variables, desde el 0,65 por 100 en la zona de Villablino, hasta el 1,65 por 100 de los del norte de León. Únicamente la cuenca de Peñarroya-Espiel posee unos carbones cuya media no sobrepasa el 0,3 por 100» (García-Loygorri, 1990, 37).

una actividad, la minería del carbón, que mediatizada por el desarrollo de la trama ferroviaria empieza a alcanzar a mediados del Ochocientos la suficiente entidad como para convertirse en la fuerza determinante del desarrollo de algunos territorios. Bien es verdad que la afirmación de Coll de que «la minería española del carbón no salió de su infancia hasta las décadas de 1860 ó 1870» (Coll y Sudrià, 1987), es excesivamente optimista aplicada a la minería leonesa, cuyo tránsito hacia la adolescencia no se produjo en realidad hasta la última década decimonónica. Pero también es cierto que, antes de ese momento crucial, algunos proyectos, pese a fracasar en su intento de abrirse paso en un contexto plagado de dificultades, dejaron su impronta en el territorio.

Empecemos, pues, por analizar esas dificultades iniciales y esos primeros proyectos.

### **2.1. Las dificultades de transporte y las trabas legales frenan la expansión minera hasta 1840**

El tímido crecimiento de la demanda de carbón mineral que se observa en España en los treinta últimos años del siglo XVIII sólo permitió que la producción nacional alcanzara las 15.000 toneladas anuales al final de dicha centuria (Coll y Sudrià, 1987). Una cifra insignificante —sobre todo si se compara con los doce millones de toneladas que alcanzaba la producción inglesa— que se completaba con unas también muy exiguas importaciones de carbón británico (apenas 1.500 toneladas anuales). Sin embargo, tan débil crecimiento estaba llamado a tornarse más vigoroso a lo largo del siglo XIX. No sólo por el ejemplo inglés, también porque el carbón vegetal escaseaba cada vez más debido a que las grandes talas realizadas para obtenerlo estaban ocasionando el rápido declinar de las masas forestales<sup>66</sup>. La Administración no tardaría en tomar medidas para favorecer el consumo del carbón de piedra, como la exención del pago de los portazgos a los carruajes y caballerías que lo transportaban (Fernández Llana-Rivera, 1978).

Pese a ello, muchas eran las dificultades con las que en aquellos momentos tropezaba la minería del carbón. Una de ellas, su costosísimo transporte, estaba llamada a desempeñar un papel decisivo en la evolución de la minería nacional. Sirvan, para dar idea de la magnitud de este escollo, unos simples datos referidos al carbón asturiano en los años del cambio de centuria: el coste de transportar el mineral hasta El Ferrol o Cartagena representaba entre el 85 y el 93 por 100 de su precio final, mientras el porcentaje que suponía el precio a bocamina (en general percibido por pequeños productores que arrancaban el carbón en rudimentarias explotaciones a cielo abierto) oscilaba entre el 5 y el 8 por 100 (Coll y Sudrià, 1987).

El problema era, como es lógico, mucho mayor en los transportes terrestres. En los años treinta del siglo XIX, M. Romanos, al describir la entrada en Madrid de los suministros para el abastecimiento de la capital, escribe: «los carros de los ordinarios que salen se cruzan con la rechinante carreta de bueyes que viene cargada de carbón»<sup>67</sup>. Este mineral, pues, seguía entrando en Madrid en carros de bueyes, como lo hacía en el siglo XVIII.

---

<sup>66</sup> González (1999) señala como causas del debilitamiento de los bosques españoles durante el siglo XVIII: la política marítima, el aumento de la población y del uso de leñas, y la utilización del carbón vegetal en herrerías y minas al no haberse introducido su homólogo mineral.

<sup>67</sup> La cita procede de Uriol (1992, 143).

Es cierto que tan elevados costes de arrastre iban a representar, también, durante mucho tiempo la más eficaz de todas las barreras protectoras, al neutralizar parte de las ventajas en origen del carbón procedente de otros países, y singularmente de Inglaterra.

Los inconvenientes derivados del transporte se multiplicaban en el caso de las cuencas leonesas. De ahí que, pese al estudio que de los yacimientos de Matallana, Serrilla y Villalfeide realizaron las Sociedades Económicas de León y Astorga en 1786, el único aprovechamiento del carbón mineral durante mucho tiempo fuera el realizado por particulares, como los habitantes de Sotillos de Sabero, Prado o Morgovejo que aprovechaban los meses de invierno para obtener unos ingresos complementarios, suministrando carbón a las fraguas de Castilla (Sen, 1993). Valga como exponente de las dificultades de transporte que padecía la provincia leonesa el hecho de que la carretera León-Asturias, tan demandada por Jovellanos, aún seguía a principios del siglo XIX sin cruzar el puerto de Pajares, por donde las mercancías, como el trigo castellano, sólo podían transitar a lomo de mulo. En 1812, según la Nueva Guía de Caminos de Santiago López, la mencionada carretera (el camino real de Castilla) ya estaba lista, pero era el único camino de ruedas que discurría por la Montaña Centro-Oriental Leonesa (Menéndez, 1951).

A los fundamentales problemas de transporte y al retroceso que significó la Guerra de la Independencia, se unirían, para completar la lista de las dificultades a las que antes aludíamos, el rechazo de la población a la utilización del carbón de piedra por considerarlo perjudicial para la salud (se prefería con carácter general el derivado de la leña), y, sobre todo, una legislación nada favorable, cuyos rasgos básicos es preciso exponer, siquiera sea someramente, puesto que se convertirá en determinante destacado de la evolución de la minería del carbón.

En 1789, de la mano de Gaspar de Jovellanos, el carbón de piedra había quedado al margen del principio general de la regalía aplicable a la minería<sup>68</sup>. Esto significaba (excepto en el caso del concejo de Langreo, cuya explotación se reservaba al Estado<sup>69</sup>) asignar los derechos de propiedad a los dueños del suelo, que pasaron así a disfrutar de total libertad bien para la explotación del carbón que se encontrara en el subsuelo de su terreno, bien para ceder este derecho a un tercero. Algo completamente lógico en aquellos años si se tiene en cuenta que, hasta bien avanzado el siglo XIX, la mayoría de las explotaciones eran a cielo abierto y se limitaban a aplicar rudimentarias técnicas para extraer el mineral situado en las capas más cercanas a la superficie, haciendo imposible la explotación simultánea del suelo y del subsuelo.

Sin embargo, la ley minera de 4 de julio de 1825 volvió a aplicar el principio de la regalía a la extracción de carbón (Nadal, 1975). El mineral superficial, tan fácil de extraer hasta entonces, empezaba a escasear, y se hicieron necesarios para su obtención los trabajos subterráneos y el empleo de técnicas más sofisticadas que permitían el aprovechamiento simultáneo del suelo (agricultura) y el subsuelo (minería). En parte, la ley de 1825, al separar los derechos de propiedad del suelo y del subsuelo, fue el reflejo de la nueva situación. El derecho a los beneficios de la hornaguera correspondía nuevamente al Estado, quien podía cederlo en concesión aunque para ello fuese preciso expropiar al propietario del terreno si no había avenencia. Pero el verdadero problema no residía en esta circunstancia, sino en la minuciosa regulación de las concesiones y el elevado número de requisitos que se exigían al

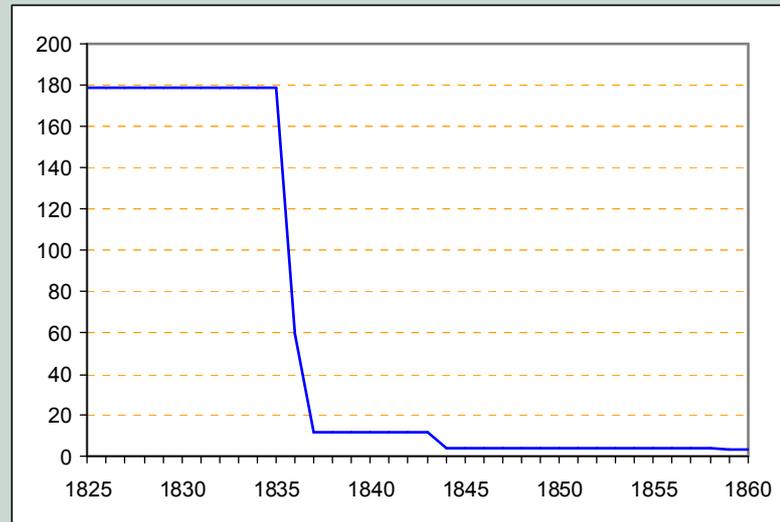
---

<sup>68</sup> Hasta 1789 estuvieron en vigor las ordenanzas de minas dictadas por Felipe II en 1559 y 1584, que atribuían al monarca la regalía sobre los productos minerales, cuya explotación podía conceder a un tercero mediante el pago de un canon que recaía sobre el valor de la producción (Coll y Sudrià, 1987). Las citadas ordenanzas sólo mencionaban las minas metálicas, lo que causó una notable incertidumbre sobre los derechos de propiedad del carbón en los inicios de su explotación.

<sup>69</sup> La empresa de las Reales Minas de Langreo estuvo funcionando hasta 1803 (Coll y Sudrià, 1987).

concesionario, algunos de los cuales se mantuvieron hasta 1869, aunque de forma progresivamente más relajada<sup>70</sup>.

**Figura 9**  
*Progresiva disminución del canon de superficie, 1825-1860 (pesetas/hectárea)*



Fuente: Coll y Sudrià (1987)

Para evitar la proliferación de concesiones ociosas se empezó por exigir la realización efectiva de labores en ellas y un canon de superficie muy elevado (1.000 reales al año por pertenencia de 13.944 metros cuadrados, es decir, 179 pesetas/hectárea). El propietario de una concesión debía, por tanto, tener los recursos financieros suficientes para seguir pagando el impuesto, al menos, hasta que la explotación fuese rentable, lo que, evidentemente, excluía a la mayoría de los habitantes de los pueblos de las zonas mineras. Al canon de superficie se añadía el que gravaba el producto bruto extraído (5 por 100 del valor). Pero las trabas fiscales no eran los únicos obstáculos con que se topaba el desarrollo del sector. La intervención pública se plasmaba también en la obligación de mantener un pueblo mínimo de cuatro operarios por pertenencia, al tiempo que fomentaba el minifundismo empresarial al establecer una dimensión máxima para las concesiones (unos 17.000 metros cuadrados) e impedir su acumulación<sup>71</sup>, lo que daba lugar a un tamaño de las explotaciones excesivamente reducido. La prolija reglamentación se completaba con la sorprendente figura de la «denuncia», vigente desde 1825 hasta 1869, que introdujo un elevado grado de incertidumbre en la continuidad de la actividad, pues cualquiera podía acusar a una empresa minera de incumplir los requisitos establecidos, y, probada la acusación, obtener sus pertenencias.

Demasiados escollos para la explotación de un producto relativamente poco valioso, que retrasaron el desarrollo de la minería nacional del carbón. Habría que esperar algo más de una década para que algunos de estos obstáculos —como los relativos a la dimensión de las

<sup>70</sup> En este período (1825-1869), se sucedieron cuatro leyes mineras con muchos puntos en común (1825, 1849, 1859 y 1868).

<sup>71</sup> Únicamente los descubridores de yacimientos y las sociedades podían acumular pertenencias, tres los primeros y cuatro las segundas (Coll y Sudrià, 1987).

pertenencias (que se triplicó en 1836), las limitaciones a su acumulación o la excesiva fiscalidad (figura 9)— se suavizaran, y surgieran las primeras empresas mineras dignas de mención.

## 2.2. La primera fábrica moderna de la provincia de León transforma la cuenca de Sabero

En el caso de la provincia de León hubo que esperar incluso más, porque —aunque en 1830 una empresa minera inglesa inició en el valle de Sabero su actividad, convirtiéndolo en la primera cuenca hullera leonesa en explotarse— no fue hasta 1841 cuando la minería del carbón empezó a alcanzar significación económica. Ese año se constituyó la Sociedad Palentina de Minas con cuatro concesiones de carbón en Sabero (Juanita, Sucesiva, Escondida y Abundante<sup>72</sup>) y una de hierro (Imponderable, situada en Alejico). Su finalidad era precisamente la fabricación de hierro en hornos altos de cok. Ese mismo año comenzó la explotación de la mina Juanita, situada bajo el monte del Castro de Sabero (Fernández Llana-Rivera, 1979)<sup>73</sup>.

La Palentina, como era habitual en esa época, se limitó a explotar los yacimientos situados por encima del nivel de los valles, empleando el sistema de testers, más adecuado para las estrechas capas asturianas que para las anchas de Sabero, de manera que, según Revilla (1906), los trabajos se realizaron perdiendo mucho carbón y poniendo en excesivo peligro la vida de los mineros. Por este motivo y por la deficiente dirección de los trabajos, la compañía destruyó, durante sus ocho primeros años de actividad, una media de cinco toneladas de carbón por cada tres extraídas. El arrastre del mineral se lograba aplicando fuerza de tracción humana o animal a vagones que circulaban sobre raíles y soportaban cargas de media tonelada (Sen, 1993).

La exigua producción anual —que, según Quirós (1971), osciló en los primeros años de actividad entre las 3.500 y las 4.000 toneladas de carbón, pero que, según Sen (1993), no alcanzó las 1.000 toneladas— se colocaba en los mercados de Palencia, Valladolid y Burgos, aunque este último se perdió muy pronto, en 1842, al iniciarse la explotación de la cuenca palentina de Barruelo (Fernández Llana-Rivera, 1980a).

Cuatro años después de su constitución, la necesidad de recursos hizo imprescindible ampliar el capital, la sociedad se transformó en anónima y, con la llegada de socios leoneses, pasó a denominarse Sociedad Palentina-Leonesa de Minas. A esta época corresponden los datos que Madoz recoge en su Diccionario. Leemos en él que Sabero contaba con 30 casas y 120 almas dedicadas a labores agrícolas y ganaderas, y a la industria de telares de lienzos caseros. En Saelices (apellidado entonces «de Modino»), que tenía 27 casas y 138 habitantes, Madoz sitúa, junto a las actividades agrarias, las mineras de la Palentina-Leonesa. En Olleros eran 14 las casas y 90 los habitantes, de exclusiva dedicación al sector primario. El caserío de Sotillos lo conformaban 22 casas habitadas por 80 personas, también agricultores y ganaderos, aunque «se dedican en los meses de invierno a conducir carbón a las fraguas de Castilla, de cuyo mineral abunda todo el término». El medio de vida de los 42 moradores de las 11 casas de Alejico era similar: producían «trigo, centeno, cebada, garbanzos, tilos, lino y pastos» y criaban «ganado

<sup>72</sup> Estas concesiones se corresponden con las denominadas en la actualidad Sabero 1 (Sucesiva), Sabero 2 (Escondida), Sabero 5 (Abundante) y Sabero 11 (Juanita).

<sup>73</sup> Por su significación histórica, en el mapa de Sabero (pág. 25) se indica la ubicación de la mina Juanita. Su bocamina se puede contemplar todavía debajo del firme del Eje Subcantábrico al lado del restaurante Fornos, también se conserva un pozo de ventilación en la parte superior del talud de la carretera. De la mina de hierro Imponderable apenas quedan vestigios. Según algunos vecinos, estuvo en la orilla derecha del Esla, entre Alejico y el lavadero en ruinas de Domingo López Alonso, visible desde la carretera N-621.

lanar, cabrio, caballar y alguno mular», había también tres telares para lino y lana. En resumen, pues, los cinco núcleos integrados en el actual municipio de Sabero totalizaban 104 casas y 470 habitantes, y, aunque la extracción de carbón dejaba notar sus primeros efectos, su modo de vida era predominantemente agrario y ganadero. Entonces pertenecían al municipio de Cistierna, cuya cabeza contaba con una exigua población, difícil de cuantificar, pues los datos que ofrece Madoz se refieren a todo el municipio (1.364 habitantes en la pág. 94 y 1.265 en la pág. 262) y no son congruentes con la población conjunta de las otras 14 localidades integradas en el ayuntamiento. En cualquier caso, sí queda claro el carácter agrario de todo el territorio y sus deficientes comunicaciones, a base únicamente de caminos locales en regular o mal estado.

En este contexto tan poco propicio, alentada por las optimistas conclusiones del estudio que sobre la cuenca realizó Casiano de Prado, y con el objetivo de aprovechar *in situ* el carbón que tan costoso resultaba transportar, la Palentina-Leonesa construyó en Sabero una ferrería que comenzó a funcionar a finales de 1847<sup>74</sup>. La imagen más representativa del descomunal esfuerzo que supuso poner en pie este complejo industrial es quizá la de unos carros de bueyes atravesando, por caminos imposibles, la cordillera Cantábrica para transportar desde el puerto de Gijón las grandes piezas de la ferrería que, como el martillo pilón, las laminadoras o las máquinas soplantes, habían sido adquiridas en Inglaterra.

La Palentina-Leonesa dispuso, así, de la tecnología y las máquinas más modernas aplicadas a la metalurgia. Y Sabero contó con el primer horno alto de cok que existió en España (Quirós, 1971): cuando de las dependencias de San Blas (denominación que se le dio a la ferrería por ser éste el nombre de la ermita junto a la que se construyó) salían los primeros lingotes de hierro colado obtenidos en nuestro país utilizando carbón mineral como combustible, todavía faltaba un año para que iniciara su andadura el horno instalado en Mieres por la sociedad mixta Asturian Mining Company (Benito, 1991). Más tarde, en enero de 1860, entró en funcionamiento el segundo horno alto de la ferrería<sup>75</sup>.

La ferrería supuso una drástica transformación del paisaje urbano de Sabero. El complejo industrial (figura 10) estaba formado, además de por los dos hornos altos de unos 16 metros de altura y 10 a 12 de diámetro (conectados con el río Horcado mediante un colector), por un almacén, una casa de cargas, dos máquinas soplantes de 60 a 90 caballos (con ellas se insuflaba aire a presión en la base del alto horno), una gran lonja de laminación, 55 hornos de cok, un alfar para fabricar ladrillos refractarios (que aprovechaba la abundante arcilla existente en los alrededores), un almacén, un taller, dos básculas, un depósito de agua y unas cuadras. La lonja contaba con varios trenes de cilindros movidos por una máquina de vapor de 70 caballos, 14 hornos de reverbero y refino, tijeras, martillo pilón, fraguas y otros aparatos para fabricar distintos tipos de hierro. Para el arrastre del mineral se empleaba tracción animal, facilitada con varias líneas férreas que conectaban las instalaciones con las minas (Quirós, 1971).

Además se construyeron los cuarteles Viejos (también denominados del Rebedul) para albergar a los trabajadores, y La Casona, un chalet de tres plantas donde se ubicaron las oficinas y la vivienda de la dirección<sup>76</sup>. De todo el complejo de San Blas aún se conservan la lonja de

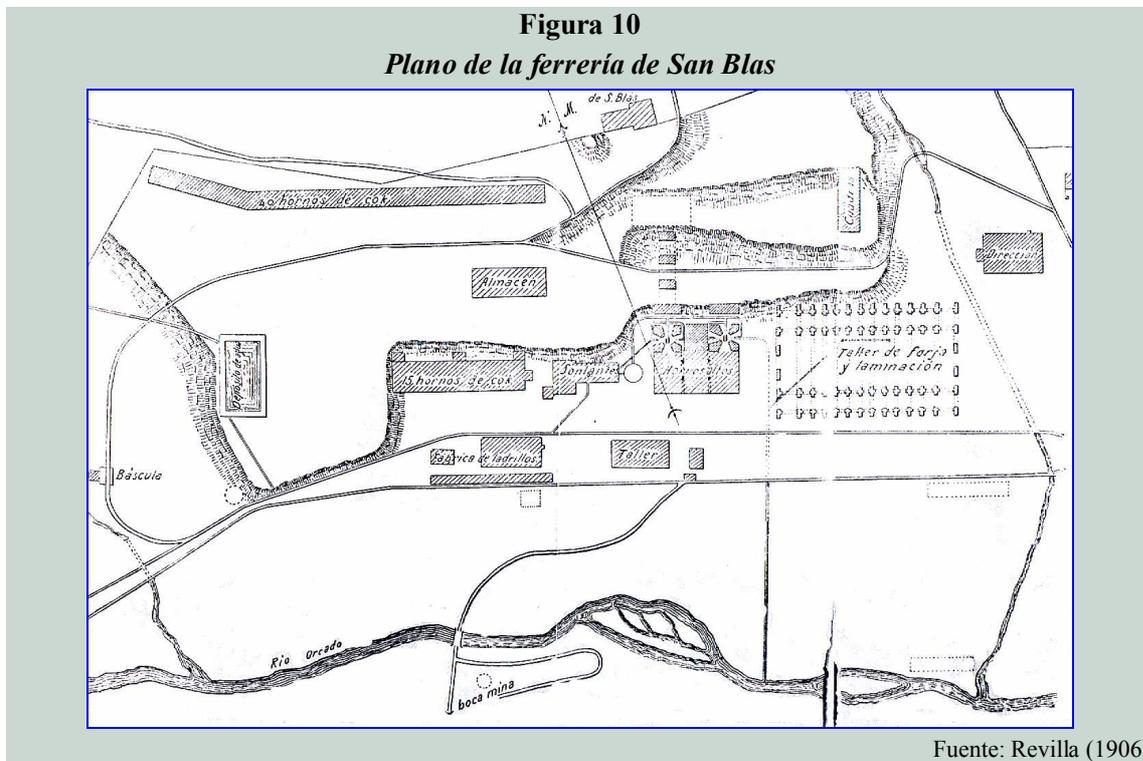
---

<sup>74</sup> El día 14 de marzo de 1846 tuvo lugar el acto solemne de colocación de la primera piedra de la ferrería, según consta en la correspondiente acta notarial reproducida en el *Diario de León* de 10 de septiembre de 1995. Hasta 1857 y probablemente desde sus inicios, la ferrería fue arrendada a Santiago Alonso Cordero (el Maragato Cordero), socio de la Palentina-Leonesa.

<sup>75</sup> La crónica de la inauguración del segundo horno se publicó en *El Esla* el domingo 22 de enero de 1860, y puede consultarse en <http://valledesabero.iespana.es/segundohorno.htm>.

<sup>76</sup> Enrique Blanco Solís, ex topógrafo de Hulleras de Sabero que fue responsable del mantenimiento de las viviendas de esta empresa, sitúa la construcción de la casa de la dirección y los cuarteles Viejos entre 1841 y 1845.

laminación, la casa de máquinas soplantes (transformada en viviendas), los restos de los hornos altos, La Casona y los cuarteles. Elementos todos de un indudable valor histórico, pues constituyen el único legado de un complejo siderúrgico de este género que se conserva en España (Vidal y Álvarez, 2002).



Desde el punto de vista de la arqueología industrial, destaca el extraordinario edificio de la lonja de laminación, obra del ingeniero Philip Paret. Una «fábrica de hierro a la inglesa»<sup>77</sup> construida en piedra y ladrillo, con una estructura de tres naves, planta rectangular, ventanas semicirculares (llamadas «termales») y elevada cubierta sustentada, a falta de columnas en la parte central, por unos característicos arcos apuntados con los que se consigue una superficie diáfana de 2.000 metros cuadrados (fotografía 14). En su día contó con una chimenea de 34 metros de altura y 3,5 de base<sup>78</sup>.

Los restos de los hornos altos consisten en un estribo de sillería adosado al escarpe del terreno junto al que se levantaron las instalaciones para facilitar la carga; el machón que sostenía la torre del segundo horno, con un característico hueco circular en la parte superior y un arco en la inferior en cuyo intradós se puede observar una placa de hierro con las iniciales S. P. L. (Sociedad Palentina-Leonesa), y, adosado a este pilar, el arranque de uno de los tres arcos del puente de carga que servía de enlace entre los dos hornos (fotografía 13).

Los cuarteles Viejos (fotografía 15) son en realidad un único edificio con planta en L situado al noreste del chalet de la dirección (en el plano de Revilla se aprecia su fachada oeste). A sus 18 viviendas, distribuidas en dos pisos, se accede mediante dos corredores porticados

<sup>77</sup> Así se denominaban entonces, incluso en Francia, estas instalaciones porque conjugaban los avances técnicos aplicados en Inglaterra (Vidal y Álvarez, 2002).

<sup>78</sup> La escritura de adjudicación a Hulleras de Sabero de los bienes de Minas de Sabero contiene una descripción de la ferrería en la que, entre otros, figura el dato relativo a la chimenea.

exteriores (uno en cada altura). Una escalera interior, que arranca y desemboca en la misma fachada, permite alcanzar el corredor situado en la planta más elevada. El cuartel es el tipo de vivienda más característico de las cuencas mineras. Al tratarse, en general, de un edificio de varias plantas y grandes dimensiones, economiza espacio y costes de construcción, si bien a costa de un cierto hacinamiento.

Al tiempo que emergía un nuevo paisaje urbano, el medio natural del valle experimentaba también una notable transformación. El cambio, en este caso, resultó claramente negativo, pues la depurada tecnología usada en el complejo siderúrgico no alcanzó a las explotaciones carboneras, cuyas labores, como en el resto de los yacimientos leoneses, continuaron realizándose de una forma desordenada y rudimentaria, con el consiguiente deterioro del entorno. En palabras de Ezquerro del Bayo<sup>79</sup>: «El criadero de Sabero que, a pesar de su grande extensión, lo ha cogido una sola compañía, ha sido atacado por más de 30 puntos a un tiempo. Yo no he visto tal afán por escarbar y hacer agujeros; la mayor parte de ellos por supuesto en las crestas de las capas que asoman a la superficie».

Pero, como es lógico, no sólo cambió el paisaje, la ferrería ocasionó, también, una profunda transformación social en la cuenca minera. Esta transformación se debió tanto a la propia actividad siderúrgica como a la expansión carbonera inducida por ella. No en balde, su consumo de carbón, que alcanzó unas 25.000 toneladas hacia 1851 (Coll y Sudrià, 1987), impulsó una notable actividad minera en la que llegaron a trabajar 167 operarios (Fernández Llana-Rivera, 1980b). El resultado de todo ello fue una primera corriente inmigratoria de gentes procedentes del resto de España y de diversos países de Europa, y un rápido crecimiento de la población del valle, cuyos 1.315 habitantes de 1850 (Vidal y Álvarez, 2002) prácticamente triplicaban a los contabilizados por Madoz tres años antes, cuando la ferrería todavía no había comenzado a funcionar.

Obviamente, con la nueva actividad y sus secuelas el mundo plasmado por Madoz en su obra, caracterizado por el predominio de la pequeña propiedad agrícola y la ganadería extensiva, sufrió su primera gran conmoción. No sería la más importante ni tampoco resultaría definitiva. Los mineros, durante mucho tiempo, simultaneaban su trabajo en la mina con las labores agrícolas; un claro ejemplo de que ese mundo ancestral, aunque terminaría por desaparecer, se resistía a hacerlo.

La localización de esta importante fábrica en un lugar tan apartado tuvo su razón de ser en la dotación de recursos minerales del valle de Sabero<sup>80</sup>. En el marco de la teoría weberiana, la

---

<sup>79</sup> Ezquerro del Bayo, Joaquín (1844), «Sobre el carbón de piedra de Castilla la Vieja», *Boletín Oficial de Minas*. Citado en Sen (1993, 29).

<sup>80</sup> Aproximadamente medio siglo después, Alfred Weber, observando lo que ocurría en Alemania, elaboró su teoría de la ubicación industrial, que puede aplicarse al caso de la Palentina-Leonesa y su ferrería. Weber distinguió entre los recursos que era posible encontrar en cualquier sitio y los que, por el contrario, sólo se daban en determinados lugares. Los primeros, que llamó recursos ubicuos, no ejercen ninguna fuerza de atracción sobre la localización de las empresas que los utilizan. Los segundos o recursos localizados, en cambio, sí lo hacen. Y esto es así, porque la empresa está interesada en hacer mínimos sus costes, entre los que se encuentran los de transporte. Pero éstos incluyen tanto el transporte de las materias primas desde los lugares de aprovisionamiento, como el del producto terminado hasta el mercado consumidor. Se trata, por tanto, de determinar si la fábrica debe instalarse cerca de los puntos de aprovisionamiento o cerca del mercado, o bien en algún lugar entre ambos. El problema se simplifica considerando que los costes de transporte son los únicos relevantes a la hora de decidir la ubicación de la planta, o, dicho en otros términos, que todos los demás costes, básicamente los de producción, son iguales en todos los lugares. Hecha esta suposición simplificadora, la solución al problema depende del peso de los recursos localizados que sea preciso emplear para fabricar un kilo de producto, algo que Weber llamó índice de materiales. Cuando el índice de materiales es igual a cero, la empresa no utiliza recursos localizados, todos los que emplea son ubicuos y, en consecuencia, para hacer mínimo el coste de transporte se localizará en el mercado de consumo. Por el contrario, si el índice de materiales es muy superior a la unidad, el peso de los recursos localizados empleados en la fabricación de una unidad de producto es mayor que el peso de ésta, y la empresa se ubicará en las proximidades de las fuentes de suministro de los materiales localizados. La industria del hierro y del acero presenta índices de materiales elevados y, consecuentemente, una marcada orientación hacia las fuentes de materias primas. Butler (1986) recoge en su obra los

localización de la ferrería de San Blas era lógica. Allí estaban los yacimientos de carbón, y el mineral de hierro procedía también de minas muy próximas al complejo siderúrgico: La Imponderable de Alejico, La Salud de Saelices, y Nerón Polux y Fidas de Yugueros. Con la cercanía de la ferrería a las fuentes de recursos localizados se conseguía rebajar, en la medida de lo posible, los costes de transporte.

A pequeña escala, en Sabero pareció por un momento que podía ocurrir lo mismo que en algunas de las grandes cuencas hulleras, convertidas, por mor de las características del carbón, en destacados focos de localización industrial. ¿No estaba aconteciendo algo parecido en la vecina Asturias, en cuya cuenca central se estaba fraguando una siderurgia de emplazamiento interior impulsada por el capital extranjero? En la cuenca leonesa, los acontecimientos se encargarían muy pronto de desvanecer esta esperanza.

### 2.3. La atonía domina las cuencas leonesas hasta 1894

Y es que la proximidad de las concesiones proveedoras de hierro y carbón no fue suficiente para eliminar los problemas de transporte. Éstos eran máximos a la hora de dar salida a los productos de la fundición hacia los mercados compradores de León, Palencia, Valladolid y Madrid. Es cierto que los bienes que ahora se transportaban presentaban una relación valor/peso mayor que el carbón, y, en consecuencia, la carestía de los transportes los afectaba en menor medida, pero «montar una fábrica en medio del campo, lejos de los mercados y de las aglomeraciones de mano de obra, no constituía más que una solución a medias» (Coll y Sudrià, 1987).

El transporte, que tanto ha condicionado el desarrollo de las regiones españolas —favoreciendo a las costas atlántica y mediterránea por las enormes posibilidades derivadas del comercio marítimo, y perjudicando al interior peninsular, aislado por una intrincada orografía—, estaba a punto de desempeñar un papel capital en la evolución de las comarcas mineras. A mediados del Ochocientos sólo había un medio de transporte terrestre realmente eficaz para desplazar cargas importantes a grandes distancias. Pero el ferrocarril no iba a solucionar las trabas que amenazaban el futuro de la ferrería de San Blas, puesto que ninguno de los proyectos de las compañías ferroviarias pasaba por la cuenca de Sabero.

El desarrollo del ferrocarril en un país como España, de complicada orografía y sin grandes posibilidades de comunicación por vía fluvial, era fundamental para conectar sus aislados mercados regionales y transformarlos en el gran mercado nacional que la expansión industrial necesitaba. Este hecho explica los cuantiosos recursos públicos que en la forma de subvenciones se canalizaron hacia la construcción de la línea férrea durante la segunda mitad del siglo XIX<sup>81</sup>. Si resulta clara la relación entre el desarrollo del ferrocarril y la prosperidad industrial y económica<sup>82</sup>, lo es aún más la que existe entre este medio de transporte y la minería del carbón, de modo que no hierra mucho quien afirma que las subvenciones concedidas a las compañías ferroviarias fueron también transferencias del Estado (en la forma de provisión de

---

resultados de un estudio, realizado en 1955, sobre la industria del hierro y el acero en México, que calcula un índice de materiales de cuatro.

<sup>81</sup> Los ingresos que le reportó al Estado la desamortización de los bienes comunales propiciada por la Ley Madoz (promulgada un mes antes que la ley ferroviaria), permitieron, durante un tiempo, financiar las subvenciones a la construcción del ferrocarril (Carreras y Tafunell, 2003).

<sup>82</sup> «Es indudable que las grandes construcciones ferroviarias fueron el principal impulso a la expansión de la industria hasta la década de 1870 y sustentaron el crecimiento económico del periodo 1850-1873» (Barbero, 2001, 91).

servicios) al sector carbonero. Y es que en la España decimonónica el ferrocarril no sólo era fundamental para trasladar el voluminoso mineral hasta los alejados centros de consumo, sino que, además, resultaba ser uno de los más destacados clientes de las compañías mineras (de hecho, llegó a absorber hasta una cuarta parte de la producción nacional).

Disponer o no de este medio de transporte explica el auge o el declive de muchas cuencas mineras a lo largo del siglo XIX. La prosperidad de Barruelo y, en menor medida, de la cuenca leonesa de Ciñera-Matallana, y la crisis de Sabero y de Valderrueda, son buenas pruebas de ello. En general, y como afirman Manero (1984) y Cortizo (1977), el diseño radial de la red perjudicó notablemente a la minería leonesa, que, por su disposición alargada en la dirección perpendicular a la trama ferroviaria, se vio privada de un medio de transporte adecuado durante mucho tiempo<sup>83</sup>.

Pero conviene profundizar algo más en la íntima relación que existió entre el ferrocarril y el carbón para comprender la dispar evolución de las cuencas castellano-leonesas. La revolución de 1854 fue el origen de acontecimientos de notable trascendencia para las cuencas mineras leonesas y palentinas. En 1856, al amparo de la Ley de Sociedades de Crédito de ese mismo año —una de las piezas clave, junto a la Ley de Ferrocarriles (1855) y la Ley de Bancos de Emisión (1856), de la legislación progresista que siguió a la revolución—, se constituyó la Sociedad General del Crédito Mobiliario Español, entidad promovida por los hermanos Péreire, directores del *Crédit Mobilier*. De la relevancia de esta entidad bancaria da buena idea el hecho de que contara con un capital de 114 millones de pesetas (3,8 veces superior al del Banco de España) y con fundadores o administradores tan notables como los duques de Alba, el marqués de Ferrari o varios miembros de la alta banca parisina.

Pero lo realmente interesante para el tema que nos ocupa es que el Crédito decidió centrar su actividad en el sector industrial y las obras públicas. En diciembre de 1856 tenía «el 63,5 por 100 de su activo invertido en el ferrocarril del Norte (cuya concesión completa acababa de redondear), las minas carboníferas de Barruelo y otras, y la Compañía de Gas de Madrid» (Tortella, 1982)<sup>84</sup>. Tres negocios ciertamente muy relacionados, puesto que la crítica situación de la Compañía de Gas tenía su causa principal en los altos precios del carbón, algo que el Crédito Mobiliario esperaba solucionar reduciendo sus costes de transporte mediante la mejora de los ferrocarriles<sup>85</sup>. No obstante, para ello no bastaba el ferrocarril del Norte, que enlazaba Madrid con Irún, pasando por Burgos y Valladolid, y transitaba, por tanto, lejos de las concesiones mineras de Barruelo. Era preciso construir un ramal que, partiendo del mencionado ferrocarril, llegara hasta las explotaciones carboneras. La oportuna concesión, aunque sin subvención, la obtuvo el Crédito también en 1856: fue el origen del ferrocarril entre Alar del Rey y Dueñas. En esta localidad enlazaría con la línea Madrid-Irún (Tedde de Lorca, 1978); y

---

<sup>83</sup> El artículo 2 de la ley de 1855 clasificaba como líneas de primer orden «las que partiendo de Madrid terminan en las costas o frontera del reino». En parte, la configuración radial de la red se debió al deseo de recortar todo lo posible los costes de construcción, pues dicho diseño permite, como afirman Cordero y Menéndez (1978), «unir al mayor número de poblaciones con la menor longitud de vía aunque ello repercuta negativamente sobre los recorridos, alargándolos».

<sup>84</sup> «Por ley de 11 de julio de 1856, se otorgaba al Crédito Mobiliario Español la concesión del ferrocarril del Norte, en las dos secciones de Madrid a Valladolid, y de Burgos a la frontera francesa. Se fijaba una subvención de 330.000 reales por kilómetro de Madrid a Valladolid, y de 440.000 reales por kilómetro en el tramo de Burgos a la frontera. De estas cantidades, las provincias reintegrarían al Estado una tercera parte de la subvención en proporción, naturalmente, a la extensión de los recorridos por sus demarcaciones» (Tedde de Lorca, 1978). Eugenio Péreire había obtenido la concesión del tramo Valladolid-Burgos en febrero de 1856. Dos años después este tramo se transfirió al Crédito Mobiliario.

<sup>85</sup> Los carbones de Barruelo llegaban a Madrid tras recorrer tres tramos perfectamente diferenciados: el primero, de 15 kilómetros, entre las minas y Alar del Rey se hacía en carretas; el segundo, entre esta localidad y Valladolid, de 130 kilómetros, se llevaba a cabo en lanchones que recorrían el Canal de Castilla; finalmente, el trayecto entre Valladolid y Madrid utilizaba la carretera construida por el Estado (Coll y Sudrià, 1987).

en Alar, con el ferrocarril que estaba construyendo la Compañía del Ferrocarril de Isabel II con el objetivo de llegar hasta el puerto de Santander, y cuyo tramo de 50 kilómetros entre Alar y Reinosa sería inaugurado el año siguiente, el 28 de marzo de 1857 (Ferrer y Ruiz, 1999)<sup>86</sup>.

La confianza del Crédito Mobiliario en su proyecto —debida seguramente al desconocimiento de la calidad real de los carbones leoneses y palentinos— lo llevó a ampliar sus negocios mineros para contar en 1856 con minas de carbón en Valderrueda y, en 1857, en Matallana. Las minas de Valderrueda —repartidas por los términos de Villacorta, Soto, Valderrueda, Cerezal, Taranilla y Prado de la Guzpeña— habían sido registradas unos años antes por la sociedad formada por Mollinedo y Lafuente, a quien se las adquirió el Crédito (Sen, 1993).

En consecuencia, a mediados del siglo XIX se desarrollaba cierta actividad carbonera en las tres cuencas orientales leonesas, donde, además de las dos compañías más relevantes (la Palentina-Leonesa y el Crédito Mobiliario Español) operaban la Sociedad La Ventajosa (con minas en Otero de las Dueñas, La Magdalena, Orzonaga, Colle y Taranilla) y la Sociedad Leonesa Vallisoletana que trabajaba en la zona de Prado de la Guzpeña (Sen, 1993).

En 1858, los Péreire crearon la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Compañía del Norte), cuyo objeto era la explotación y el control del ferrocarril entre Madrid y la frontera francesa<sup>87</sup>. Si bien sus verdaderos objetivos eran mucho más ambiciosos, y pasaban por la construcción de una gran red ferroviaria con centro en Valladolid, una de cuyas numerosas funciones sería llevar el carbón de las cuencas leonesas y palentinas hasta las dependencias de la Compañía de Gas de Madrid<sup>88</sup>. La importancia del carbón en la estrategia de la Compañía del Norte queda patente en la memoria de la sociedad fechada el 16 de mayo de 1860: «De todos los motivos que han inclinado a los administradores de la sociedad general a dar preferencia a los caminos del norte de España, cuando podían dirigir a otras partes sus miras, el más decisivo era la abundancia del combustible mineral del norte»<sup>89</sup>. Acorde con esta estrategia, las inversiones del Crédito Mobiliario en el negocio minero, fundamentalmente en Barruelo y Valderrueda, no dejaron de crecer hasta 1869, año en el que, con un importe de 6,2 millones de pesetas, triplicaron el registrado en 1859 (Tedde de Lorca, 1978).

El rápido desarrollo de la red férrea que siguió a la Ley de 1855 (figura 11) hizo posible que en 1860 la conexión entre Reinosa y Valladolid fuera un hecho. Cinco años más tarde, en el marco del continuo crecimiento de los caminos de hierro, destacaba, por su trascendencia para la minería leonesa y palentina, la finalización de tres nuevos tramos: la línea entre Sanchidrián y Madrid, que completaba el ferrocarril del Norte; la derivación desde Palencia a León, y el ferrocarril de Barruelo, que enlazó en 1863 con la línea Alar-Reinosa aproximadamente en la mitad de su recorrido, y permitió una fácil salida de los carbones de la cuenca palentina hacia

---

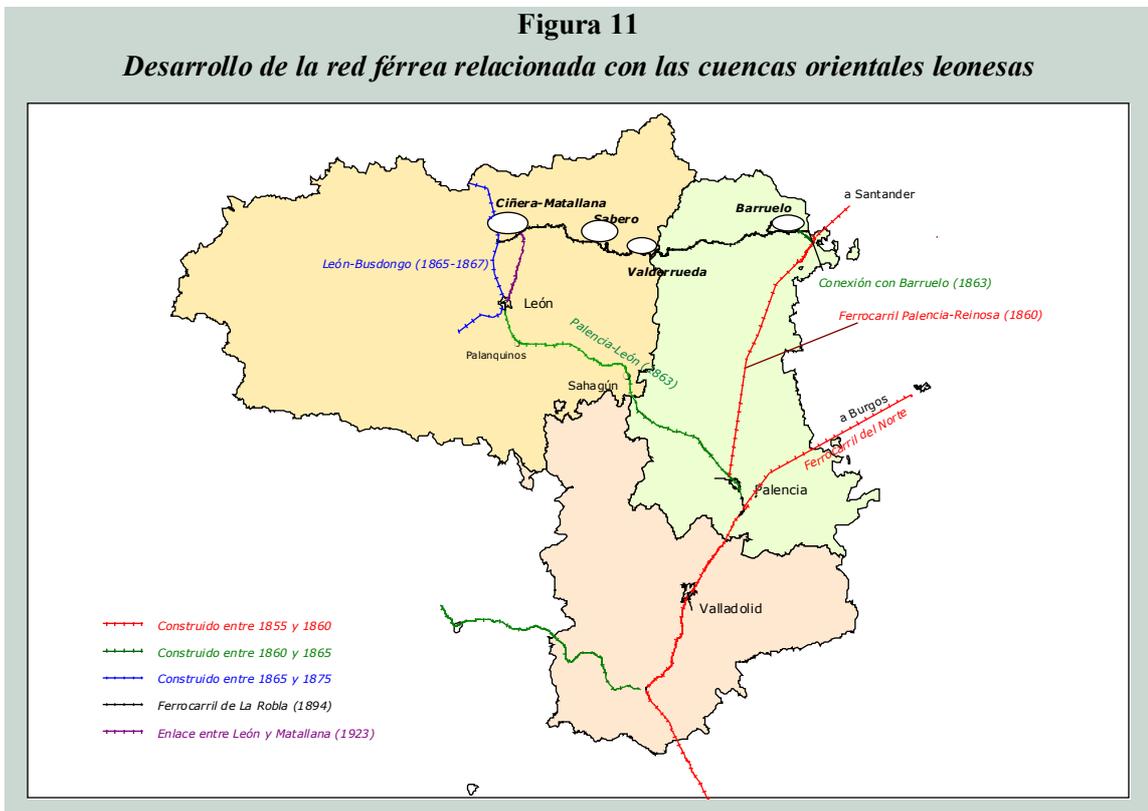
<sup>86</sup> La construcción del ferrocarril entre Alar y Santander fue fruto de la necesidad de dar salida a las harinas castellanas hacia el importante puerto cantábrico. Hasta Alar llegaban utilizando la vía fluvial del Canal de Castilla, pero desde este punto las precarias condiciones de transporte mermaban la rentabilidad de los intercambios. Con una gran demora respecto a las previsiones iniciales, el eje ferroviario se completó en 1866. Este retraso, el elevado coste de las obras y unos rendimientos que se quedaron muy por debajo de los esperados hicieron que La Compañía del Ferrocarril de Isabel II pasara por momentos críticos, que no se solucionaron ni transfiriendo en 1871 el ferrocarril Alar-Santander a una nueva sociedad, denominada, justamente, la Nueva Compañía del Ferrocarril de Alar a Santander. Finalmente, el tramo sería transferido a la compañía del Norte en 1874.

<sup>87</sup> El capital de la nueva sociedad estaba en manos del Crédito Mobiliario Español (26,35 por 100), el Crédito Mobiliario Francés (14,70 por 100), la Sociedad para el Fomento de la Industria de Bélgica (10 por 100), Emilio e Isaac Péreire (7 por 100), el duque de Galliera (7 por 100) y el barón Seillières (7 por 100).

<sup>88</sup> La obtención de gas a partir del carbón es un proceso conocido desde antiguo. En 1670, John Clayton obtuvo un gas luminoso al calentar el carbón en una retorta. En 1792, William Murdock iluminaba su casa en Escocia con gas obtenido de la destilación de la hulla.

<sup>89</sup> Citado por Tedde de Lorca (1978).

los grandes centros consumidores de Madrid y Valladolid. A partir de entonces, el transporte de carbón, especialmente a Madrid, se convirtió en una de las actividades principales del ferrocarril del Norte. Así, entre 1866 y 1875, la hulla (64.400 toneladas anuales) representó el 11,5 por 100 del tonelaje total movido por la empresa y casi la tercera parte de las toneladas que entraron en Madrid en el ferrocarril del Norte<sup>90</sup>.



En los planes del Crédito Mobiliario que ahora se materializaban, hacía tiempo que habían quedado marginadas varias cuencas mineras en favor de la de Barruelo. En Sabero, los carros tirados por bueyes que llevaban el hierro forjado de la ferrería de San Blas hasta las estaciones de Sahagún y Mansilla de las Mulas, recorriendo trayectos de 50 kilómetros carentes de carreteras, seguían siendo el único medio de transporte en la época de la gran expansión ferroviaria (téngase presente que hasta 1899 no se incluiría, en el Plan General de Carreteras del Estado, una de tercer orden para enlazar la estación de Cistierna con la de Palanquinos<sup>91</sup>). Los altos costes que ello suponía —sin que se vislumbraran posibilidades futuras de reducción— terminaron por hacer imposible la competencia con los altos hornos del litoral cantábrico, sobre todo a partir de la reforma arancelaria de 1862, que supuso una significativa rebaja de los derechos que gravaban el carbón importado. La actividad de la ferrería cesó ese mismo año. Le quedó el honor de haber sido «la única fábrica moderna industrial en León durante el siglo XIX» (López Trigal, 1996, 14).

<sup>90</sup> Datos obtenidos a partir de Tedde de Lorca (1978).

<sup>91</sup> *Gaceta de Madrid* número 249 de 6 de septiembre de 1899.

Sin su principal cliente, la minería del carbón de Sabero entró en una fase de paralización y abandono<sup>92</sup>. Esta crisis, la primera importante en la cuenca, originó el éxodo de los operarios y técnicos que habían llegado al valle para trabajar en la ferrería, y el embargo progresivo de las propiedades de la Palentina, incapaz de hacer frente a sus deudas<sup>93</sup>. De hecho, «en 1868 el abandono era tal que prácticamente se habían hundido todas las galerías de las explotaciones montadas por la Palentina-Leonesa» (Sen, 1993, 179). Ni siquiera la favorable y más liberal legislación minera surgida de la revolución de 1868 fue suficiente para que la cuenca hullera recuperara algo de su antigua actividad. Pero esto no quiere decir que el cambio no fuera decisivo para el conjunto de la industria extractiva. Veamos cuáles fueron los rasgos básicos de la nueva normativa.

Además de la enajenación de las minas que la legislación anterior reservaba al Estado —lo que supuso, de hecho, la desamortización del subsuelo—, la revolución septembrina introdujo cambios sustanciales en las concesiones de las minas no reservadas. En las Bases Generales para la Nueva Legislación Minera, de 29 de diciembre de 1868, se terminó con la obligación del interesado de habilitar una labor, pozo o cañón en el plazo de 90 días, y, con objeto de dotar de seguridad a la actividad, se puso fin a la posibilidad de la denuncia de la concesión, que pasó a tener carácter perpetuo. En su afán de desmontar el cúmulo de anteriores regulaciones que tanto habían maniatado al sector, la nueva norma no limitó la superficie que podía ser demarcada. La única obligación que quedó en pie fue, por tanto, la del pago del canon correspondiente<sup>94</sup>. De este modo, el dominio público del subsuelo pasaba a ser la simple potestad del Estado de atribuir la propiedad de las minas, algo que obligatoriamente debía hacer al primero que lo solicitase. Al igual que en la desamortización del suelo, en la gestación de estas normas, en vigor hasta 1944, pesó de forma decisiva la necesidad de obtener recursos con los que afrontar la delicada situación de las finanzas públicas (Nadal, 1975).

Se puede afirmar que la profunda transformación del marco legal era condición necesaria pero no suficiente para que la cuenca de Sabero saliera de su atonía. Una atonía en la que permanecería sumida desde 1862 hasta la última década del Ochocientos, y que se vio reforzada por la escasez de capitales, mal endémico del siglo XIX español que el colapso bancario desencadenado en 1864 se encargó de agudizar<sup>95</sup>. Un colapso en el que las compañías ferroviarias —sorprendidas por unos rendimientos, mucho menores que los esperados, e incapaces, por ello, de afrontar sus deudas<sup>96</sup>— fueron las protagonistas principales, al provocar con sus dificultades financieras el desmantelamiento de todo un sistema, el bancario, que se había implicado en extremo en el proceso de construcción de los ferrocarriles, y sin que nada

---

<sup>92</sup> En 1852 más del 70 por 100 de la producción de las minas de Sabero tenía como destino la ferrería, colocándose el resto en Valladolid, Burgos, Palencia, Santander y Madrid (Sen, 1993, 87).

<sup>93</sup> En 1865, la casa de administración, el almacén de maderas y la casa de operarios, gravadas con tres hipotecas por valor de 4.584.387 reales con 93 céntimos, fueron objeto de embargo (Fernández Llana-Rivera, 1980c). Según García Sánchez (1998), la Palentina-Leonesa tenía una deuda de 45.000 pesetas con Francisco de Paula Orense con quien había celebrado en 1861 un contrato de arrendamiento para fabricar cok que fue rescindido al año siguiente. Los bienes embargados en 1865 como consecuencia de esta deuda fueron la ferrería, La Casona, los cuarteles Viejos y un almacén de maderas.

<sup>94</sup> El canon de superficie experimentaría sucesivas variaciones: en 1871 fue establecido en 4 pesetas/hectárea, duplicándose diez años más tarde, para, tras varios cambios, volver, en 1900, al nivel de las 4 pesetas en el que se mantendría invariable hasta la Guerra Civil (Coll y Sudrià, 1987).

<sup>95</sup> «Entre 1864 y 1869 fueron liquidados 24 bancos, más del 40 por 100 de los existentes en la primera fecha. Estos son, sin embargo, tan sólo bancos oficialmente disueltos; la cifra verdadera, incluyendo bancos que se disolvieron sin dejar huella en los archivos oficiales fue, sin duda, mucho más alta» (Tortella, 1982).

<sup>96</sup> En realidad, estas deudas explican, en parte, los malos resultados de las compañías ferroviarias, que se habían financiado recurriendo masivamente al crédito y a la emisión de obligaciones, lo cual se tradujo en unos elevados costes financieros. La baja calidad de las líneas fue otro grave problema, cuyo origen residió en el procedimiento de concesión mediante subasta (se adjudicaban a quien aceptara la subvención más baja) y en el comportamiento de los constructores para hacer máximos sus beneficios.

podiera hacer para remediarlo un Gobierno que carecía también de recursos, gastados durante los años anteriores en guerras y, paradójicamente, en subvenciones al ferrocarril (Tortella, 1982)<sup>97</sup>.

En la ciudad de Valladolid, donde radicaban muchas de las sociedades mineras que operaban en León y Palencia, la crisis financiera alcanzó proporciones devastadoras. Tortella (1982) relata magistralmente la truculenta historia de la quiebra del Banco de Valladolid, resultado de las artimañas urdidas por el Crédito Castellano (sociedad de crédito creada por algunos consejeros del Banco de Valladolid para salvar las limitaciones legales aplicables a los bancos de emisión). Como consecuencia de esta quiebra, la estructura bancaria de la plaza castellana se desvaneció, lo que supuso un duro revés para los numerosos negocios que, como el minero, habían ido floreciendo a la sombra de la creciente importancia económica que Valladolid había adquirido gracias al ferrocarril.

Estas dificultades financieras y los problemas de transporte, antes analizados, se combinaron con la competencia fraudulenta de los mineros furtivos, para configurar un panorama nada halagüeño que explica la situación de postración en la que, tras el cierre de la ferrería, se sumió la minería en Sabero. Sólo cabe reseñar que en 1869 las concesiones de la Palentina-Leonesa pasaron a manos de la Sociedad Martínez y Compañía, y que con ellas se constituyó en 1884 en Madrid la sociedad Minas de Sabero, que se limitó a «sostener la propiedad pagando los derechos de superficie» (Sen, 1993, 101) hasta su liquidación en 1892<sup>98</sup>.

En realidad, en parecida situación se encontraba toda la minería leonesa del carbón, muy limitada en su producción durante el siglo XIX por las tres razones antes apuntadas, a las que se sumó, a partir de 1863, la imposibilidad de competir con la cuenca minera palentina de Barruelo de Santullán cuando ésta dispuso del ferrocarril minero. Los carbones de Barruelo gozaban, además, de numerosos privilegios, como el trato de favor en las tarifas ferroviarias y su consumo garantizado en el propio ferrocarril. No se olvide que la empresa propietaria de las minas y del ferrocarril, como hemos visto, era en realidad la misma: la muy poderosa e influyente Sociedad General del Crédito Mobiliario Español. Los datos aportados por Cortizo (1977) son suficientemente significativos:

El transporte de una tonelada por ferrocarril desde Barruelo a León (234 kilómetros) costaba 63,46 reales, mientras que desde La Magdalena, a sólo 30 kilómetros, pero en carros, costaba entre 72,60 y 77,44 reales; por otra parte, desde Sabero a Madrid el transporte de una tonelada métrica ascendía a 282,45 reales, mientras que el costo para los carbones de Barruelo, a una distancia similar, era sólo de 109,44 reales.

Al lado de Sabero, Valderrueda fue la cuenca leonesa más negativamente afectada por estas circunstancias. En la década central del siglo XIX, la precariedad de los medios de transporte dibujaba un complicado panorama:

La hulla del distrito de Valderrueda se carga en carretas tiradas por bueyes, y es conducida a Paredes; allí se descarga, y mezclándose las de las tres minas vuelve a cargarse en barcas que la llevan a Valladolid por el Canal de Castilla, y vuelve en este punto a descargarse, para ser después cargada de nuevo en carros de mulas que la conducen finalmente a Madrid. Con tantas cargas y descargas y tanto tiempo como

---

<sup>97</sup> El final de la guerra de secesión en Estados Unidos y la consiguiente caída de los precios del algodón, que provocó un pánico bancario y comercial en toda Europa, y las malas cosechas de 1867 y 1868 agravaron la crisis.

<sup>98</sup> En la *Gaceta de Madrid* número 349 de 14 de diciembre de 1892, aparece este anuncio de Minas de Sabero: «Habiéndose ultimado las operaciones encomendadas a la Comisión liquidadora de la Sociedad de las minas de Sabero que suscribe, y efectuados todos los pagos que había pendientes, resulta de la liquidación practicada un sobrante de 72 pesetas 50 céntimos, por cada una de las acciones en curso».

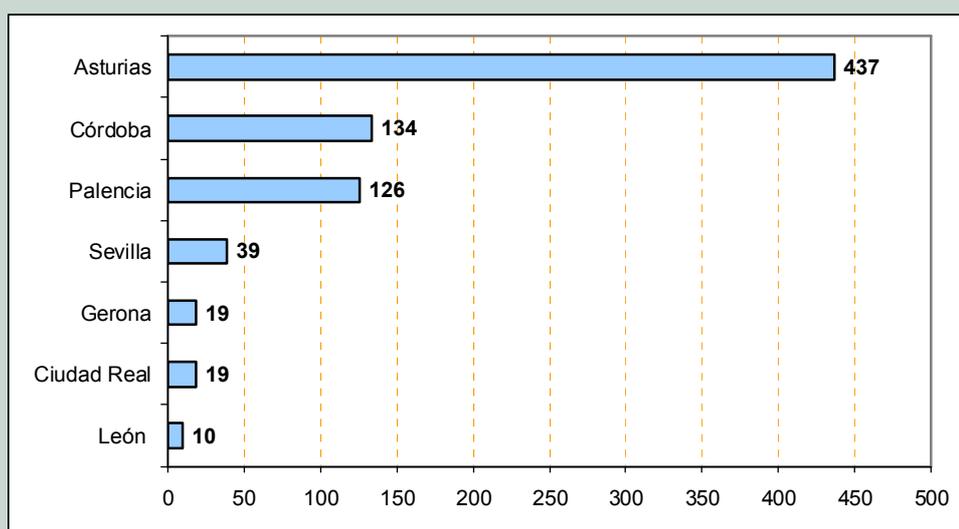
transcurre desde su arranque a su aplicación pierde notablemente de calidad, y no puede, mientras duren estos medios de transporte, dar el resultado que debiera<sup>99</sup>.

La situación pareció volverse más favorable cuando el Crédito Mobiliario adquirió las minas de la cuenca. Pero la preferencia por los carbones palentinos determinó que el Crédito solicitara en 1861 la reducción a la mitad del pueblo de sus minas de hulla de Valderrueda. Una reducción que autorizó una Real Orden de 5 de octubre de 1861 «por el término de dos años, siempre que antes de este término no se enlace la citada cuenca con la línea principal de ferrocarril que pueda dar salida a sus productos». Posteriormente, en 1865 y con la crisis del sistema bancario como telón de fondo, cesó la actividad en las treinta pertenencias que esta sociedad tenía en Valderrueda, pese a que, poco antes, el Crédito había abierto en esta cuenca los dos primeros pozos verticales de la provincia, a los que había dotado de máquinas de vapor para mover los tornos de extracción. Finalmente, en 1882 abandonó los yacimientos (Sen, 1993, 101).

Pese a su escaso éxito, la actividad minera del Crédito Mobiliario en Valderrueda ocasionó transformaciones espaciales que han llegado hasta la actualidad. La más significativa es, sin duda, el levantamiento del Poblado de los Cuarteles en los alrededores de la localidad de Prado de la Guzpeña (foto 35)<sup>100</sup>. Estas dieciocho viviendas unifamiliares (hoy muchas de ellas en ruinas) irían pasando de una a otra empresa carbonera y servirían de alojamiento a varias generaciones de mineros.

Ante la política seguida por el Crédito Mobiliario, en parte forzada por la crisis bancaria y la quiebra de su matriz francesa, no es de extrañar que Palencia, a pesar de sus menores reservas, superara en producción a León hasta bien entrada la última década del siglo XIX, y que, en ese período, la importancia económica del mineral leonés (figura 12) fuera muy exigua.

**Figura 12**  
*Producción media anual de carbón, 1861-1894 (miles de toneladas)*



Fuente: Nadal (1975)

<sup>99</sup> Filgueira, Patricio (1856), *Memoria sobre las minas de hulla de los Sres. Mollinedo y Lafuente en la cuenca carbonífera de Valderrueda, provincia de León*, Madrid, Imprenta Eusebio Aguado. Citado en Sen (1993, 88-89).

<sup>100</sup> Dámaso González Díez, ex empleado de Hulleras de Prado, aunque no puede localizar con precisión en el tiempo el momento de la construcción del Poblado de los Cuarteles, lo sitúa en el siglo XIX, y adjudica su autoría a «los franceses».

Entre las cuencas leonesas, únicamente la de Ciñera-Matallana, favorecida por la construcción del ferrocarril entre León y Gijón (iniciado por la Compañía del Ferrocarril del Noroeste de España), mantuvo una cierta actividad, una vez que los primeros ramales de esta fundamental infraestructura estuvieron disponibles<sup>101</sup>. Las obras ferroviarias comenzaron en 1865, poniéndose en servicio sucesivamente durante los dos años siguientes los tramos entre León y La Robla, La Robla y La Pola de Gordón, y La Pola de Gordón y Busdongo. Sus efectos sobre el desarrollo de la parte más occidental de la cuenca minera no tardaron en dejarse sentir, y, de 1871 a 1878, comenzaron su actividad cuatro minas: Emilia (que explotaba la capa del mismo nombre situada en el extremo occidental del sinclinal de Vegacervera), Bernesga 3.<sup>a</sup>, Ramona y Candelaria<sup>102</sup>. Una expansión que hizo de Ciñera-Matallana la cuenca minera leonesa más importante durante prácticamente dos décadas, pese a que la situación de monopolio permitió a la compañía propietaria del ferrocarril imponer unas tarifas excesivas, lo que, indudablemente, perjudicó a las compañías mineras e impidió un mayor crecimiento de la producción<sup>103</sup>.

Es en estos años cuando comienza la transformación de las localidades llamadas a convertirse en los centros mineros de la cuenca: Ciñera y Santa Lucía. Ciñera era un pequeño núcleo que no pasaba de ser un simple anejo de la localidad de La Vid. El testimonio de Madoz en su Diccionario nos deja la imagen conjunta de ambos pueblos a mediados del siglo XIX. En esta estampa, previa al relativo auge minero finisecular, destaca la dedicación de sus habitantes a la arriería y, sobre todo, a las labores agrícolas y ganaderas (cereales, legumbres, abundantes pastos, cría de ganados y alguna caza y pesca). También sobresale su escasa entidad poblacional: 36 casas divididas en dos barrios (La Vid y Ciñera), 36 vecinos y 162 almas. Menos caserío y habitantes tenía aún Santa Lucía: 26 casas y 90 almas, que encontraban en el sector primario su medio de vida, y concretamente, según Madoz, en la producción de «granos, legumbres, lino y pastos, para el ganado que cría».

Sin que se pueda hablar aún de cambios radicales, el impulso minero ocasionado por el ferrocarril introdujo algunos notables, tanto en el paisaje como en la demografía de ese sistema casi exclusivamente agrario. En 1877, según el *Nomenclátor* de la Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico, ya eran 282 los habitantes de La Vid y Ciñera, un 74 por 100 más que los recogidos en la obra de Madoz<sup>104</sup>.

El enlace ferroviario con Gijón no fue posible hasta 1884 debido a las dificultades que presentaba la subida del puerto de Pajares (Fernández Llana-Rivera, 1980a). A partir de ese momento, los carbones de la cuenca leonesa se encontraron con el grave inconveniente de la competencia de los asturianos, que, beneficiados por la discriminatoria política de tarifas del ferrocarril, llegaban incluso a León a precios más bajos que las hullas leonesas<sup>105</sup>. No resulta extraño, pues, que algunas explotaciones se abandonaran. Así ocurrió, por ejemplo, con la mina Pastora, situada sobre la capa del mismo nombre, la de mayor potencia de la cuenca de Ciñera-

---

<sup>101</sup> En 1863 se había abierto al tráfico la línea entre Palencia y León (León, 1987).

<sup>102</sup> *Hornaguera*, número 330, abril de 1990.

<sup>103</sup> También influyó negativamente en la producción el hecho de que el enlace ferroviario entre algunas minas y la línea principal se demorara en exceso. Por ejemplo, el llamado cargadero Iglesias, vía apartadero instalada entre las estaciones de La Pola de Gordón y Ciñera, que servía para el transporte del carbón de las minas Ramona y Emilia, no se abrió a la explotación hasta el día 20 de noviembre de 1891 (González Pedraza, 1998).

<sup>104</sup> El dato procede de la página oficial de Ciñera en internet.

<sup>105</sup> Benito (1991) considera que la terminación de las obras del ferrocarril fue uno de los factores que contribuyeron a la expansión hullera asturiana en las postrimerías del siglo XIX. La zona de Mieres, hasta entonces en clara desventaja frente a la de Langreo, resultó muy favorecida al disponer de esta importante conexión con el interior del país y el litoral, lo que permitió que se instalaran en ella empresas tan destacadas como la Hullera Española.

Matallana. En 1885 la línea férrea pasó a disposición de la Compañía del Norte, una circunstancia que agravó la situación de las minas de Ciñera-Matallana, por los intereses que la sociedad ferroviaria tenía en la cuenca palentina de Barruelo.

Es obvio que, en este contexto, poco podía suponer para la minería leonesa del carbón la decidida política económica proteccionista en la que se iba a embarcar nuestro país; una política que quedaría plasmada en el Arancel publicado el 31 de diciembre de 1891, el denominado «Arancel del Hambre» por la considerable subida de precios que provocó en algunos productos, especialmente en los alimentos. En la elevación de los derechos arancelarios se adivinaba fácilmente la presión de los empresarios textiles catalanes, la siderurgia vasca y los trigueros castellanos, sectores, todos ellos, necesitados de protección ante las dificultades que les planteaba la competencia exterior. Pero ¿qué sucedía con la minería española? Abramos un paréntesis en nuestra exposición cronológica para formular una pregunta fundamental: ¿era competitivo el carbón nacional a finales del siglo XIX? La cuestión de la capacidad competitiva de la industria nacional del carbón reaparecerá forzosamente, una y otra vez, a lo largo de este trabajo. Es conveniente, por tanto, que intentemos aproximarnos, desde un principio, a tan crucial asunto, pese a las dificultades que presenta retrotraer el análisis a una época en la que no abundan los datos y la bondad de los que están disponibles plantea algunas dudas.

#### **2.4. La reducción de los fletes marítimos debilita la posición competitiva del carbón nacional**

En esta etapa de atonía para la minería leonesa que se cierra en 1894, la producción nacional de carbón experimentó un notable crecimiento impulsado por la actividad de las cuencas de Asturias, Palencia, Córdoba, Ciudad Real y Sevilla<sup>106</sup>. Pero la producción autóctona resultó claramente insuficiente para satisfacer la demanda. Las importaciones de carbón inglés —que desde la rebaja arancelaria de 1837 siguieron una clara evolución ascendente, especialmente a partir de 1874— aportaron al consumo nacional un tonelaje, por lo general, superior al de la propia producción (figura 13). El motivo último del insuficiente desarrollo de la capacidad extractiva es difícil de precisar. Pudo deberse a la propia competencia de la hulla inglesa, o a las dificultades de explotación y transporte, o, más probablemente, a la suma de todas esas circunstancias.

Lo que sí se puede afirmar es que los rendimientos de la minería nacional eran muy inferiores a los ingleses: mientras, en la década de 1880, un minero español extraía una media de 107 toneladas al año, uno inglés obtenía 300 (Coll y Sudrià, 1987). Un dato que ilustra la tremenda superioridad de la industria carbonera británica, y anticipa los graves problemas en que se va a ver envuelta la española a lo largo de toda su historia.

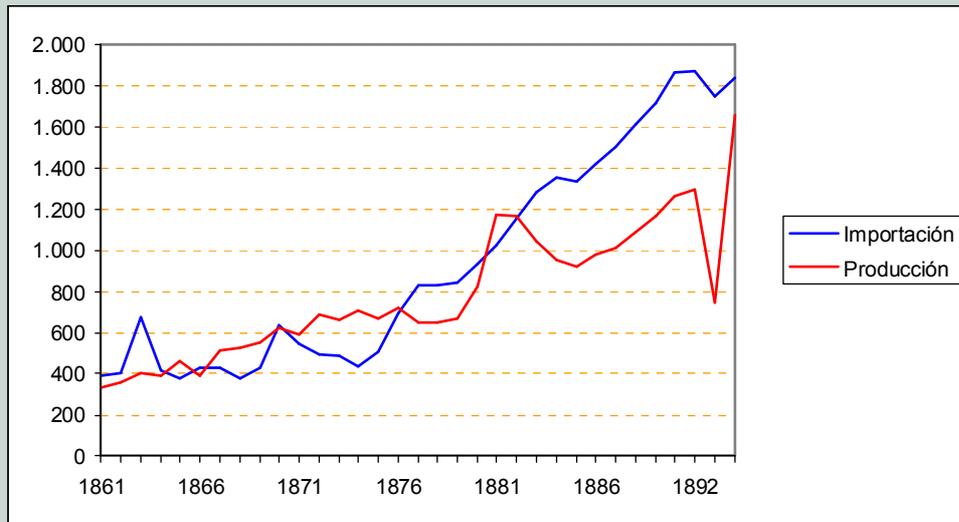
Resulta, no obstante, muy complicado realizar un análisis preciso de la capacidad del carbón nacional para competir con el británico durante esos años. Esto es así por la gran cantidad de información que se precisa para llevar a cabo tal análisis, y los pocos datos disponibles, algunos de los cuales son, como ya se ha dicho, de dudosa fiabilidad.

---

<sup>106</sup> Entre 1860 y 1883 el principal destino del carbón asturiano fue la industria siderúrgica que se había ido desarrollando en esta región. A partir de 1883, la siderurgia española bascula hacia Vizcaya, y hacia el Nervión deberán también dirigirse mayoritariamente los suministros de mineral asturiano.

Figura 13

*Evolución de la producción y las importaciones de carbón, 1861-1894 (miles de toneladas)*



Fuente: Nadal (1975)

En primer lugar está la cuestión de la calidad. El carbón no es un producto homogéneo: las características físicas de dos partidas de mineral pueden ser tan diferentes que no es suficiente analizar simplemente sus precios para establecer cuál es más competitiva. Incluso el mineral procedente de un mismo yacimiento se clasifica en distintas variedades o calidades (cribado, galleta, granza, menudo, todo uno, etc.), lo que no hace sino complicar las cosas. El hecho de que esta información no esté disponible obliga a manejar el poco realista supuesto de que la calidad de dos partidas cualesquiera es siempre la misma.

En segundo lugar está la cuestión del precio. En realidad de los precios, puesto que se puede hablar, al menos, de cinco si el mineral, como era usual, se transportaba por vía marítima: el precio a bocamina, en estación de origen, el precio del mineral situado en el puerto de origen, en el puerto de destino y el precio del carbón en la plaza consumidora. La principal diferencia entre ellos radicaba en los costes de transporte, de gran trascendencia para una mercancía como el carbón. Evidentemente, el último (el precio en la plaza consumidora) es el determinante de la competitividad en precio; pero, si lo que deseamos es analizar las causas de la misma, necesitamos también conocer el resto. Por ejemplo, sería muy interesante poder comparar los precios a bocamina, y comprobar qué parte de los mismos cubría los costes de producción y qué parte era el beneficio de la compañía minera, una circunstancia que viene determinada por los rendimientos, pero también, en una actividad intensiva en trabajo como la minería, por los costes salariales.

La ubicación de los grandes centros de consumo en las cercanías de los puertos de entrada del mineral, y el hecho de que la producción asturiana, con diferencia la más importante, se transportase por vía marítima desde el puerto de Gijón, permiten simplificar el problema a una comparación entre los precios del carbón inglés y el asturiano en los puertos de destino. Huelga decir que la información precisa para ello (precio a bocamina, coste del transporte hasta el puerto de origen, coste del transporte hasta el puerto de destino y, en su caso, aranceles) es deficiente e incompleta.

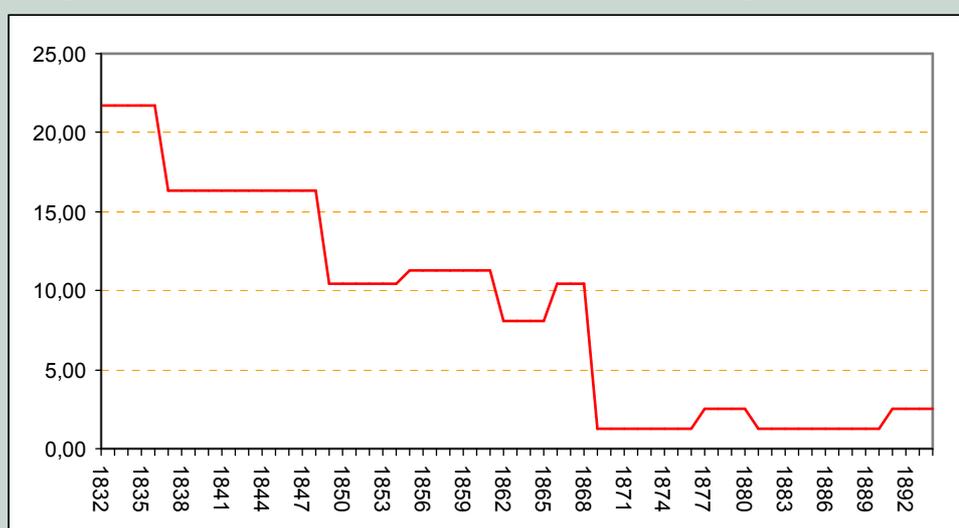
Dos autores, Nadal (1975) y Coll (Coll y Sudrià, 1987), al ocuparse de esta cuestión, llegan a resultados similares, pese a las notables diferencias entre los datos que manejan. Coll,

que trata la cuestión de la competitividad del carbón nacional de manera muy exhaustiva, afronta el problema de la escasez y deficiencias de la información oficial disponible utilizando diversas fuentes estadísticas (como la Sección Mercantil de la *Revista Minera* para los precios en estación de origen de la producción asturiana) y realizando estimaciones para completar las diversas series, casi siempre incompletas.

En general, se puede afirmar que las ventajas de la hulla inglesa para competir con el mineral español residían en su superior calidad y en un precio en origen más bajo, ventaja esta última que los costes de transporte y la protección arancelaria se encargaron, durante un tiempo, de neutralizar en determinadas zonas<sup>107</sup>. Como ya se ha expuesto, esta protección, aunque decreciente, fue especialmente intensa hasta que la revolución de septiembre imprimió un cambio radical en la política arancelaria.

**Figura 14**

*La protección arancelaria del carbón nacional hasta 1894 (pesetas/tonelada)*



Durante el trienio liberal, las importaciones de carbón estuvieron prohibidas con carácter general, aunque se concedieron licencias especiales a empresas metalúrgicas para importar carbón inglés.

Hasta 1869, el gráfico muestra los derechos que gravaban el carbón transportado bajo pabellón extranjero. El Arancel Figuerola suprimió el derecho diferencial de bandera.

Fuente: Nadal (1975) y Coll y Sudrià (1987)

En 1869, la Base Quinta del librecambista arancel Figuerola limitó, con carácter general, los derechos arancelarios a un máximo del 30 por 100 del valor de la mercancía importada, y, además, definió el calendario de un progresivo desarme arancelario que debía comenzar en 1875 para rebajar dicho máximo hasta el 15 por 100 en 1881. En sintonía con la nueva filosofía, en 1869 los derechos que recaían sobre el carbón importado se redujeron un 88 por 100, quedando fijados en 1,25 pesetas oro/tonelada, lo que representaba aproximadamente un 10 por 100 del precio en origen de la hulla inglesa.

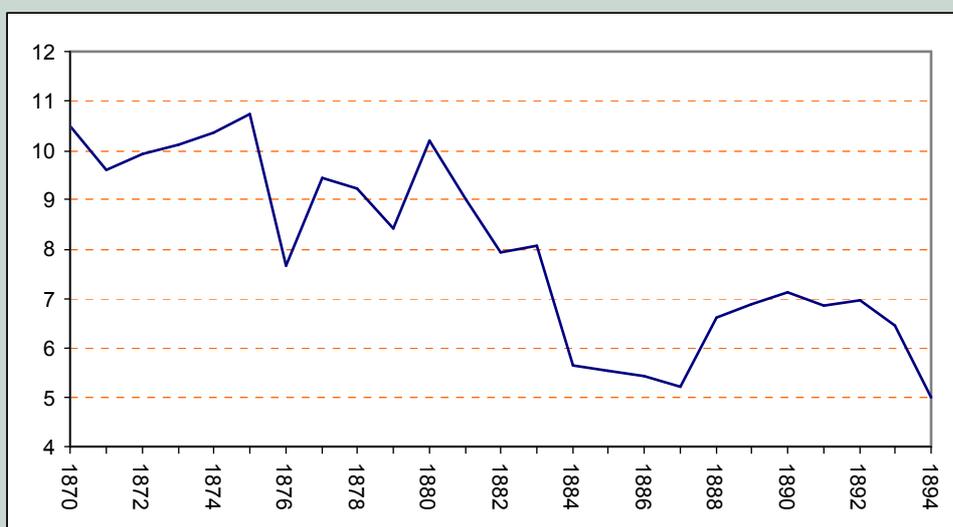
Durante la Restauración, al igual que ocurrió en el resto del mundo desde el inicio de la crisis económica en 1873, la reacción proteccionista no se haría esperar. Primero, suspendiendo

<sup>107</sup> Según Nadal (1975), el carbón inglés era más puro, menos friable y con un poder calorífico entre el 10 y el 15 por 100 superior.

en 1875 la aplicación de la Base Quinta, y en 1877 elevando los derechos arancelarios. Los que gravaban las importaciones de carbón se duplicaron, tal y como muestra la figura 14. Tras la tímida reacción librecambista de 1882, impulsada por el gobierno liberal de Sagasta, las tesis proteccionistas triunfaron definitivamente en 1891, pese a lo cual los aranceles que recaían sobre la hulla extranjera permanecieron muy alejados de los niveles alcanzados antes de 1869.

Pero los cambios no afectaron sólo a las barreras arancelarias. La misma mejora de los transportes marítimos que ocasionó la crisis agraria europea de finales del siglo XIX, tuvo notables consecuencias en el mercado del carbón. A las innovaciones técnicas —como la sustitución de la rueda por la hélice o la construcción de cascos de acero— que se habían venido produciendo desde mediados de siglo, se unía ahora la utilización de la turbina de vapor. La reducción de los fletes (figura 15) fue la lógica consecuencia de estas mejoras<sup>108</sup>.

**Figura 15**  
*Evolución de los fletes de la hulla inglesa hasta el puerto de Bilbao, 1870-1890*  
*(pesetas/tonelada)*



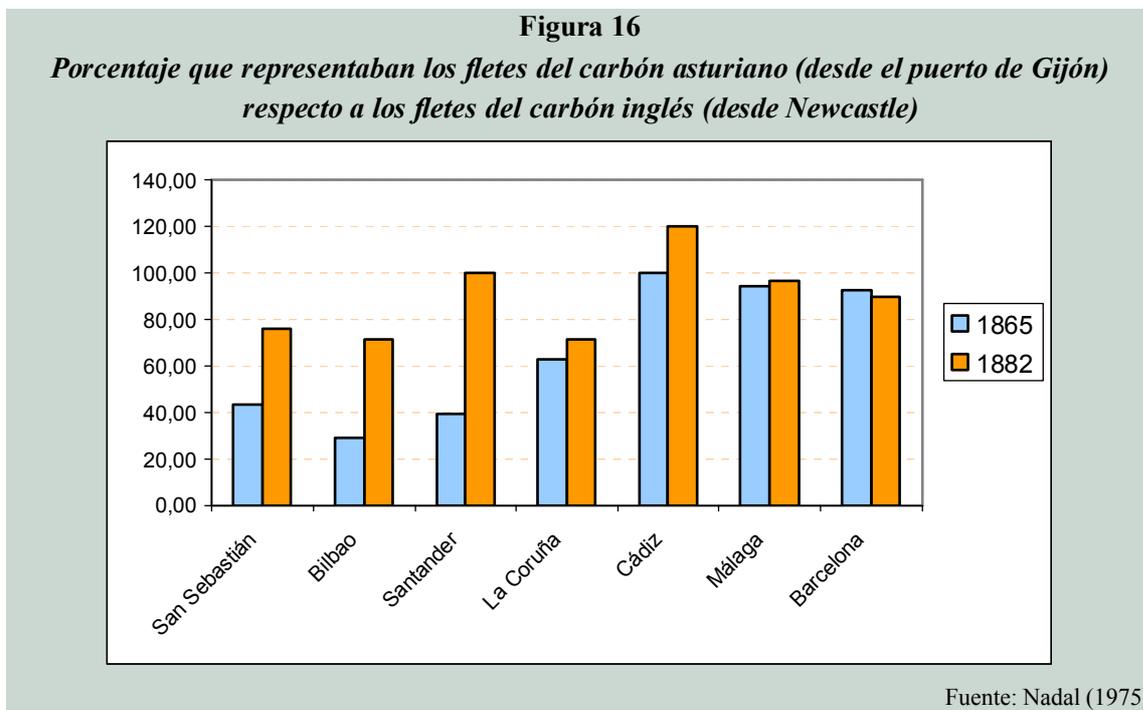
Fuente: Coll y Sudrià (1987)

Podría parecer que este abaratamiento no tenía por qué alterar la posición competitiva del carbón asturiano. En definitiva, también se transportaba por vía marítima, y, por tanto, cabía esperar que fuera beneficiario de la caída de los fletes en la misma medida que el inglés. Pero la realidad fue muy distinta. La figura 16 refleja dos hechos sorprendentes.

En primer lugar, los fletes desde el puerto de Gijón a otros puertos del Cantábrico, antes de su espectacular caída, eran muy inferiores a los que tenían como origen Newcastle, pero la ventaja competitiva que esta circunstancia suponía para el carbón asturiano se diluía al aumentar la distancia desde Gijón a los puertos de destino, de forma que desaparecía en los puertos del sur y el este de la Península. Un hecho llamativo, puesto que también aumentaba la distancia que debía recorrer el mineral inglés para llegar a estas costas. La explicación radica en que este

<sup>108</sup> «El trayecto Marsella-Saigón, que en 1860 pagaba unos 1.000 francos por tonelada de carga, descendió a 325 en 1872 y a 86 en 1889 [descenso propiciado también por la apertura del canal de Suez en 1869], y de Chicago a Liverpool el bushel de grano bajó de 8,76 centavos de dólar en 1871-75 a 3,05 centavos en 1896-1900» (Vázquez de Prada, 1964, 255). Según este autor, el triunfo de la navegación a vapor se produjo en 1883, al superar el tonelaje de este tipo de barcos al de los veleros.

carbón disfrutaba de unos costes medios de transporte por unidad de distancia mucho menores, debido, por un lado, a que no sufría los inconvenientes derivados de las deficiencias del puerto de Gijón<sup>109</sup>, y, por otro, a que los barcos retornaban a las Islas Británicas cargados con diversas mercancías españolas (en Bilbao se embarcaba hierro; en Cádiz, vinos; en Cartagena, plomo, etc.), cosa que no solía suceder con las naves que distribuían el carbón asturiano<sup>110</sup>.



El segundo hecho es incluso más significativo: la reducción de los costes del transporte marítimo benefició en mayor medida al carbón inglés, especialmente al que tenía como destino los puertos del litoral cantábrico. El caso de Bilbao es sumamente representativo: en 1865 los fletes del carbón asturiano suponían un 29 por 100 de los fletes de la hulla inglesa; pues bien, este porcentaje se elevó al 71 por 100 en 1882. El descenso más acusado del coste de transporte del mineral inglés se vio potenciado por la desamortización del subsuelo y el consiguiente incremento de las exportaciones de minerales, es decir, de los retornos de los buques ingleses.

Las figuras 17 y 18 reflejan las consecuencias de todo lo expuesto en los precios del carbón en dos puertos, Bilbao y Barcelona, que se pueden considerar representativos del conjunto de los puertos españoles.

<sup>109</sup> Todos los carbones procedentes de la cuenca central asturiana se embarcaban en el puerto de Gijón hasta 1890, año en el que empezó a utilizarse también para ese fin el puerto de Avilés. Las graves deficiencias que presentaba el primero se traducían en un sustancial incremento de los costes de transporte. Las más llamativas eran su escaso calado, que impedía la entrada de barcos de más de mil toneladas, y su reducido espacio y exigua capacidad de carga, que incrementaban el número de días de espera de las embarcaciones. El puerto artificial de El Musel, cuyas obras comenzaron en 1893, no empezó a funcionar hasta 1907 (Coll y Sudrià, 1987).

<sup>110</sup> Escudero (1998) demuestra que, en el caso de la hulla inglesa que entraba por el Nervión, el factor fundamental del abaratamiento de los fletes fue la organización de una ruta triangular (Inglaterra-puertos atlánticos franceses-Bilbao), que hacía mínima la navegación en lastre.

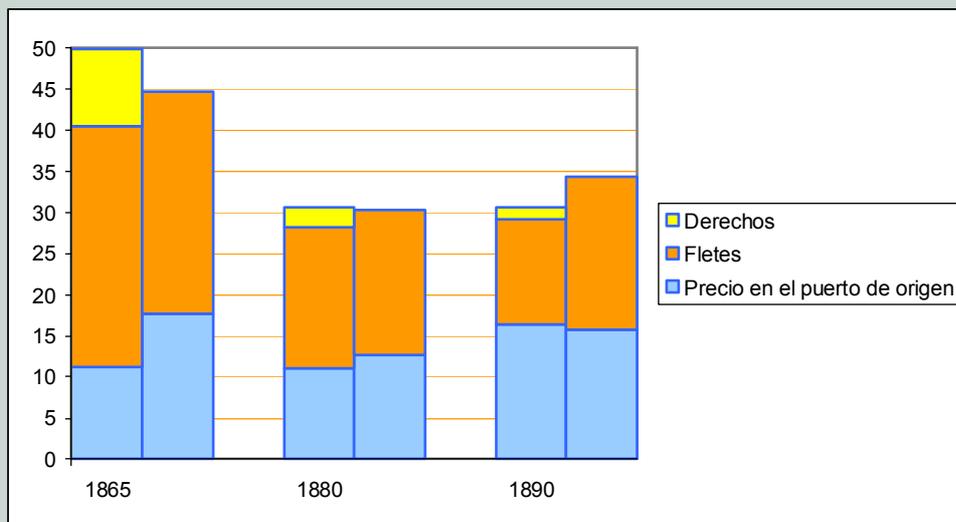
Figura 17

*Precios del carbón en el puerto de Bilbao, 1865-1890 (pesetas/tonelada)*

Precio del carbón inglés (primera columna) y precio del carbón asturiano (segunda columna).

Fuente: Coll y Sudrià (1987)

Figura 18

*Precios del carbón en el puerto de Barcelona, 1865-1890 (pesetas/tonelada)*

Precio del carbón inglés (primera columna) y precio del carbón asturiano (segunda columna).

Fuente: Coll y Sudrià (1987)

Partiendo de una situación (1865) en la que el mineral inglés era mucho más caro (Bilbao) o ligeramente más caro (Barcelona), tiene lugar un proceso de progresiva aproximación que llega incluso a invertir la relación en 1890 en el caso de Barcelona. No obstante, pese a los precios relativos vigentes en 1865, en el litoral cantábrico el carbón que llegaba por mar se repartía casi al 50 por 100 entre el nacional y el importado, mientras que en Cataluña prácticamente toda la hulla que alcanzaba las costas era británica. Un hecho que sólo la superior calidad del carbón inglés y la exigua producción nacional pueden explicar.

Cercenadas las dos barreras protectoras del carbón nacional, la primacía del inglés se extendió por la mayoría de los puertos españoles. Ahora bien, pese a la moderada protección arancelaria, el carbón asturiano seguía disfrutando de una notable ventaja competitiva en precio, al menos, en los puertos más cercanos al Principado. En Bilbao, por ejemplo, la hulla inglesa se cotizaba, en 1890, un 17 por 100 más cara que la asturiana. Pero esta realidad se apoyaba en hechos que, por pasajeros, pueden resultar engañosos.

En efecto, ese año los precios en el puerto de origen del carbón inglés resultaban ser ligeramente más altos que los del mineral asturiano. Sin embargo, el diferencial en los rendimientos de ambas minerías apenas había variado y seguía siendo netamente favorable para las empresas británicas: un minero inglés extraía unas 2,6 veces más carbón al año que uno asturiano (Coll y Sudrià, 1987). Entonces, ¿por qué el ritmo de crecimiento de los precios del carbón fue superior en Inglaterra? La clave parece residir, por un lado, en la intensa deflación que vivió nuestro país en torno a 1890 —es decir, en un proceso de carácter general, exógeno a la industria del carbón, que durante un tiempo ralentizó la pérdida de competitividad de nuestra minería<sup>111</sup>— y, por otro, en la crisis financiera que vivió Inglaterra en 1890, de la que se derivó una subida de los tipos de interés que afectó principalmente a las minas de carbón<sup>112</sup>.

Pese a ello, las importaciones de hulla alcanzaron en el puerto de Bilbao 544.760 toneladas, lo que significaba multiplicar por siete las habidas diez años antes (González Portilla, 1985); mientras que, en Barcelona, la balanza se inclinaba totalmente en favor del carbón importado, prácticamente el único que llegaba a Cataluña por vía marítima. En este caso, la industria textil fue la gran perjudicada, al verse obligada a pagar por la hulla unos precios aproximadamente un 90 por 100 más altos que los desembolsados por los industriales británicos<sup>113</sup>.

En resumen, y limitándonos al caso del puerto de Bilbao (el más favorable para el mineral asturiano), se puede afirmar que el carbón nacional, más caro en origen que el británico, llegaba a su destino en unas condiciones de precio más ventajosas debido a los fletes y la protección aduanera. Pero el abaratamiento de los transportes y el desarme arancelario acortaron progresivamente este diferencial de precios. Un diferencial que, incluso cuando alcanzó una magnitud tan relevante como en 1865, se evidenció insuficiente para frenar las importaciones de mineral inglés, lo cual solo cabe achacar a la insuficiencia de la producción nacional y su baja calidad.

Una cuestión capital para las cuencas leonesas era si la capacidad competitiva de la hulla inglesa sólo llegaba hasta los centros de consumo situados en el litoral peninsular, o si, por el contrario, se adentraba en el territorio español. Todo parece indicar que, en lo que podríamos denominar área de influencia de la minería leonesa y palentina, incluyendo la importante plaza de Madrid, la penetración del carbón británico estuvo muy mediatizada por la decisiva desventaja que suponía añadir a su ya elevado precio en el puerto de destino el importe de unos caros transportes terrestres, y, en consecuencia, fue escasa. Por tanto, los centros de consumo situados en el interior, como Valladolid y, sobre todo, Madrid, estuvieron reservados a la

---

<sup>111</sup> El índice de precios al consumo en España era, en 1890, un 12 por 100 más bajo que diez años antes (Carreras y Tafunell, 2003).

<sup>112</sup> El origen de esta crisis se encuentra en el aumento de las inversiones inglesas en Argentina. Algunos de los préstamos concedidos no se pudieron recuperar, lo que ocasionó la quiebra de inversores británicos y una intensa falta de liquidez (Vázquez de Prada, 1964).

<sup>113</sup> Algunos autores (Carreras y Tafunell, 2003) consideran que en Cataluña los fabricantes pagaron el carbón entre tres y cinco veces más caro que sus competidores británicos.

producción nacional, sin que este hecho, como hemos visto, supusiera para la minería leonesa un verdadero aliciente debido a las dificultades de transporte.

De lo expuesto hasta ahora, se puede extraer una conclusión adicional. A finales del siglo XIX, la superioridad de los carbones ingleses situados en la Península no era tan grande como para abandonar la producción nacional: si en algunos lugares, como Bilbao o el interior peninsular, los productores nacionales podían competir con éxito, ¿por qué no hacerlo? Dicho en otros términos: España era un país mal dotado para la minería del carbón, pero no lo suficiente como para haber descartado, desde un principio, todo intento de explotación racional o, incluso, de autoabastecimiento, aunque esto último sólo fuese posible protegiendo a los productores nacionales.

Lamentablemente, la desventaja comparativa que presentaba nuestro país en la industria del carbón no iba a disminuir con el tiempo. El agotamiento progresivo de los yacimientos más próximos a la superficie y la aparición en la escena internacional de productores mucho más eficientes que los ingleses, abrirían a lo largo del siglo XX una brecha imposible de superar. Y así, con la rémora que supondría el costoso mantenimiento de la minería del carbón, los problemas energéticos españoles alcanzarían, paradójicamente, un nivel mayor que en países carentes por completo de fuentes de energía primaria, o donde éstas eran tan deficientes que su explotación se descartó por completo, para optar decididamente por la vía del comercio internacional como el medio más adecuado de obtener los recursos energéticos precisos para el desarrollo económico.

