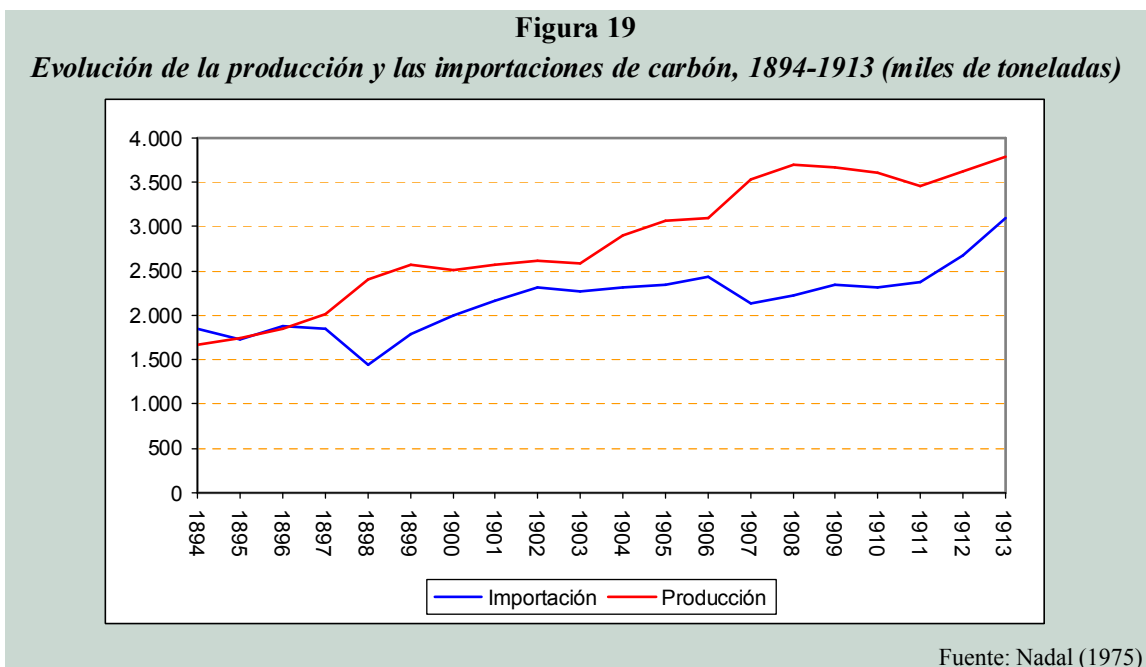


### 3

## El verdadero despertar de la hulla leonesa (1894-1913)

Entre 1894 y el comienzo de la Gran Guerra, la producción nacional de carbón siguió una senda nítidamente ascendente, sólo truncada entre 1899 y 1903, y entre 1907 y 1911, períodos en los que permaneció estancada (figura 19). El resultado fue un notable incremento (128 por 100) que colocó la producción por encima de las importaciones, pese a que éstas registraron también un considerable crecimiento de un 68 por 100. Pero si fue notable la expansión de la minería nacional, lo fue aún más la que experimentó la minería leonesa, cuya producción se multiplicó por nueve. Un acontecimiento que justifica, sin duda, el título de este apartado. ¿Qué ocurrió en las deprimidas cuencas carboneras de la provincia para que su letargo se transformara en vigoroso crecimiento?

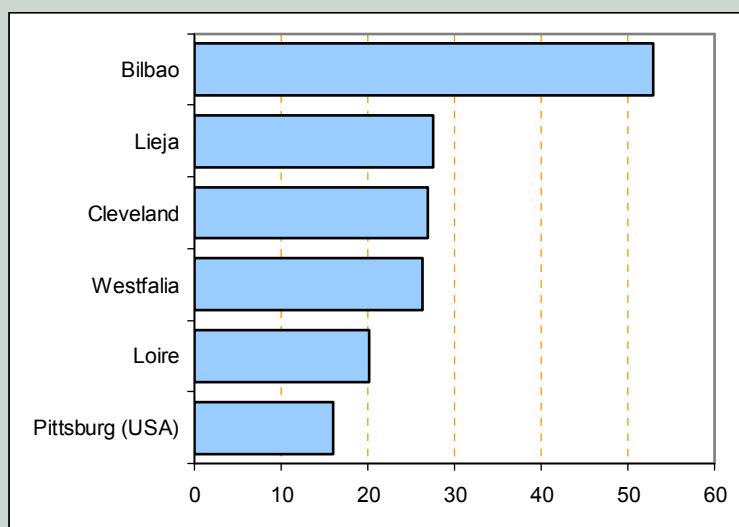


Las causas del despegue definitivo de la minería hullera leonesa hay que buscarlas fuera de la provincia, y, con las matizaciones que más adelante se apuntan, en uno de sus principales mercados, el siderúrgico. El cok (es decir, el carbón convenientemente preparado para la

fabricación de hierros y aceros) tenía, a finales del siglo XIX, un peso fundamental en la estructura de costes de la creciente industria metalúrgica vasca, cuyas fuentes de aprovisionamiento se limitaban al mineral inglés y asturiano, ambos transportados hasta Vizcaya por vía marítima. Como se puede apreciar en la figura 20, el cok representaba más de la mitad de los costes de producción del lingote, un porcentaje que superaba ampliamente los correspondientes a otros grandes productores. Así, mientras La Vizcaya debía pagar 25 pesetas por la cantidad de cok necesaria para producir una tonelada de lingote, en Piittsburg sólo se precisaban 7,2 pesetas, y en el resto de las zonas representadas en el gráfico, entre 16 y 17 pesetas.

Los costes de transporte de la hulla hasta la ría del Nervión eran, como hemos visto en el capítulo anterior, los principales responsables de la carestía del input energético. O, si se prefiere, el factor determinante era la localización de la industria siderúrgica vizcaína, ubicada cerca de una de sus dos materias primas fundamentales, el hierro, pero muy lejos de la otra, precisamente la más voluminosa y de transporte más costoso, el carbón. Una circunstancia que tenía sus justificaciones. La inicial —la mediocre calidad de la hulla nacional— se vio reforzada cuando el procedimiento Bessemer permitió que la fabricación de acero partiendo de hierro no fosfórico (el que existía en el subsuelo vizcaíno) se llevara a cabo con un notable ahorro de carbón. A ello hay que añadir, como señala Tortella (1981), que la propia abundancia de hierro acercara las fuentes de carbón inglesas a Vizcaya, al utilizarse los buques que venían desde Inglaterra a cargar el hierro para transportar el coque británico.

**Figura 20**  
*Importancia porcentual del cok en el coste de producción del lingote de hierro en varias zonas siderúrgicas a finales del siglo XIX*

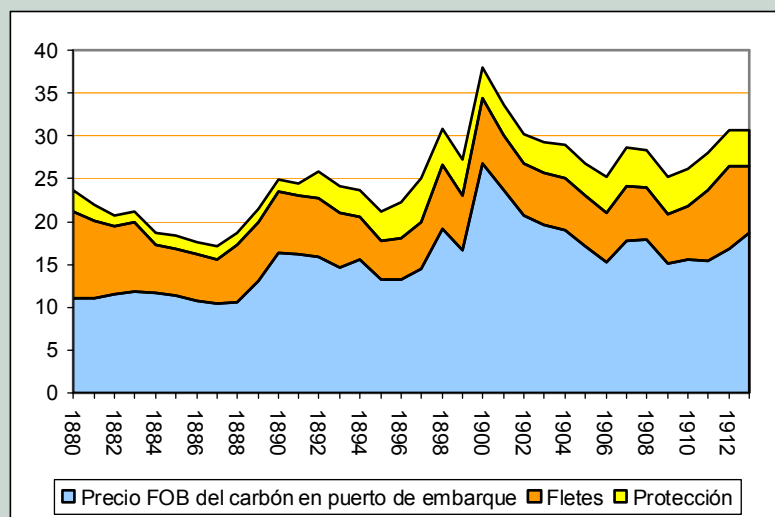


Fuente: González Portilla (1985)

Pese a todo ello, las siderurgias vascas sólo podían competir en los primeros productos de fusión, gracias, por un lado, a la extraordinaria calidad y bajo precio del mineral de hierro vizcaíno, y, por otro, a que esa transformación no exigía un consumo excesivo de carbón. Sin embargo, a medida que el proceso productivo se extendía a la obtención de piezas más elaboradas, los requerimientos crecientes de coque hacían desaparecer rápidamente cualquier

ventaja competitiva. Ahora bien, esto no significaba que en las primeras fases de la cadena de valor el peso de la hulla resultara desdeñable. Al contrario, sus oscilaciones podían poner en peligro la capacidad de las empresas vascas para competir, como lo demuestra el hecho de que una subida del precio del coque de un 2 por 100 supusiera que los costes de producción del lingote se elevaran un 1 por 100.

**Figura 21**  
*Precios del carbón inglés en el puerto de Bilbao, 1880-1913 (pesetas/tonelada)*



Fuente: Coll y Sudrià (1987)

Por tanto, no resulta extraño que, cuando el precio del carbón inglés se elevó bruscamente en 1889 y 1890 (figura 21), el poderoso capital siderúrgico vasco pusiera sus ojos en las cuencas mineras leonesas para tratar de diversificar sus fuentes de aprovisionamiento<sup>114</sup>. Se trataba, además, de una opción lógica, coherente con la estrategia de los empresarios siderúrgicos vascos; una estrategia que, haciendo causa común con los fabricantes textiles catalanes y los trigueros castellanos, pasaba por la petición de fuertes barreras arancelarias, que si bien servirían para garantizarles el mercado interior, también ocasionarían, como efecto secundario no deseado, el encarecimiento del coque británico. Por supuesto, disponer de un medio de transporte eficaz que enlazara las aisladas cuencas mineras con las pujantes acerías vascas se erigía como el imprescindible paso previo para utilizar el carbón leonés.

### 3.1. Un ferrocarril fundamental para el carbón leonés

Las obras del ferrocarril de vía estrecha entre La Robla y la capital de Las Encartaciones, Valmaseda, que habían comenzado cuatro años antes, finalizaron en agosto y se inauguraron en septiembre de 1894. Con su inusual discurrir transversal y sus 284 kilómetros de longitud —que lo convirtieron en el trazado de ancho de vía métrico más largo de España—, el tendido enlazó las cuencas carboneras leonesas con las industrias consumidoras del País Vasco.

<sup>114</sup> Según Sen (1993, 130), en 1890 el precio del coque inglés colocado en Bilbao pasó de 25 a 40 pesetas/tonelada.

Por primera vez, grandes cantidades de carbón procedente de las cuencas interiores iban a llegar a centros de consumo situados en las proximidades del litoral, entrando en competencia directa con la hulla británica.

Es difícil exagerar la importancia que tuvo la línea férrea para unos territorios por los que, hasta entonces, sólo discurrían el ferrocarril y la carretera entre León y Gijón<sup>115</sup>. El hullero revitalizó el borde meridional de la Montaña Centro-Oriental al dotar de estaciones de carga a sus localidades más significativas: Matallana, La Vecilla, Boñar, La Ercina, Cistierna, Prado de la Guzpeña y Puente Almuhey.

En 1902 la línea se prolongó desde Valmaseda hasta Luchana con un tendido paralelo al ferrocarril Bilbao-Santander. En 1923 se construiría el ramal entre Matallana y León, poniendo fin a la situación de que uno de los puntos de partida de la vía férrea fuera La Robla, en lugar de la capital de la provincia<sup>116</sup>.

El destacado protagonismo de los intereses siderúrgicos vascos en la promoción del proyecto, así como su presencia en la sociedad constituida en 1890 para explotar la línea, la Compañía del Ferrocarril Hullero de La Robla a Valmaseda, S. A. (que pasó a denominarse Ferrocarriles de La Robla, S. A. desde 1905), queda bien de manifiesto en el trabajo de Fernández Díaz-Sarabia (2003). Pero, probablemente, dichos intereses no fueron los únicos que guiaron su construcción.

La adquisición por destacados representantes de la burguesía vasca de concesiones mineras con la única finalidad de traspasarlas, una vez revalorizadas gracias al trazado ferroviario, pone de manifiesto que también la pura especulación desempeñó un relevante papel. Es más, si hubiera que pronunciarse sobre cuál de los dos factores resultó más determinante en la construcción del ferrocarril, habría que inclinarse por el segundo, por ser el que mejor permite conciliar una serie de acontecimientos que, de otra forma, tendrían difícil explicación, como, por ejemplo, la preferencia de la siderurgia vizcaína por los carbones asturianos<sup>117</sup> o la escasa capitalización de la Compañía del Ferrocarril de La Robla, cuyo capital inicial se quedó en 6 millones de pesetas cuando el coste de las obras en 1894 ascendía ya a 19 millones (Fernández López, 1987). Un hecho que repercutió de forma muy negativa en la explotación inicial de la línea, y más concretamente en la escasez de material móvil, algo que, a su vez, frenó la expansión de la producción en las cuencas mineras. La circunstancia de que en numerosas ocasiones los inversores de las minas leonesas y del ferrocarril fuesen las mismas personas es una prueba más en favor de la hipótesis especulativa. Como también lo son los comentarios de algunos autores de la época:

Grandes superficies están acaparadas por personas que no cuentan con los elementos indispensables para acometer con éxito la explotación hullera y esperan la ocasión de poder cederlas a quienes estén dispuestos a comprárselas, con lo cual se ha conseguido, como primer inconveniente, que la mayoría de las minas concedidas permanezcan inactivas todavía en vísperas de la inauguración del ferrocarril de La Robla, que va a darles vida<sup>118</sup>.

---

<sup>115</sup> Véase el mapa de carreteras de 1896 recogido en Uriol (1992, 60).

<sup>116</sup> Antes de 1923, se realizaron diversos intentos para enlazar Matallana con la capital de la provincia. Mediante una ley de 17 de abril de 1900 se autorizó al Gobierno para otorgar a Julián Fernández Suárez, por noventa y nueve años y sin subvención del Estado, la concesión de un ferrocarril económico de vía estrecha entre León y Matallana. En 1902, Julián Fernández transfirió estos derechos a Juan Isla Domenech, a quien el 17 de marzo de 1903 se le otorgó la concesión. En el pliego de condiciones especiales, figuraba, entre otras, la obligación de comenzar las obras dentro del plazo de dos meses y terminarlas en el plazo de tres años (*Gaceta de Madrid* 86 de 27 de marzo de 1903).

<sup>117</sup> Existen numerosos ejemplos de la estrecha vinculación entre la minería asturiana y la siderurgia vasca. La Sociedad Hulleras del Turón, constituida en 1891 en Bilbao, fue promovida por un grupo de inversores relacionados con La Vizcaya. En 1917, Altos Hornos de Vizcaya adquirió casi todas sus acciones (Coll y Sudrià, 1987).

<sup>118</sup> Oriol y Vidal, Román (1893), «Las cuencas castellanas», *Revista Minera*, XLV. Citado en Sen (1993, 156).

No debe menospreciarse, tampoco, el efecto que en la gestación del proyecto tuvieron las optimistas previsiones de su promotor sobre la calidad del carbón y las reservas que almacenaban las cuencas leonesas y palentinas. En su *Memoria sobre el ferrocarril de vía estrecha de 220 kilómetros de La Robla a Valmaseda*, fechada en 1889, Mariano Zuaznavar se refería a los yacimientos de Valderrueda y Sabero afirmando que no existían otros en España, ni incluso los de Langreo, «que tengan tanto mineral en sus concesiones» (Fernández Díaz-Sarabia, 2003, 21).

Un argumento adicional, esgrimido por algunos medios de comunicación de la época para acelerar la construcción de la línea (Sen, 1993, 150), apelaba al recuerdo de la experiencia siderúrgica de Sabero. Con la finalidad de alejar en el tiempo todo lo posible la creación en Sabero de una industria del hierro y del acero que pudiera competir con la vizcaína (un temor, sin duda, infundado), el consejo era que Bilbao consumiera todo el carbón que pudiera extraerse de esta cuenca, para lo cual, a su vez, resultaba imprescindible construir sin dilación la línea de La Robla a Valmaseda.

A lo largo del trayecto las infraestructuras del hullero y de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España coincidían en dos puntos: La Robla (ferrocarril del Noroeste) y Mataporquera (ferrocarril Alar del Rey-Santander). Estos dos contactos hacían posible la desviación del tráfico de una a otra compañía, si bien de una forma demasiado gravosa debido al diferente ancho de vía.

Desde un principio quedó claro que las expectativas de los promotores del ferrocarril tardarían en alcanzarse. Los primeros datos relativos al tráfico de carbón resultaron ser, pese a su rápido crecimiento, muy modestos si los comparamos con las previsiones iniciales del promotor —200.000 toneladas anuales, cifra que no se alcanzaría hasta 1912— o con el tonelaje que se consideraba que debía alcanzar su explotación normal (500.000 ó 600.000 toneladas anuales). Obsérvese la reducida cantidad de mineral transportada durante el primer año de actividad (tabla 10), circunstancia que se achacó a que la línea se había abierto al tráfico antes de que las minas estuvieran preparadas para su explotación a gran escala<sup>119</sup>. En ello influyó la desconfianza en la terminación del ferrocarril y el hecho de que muchas concesiones, como antes se ha apuntado, se adquirieran por motivos especulativos y, por tanto, sin intención de explotarlas. Por ejemplo, en el período 1890-1894, en Sabero solamente se explotaron las minas Unión y Fortuna, situadas en el extremo occidental de la cuenca, cuya producción, unas 100 toneladas mensuales, tenía como destino el mercado de Boñar (Sen, 1993, 156).

No obstante, sin perder de vista los factores anteriores, la causa principal del exiguo tráfico de carbones fue la competencia de la hulla inglesa (de mejor calidad) y la asturiana, preferida frente a la leonesa por algunos grandes consumidores vascos. Es cierto que, como veremos más adelante, la presencia del capital siderúrgico vizcaíno en las empresas mineras leonesas fue notoria, pero lo fue también en algunas destacadas compañías carboneras asturianas como Unión Minera o Hulleras del Turón. La progresiva inclinación hacia estas últimas es fácil de entender, dada la enorme diferencia de desarrollo entre León y Asturias, tanto en el campo de la minería del carbón como en el de la industria en general.

---

<sup>119</sup> El exiguo tráfico obligó a la compañía ferroviaria a reducir sus tarifas un 25 por 100 y a realizar bonificaciones en función del volumen anual transportado (Fernández Díaz-Sarabia, 2003).

TABLA 10  
*Carbón transportado por Ferrocarriles de La Robla, S. A.*

Año	Toneladas	Índice
1895	17.378	100,00
1896	26.082	150,09
1897	48.906	281,42
1898	97.157	559,08
1899	107.413	618,10
1900	145.703	838,43
1901	163.381	940,16
1902	143.910	828,12
1903	135.811	781,51
1904	139.685	803,80
1905	128.694	740,56
1906	155.818	896,64
1907	189.248	1.089,01
1908	155.192	893,04
1909	140.556	808,82
1910	151.120	869,61
1911	163.552	941,14
1912	213.753	1.230,02
1913	223.629	1.286,85

Fuente: Fernández Díaz-Sarabia (2003)

Revilla (1906, 155) estimaba que el consumo anual de Bilbao (860.000 toneladas) se cubría con carbón de importación (620.000), mineral transportado por el ferrocarril de La Robla (140.000) y hulla asturiana (100.000), y se lamentaba ante esta situación, pues «Asturias y León, al lado de Bilbao, debían tener la exclusiva de su mercado, porque por baratos que sean los fletes ingleses tenemos la protección de la aduana y, sobre todo, la enorme del cambio».

Además, al lado de la competencia inglesa, un nuevo peligro para la minería leonesa y, en general, española se estaba fraguando al otro lado del Atlántico. Pla (1904, 85) lo advertía claramente:

No es precisamente la rivalidad del carbón inglés la que debemos temer en el mercado de este género. El competidor de que hablamos, y que el gobierno debe estudiar atentamente en defensa de nuestra riqueza, es el carbón procedente de Norte América, tan desdeñado hace pocos años, y hoy reconocido como beligerante que procuró y consiguió invadir todos los mercados de Europa, sin que se exceptúe nuestro país.

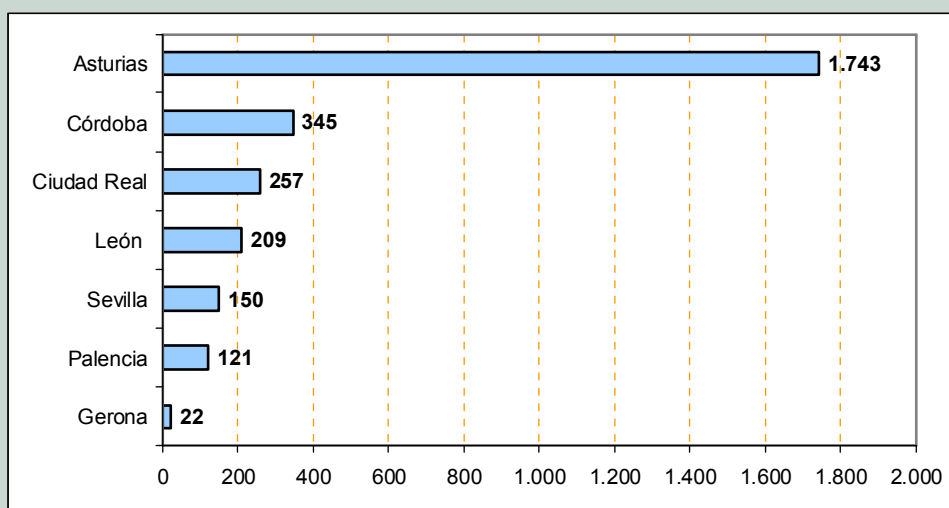
Varias razones llevaron a Pla a señalar a la hulla de Estados Unidos como un poderoso rival para el carbón nacional. En primer lugar, este país se había convertido en el primer productor mundial: en medio siglo, su producción se había multiplicado por 40, pasando de 7 millones de toneladas en 1850 a 277 en 1901; además, continuaba creciendo a un ritmo acelerado, de forma que, en este último año, se habían extraído 30 millones de toneladas más que en el anterior. En segundo lugar, la industria de Estados Unidos se mostraba incapaz de absorber toda la producción de carbón, por lo que resultaba necesario darle salida en el mercado

mundial. En tercer lugar, los costes de extracción en las minas norteamericanas eran muy bajos debido al empleo de nuevos procedimientos de explotación, «muy principalmente de la cavadora mecánica», que hacían que «el minero americano produzca 490 toneladas al año, mientras que el inglés sólo extrae 290». Como consecuencia de ello, el precio del carbón a bocamina resultaba ser, por término medio, la mitad del inglés (6,86 frente a 13,41 francos tonelada). Finalmente, la disponibilidad de «vapores de mucho tonelaje y gran velocidad» permitía abaratar el flete a Europa, de donde retornaban a Estados Unidos cargados de minerales.

En suma, el retraso en la preparación de las minas y la competencia de otros carbones se tradujeron en una reducida demanda de los servicios ferroviarios de la Compañía de La Robla. La consecuencia más inmediata fue la delicada situación económica en la que se vio inmersa esta empresa durante sus primeros años de actividad, tan delicada que la mantuvo en suspensión de pagos desde 1896 hasta 1905 (Fernández Díaz-Sarabia, 2003). En el fondo, el problema no era muy diferente del que, treinta años antes y teniendo como escenario todo el territorio nacional, había sumido a las sociedades concesionarias de los ferrocarriles españoles en una profunda crisis<sup>120</sup>.

Aunque la producción leonesa de hulla se multiplicó (figuras 22 y 23), superando desde 1897 a la estancada producción palentina, y el inconveniente que suponía la falta de carga se fue resolviendo, los problemas del ferrocarril y de las empresas mineras tardarían en solucionarse. En efecto, al tiempo que aumentaba la capacidad extractiva, y como se reconoce en las propias memorias de Ferrocarriles de La Robla<sup>121</sup>, la escasez de material móvil se convirtió en uno de los principales factores limitantes del desarrollo de la extracción de carbón. En 1898, por ejemplo, la falta de vagones obligó a rechazar una partida de 5.000 toneladas de mineral procedente de Hulleras de Sabero (Fernández Díaz-Sarabia, 2003).

**Figura 22**  
**Producción media anual de carbón, 1894-1913 (miles de toneladas)**



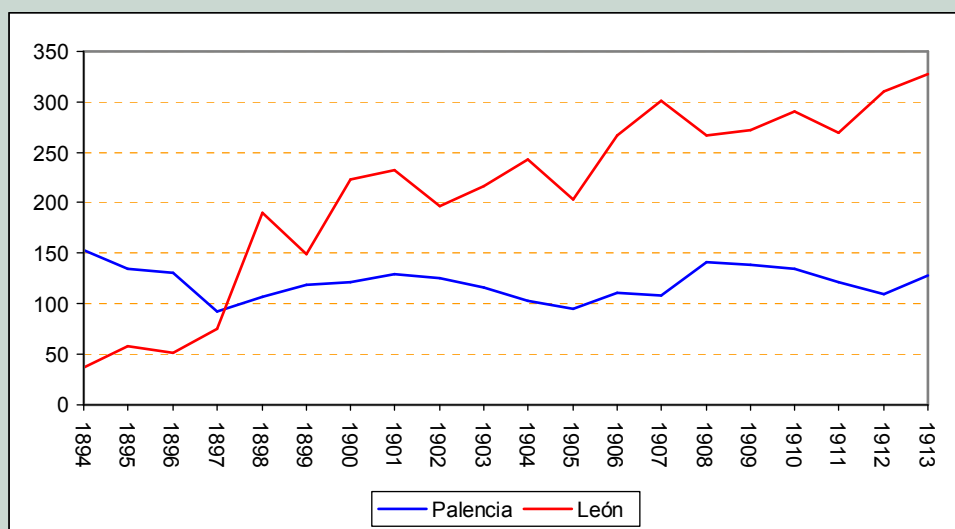
Fuente: Nadal (1975)

<sup>120</sup> Según Fernández Díaz-Sarabia (2003), la delicada situación financiera de la compañía ferroviaria la llevó, ante la imposibilidad de pagar el combustible y la negativa de los mineros a servirse, a incautar en ocasiones una parte de los envíos de sus clientes.

<sup>121</sup> Véase para más detalles Fernández Díaz-Sarabia (2003).

Figura 23

*Evolución de la producción de carbón en las cuencas leonesas y palentinas, 1894-1913 (miles de toneladas)*



Fuente: Nadal (1975)

Ahora bien, pese a que la situación expuesta distaba mucho de ser la ideal, resulta incontestable el efecto del ferrocarril en el desarrollo de la minería en las cuencas orientales de la provincia de León. En 1903, por ejemplo, el carbón enviado a Bilbao por la línea de La Robla representaba un más que apreciable 64 por 100 de la producción leonesa. Por tanto, la idea de que las fuerzas centrífugas procedentes del País Vasco permitieron la expansión de la actividad minera en las cuencas orientales leonesas, se podrá matizar, pero no admite muchas discusiones<sup>122</sup>.

Este impulso procedente del exterior no produjo un proceso de diversificación industrial, su efecto se limitó al asentamiento de unas cuantas compañías carboneras que formaron auténticas «economías de enclave», esto es, economías desvinculadas del medio que las rodeaba, donde el único beneficio apreciable lo constituían los salarios pagados a los mineros. Este hecho muy probablemente tuvo que ver, en un principio, con la relación directa que parece existir entre la debilidad que muestran las fuerzas difusoras y el grado de atraso de las regiones por ellas afectadas, aunque, más tarde, la propia estrategia de las principales compañías mineras resultaría fundamental en la configuración de espacios basados en el «monocultivo» del carbón.

De esta forma, los efectos de arrastre de la actividad minera fueron siempre muy limitados, y el desequilibrado desarrollo de estas comarcas se caracterizó, desde el principio, por

<sup>122</sup> Dichas fuerzas se convirtieron en un buen ejemplo de lo que Myrdal denomina «efectos impulsores» o efectos «centrífugos del impulso expansionario de los centros de expansión económica hacia otras regiones». Según este autor, estos efectos los pueden sentir los territorios que rodean a un centro en expansión, pero también localidades alejadas de éste, «cuando en éstas existen condiciones favorables para la producción de materias primas que sirven a las industrias crecientes de los centros» (1957, 44). En ocasiones, estos efectos pueden desencadenar un proceso positivo de «causación circular acumulativa», generado por el aumento del empleo que, a su vez, da lugar a la localización de nuevas industrias, lo que hace posible el desarrollo de la región. Frente a estos efectos impulsores, de los centros desarrollados parten también «efectos retardadores» (*backwash effects*), que ocasionan el estancamiento de otras localidades. La emigración, la salida de capitales, las desventajas competitivas frente a las industrias centrales, el insuficiente desarrollo de servicios esenciales, el atraso cultural, etc., son los factores a través de los cuales se producen los efectos retardadores. El signo del proceso de causación circular dependerá de cuál de los dos efectos predomine.



su extrema vulnerabilidad: cualquier cambio técnico o económico podía provocar, como de hecho iba a ocurrir, no sólo la paralización del proceso, sino también su inversión. Por supuesto, no se debe olvidar el papel que representó, en la conformación del territorio, la inexistencia de grupos empresariales locales con la iniciativa, los conocimientos y los recursos financieros suficientes para explotar a gran escala los yacimientos o aprovechar los efectos de eslabonamiento procedentes de ellos.

Resulta sugestiva la comparación entre lo acontecido en las comarcas mineras leonesas y lo ocurrido en el conjunto del país, donde la expansión de la minería (plomo, pirita de cobre, cinc, mercurio, etc.) también se produjo de la mano de capital ajeno al territorio (extranjero, en este caso) y, asimismo, con unos efectos muy limitados sobre el conjunto de la actividad económica. En ambos casos, estamos en presencia de las «incrustaciones» a las que se refiere Hirschman (1958, 115), tan poco propicias para el desarrollo por «esa capacidad de los productos primarios provenientes de las minas, los pozos y las plantaciones para salir de un país sin dejar rastro en el resto de la economía». De esta especie de crecimiento desde y hacia fuera (es decir, impulsado totalmente desde el exterior del territorio, hacia donde se transfieren también casi todas las ganancias), sólo se libró la minería vizcaína del hierro. Vizcaya, a diferencia de León, contaba con una clase empresarial dinámica, forjada en la tradición mercantil y naviera, y con la suficiente iniciativa como para asociarse con los inversores extranjeros y participar activamente en el negocio (Carreras y Tafunell, 2003).

### **3.2. Más protección y privilegios: un marco favorable pero siempre insuficiente para el desarrollo de la minería nacional**

Al mismo tiempo que se producían los trascendentales acontecimientos que se acaban de exponer, seguía ganando posiciones la política económica proteccionista por la que había optado decididamente nuestro país. Así, el arancel para el carbón (figura 24), que se había establecido en 2,50 pesetas/tonelada en 1892, se elevó a 3,50 pesetas/tonelada tres años más tarde. Nivel al que volvió, tras el descenso de 1898, en 1906, cuando la Ley de Bases Arancelarias y el nuevo Arancel cerraron, en palabras de Tamames (1974, 503), «la polémica librecomercio-proteccionismo que había durado casi un siglo»<sup>123</sup>.

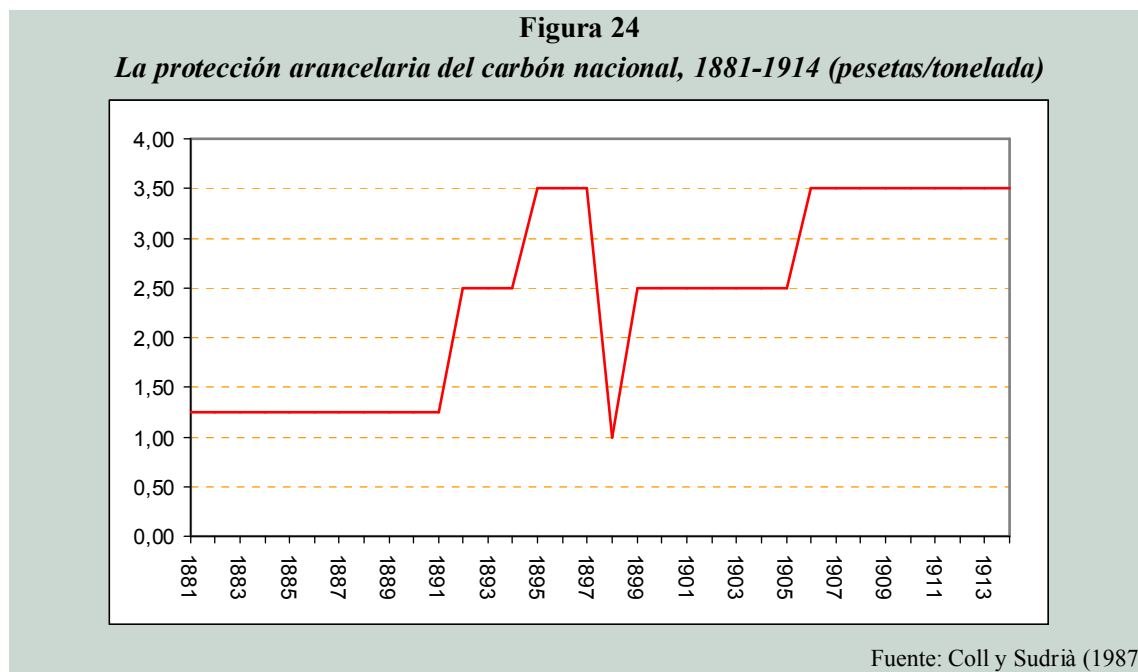
Este entorno, ciertamente propicio para la minería leonesa, se vio reforzado con la protección adicional que supuso la depreciación sufrida por la peseta a finales de siglo y con la concurrencia de varias medidas especiales encaminadas a favorecer aún más la producción nacional de carbón<sup>124</sup>. Un buen ejemplo lo constituyó aquella norma de 1896 que obligaba a que todo el carbón consumido por la escuadra española fuera de procedencia nacional, o la supresión del impuesto sobre el producto bruto en 1904. Y, por supuesto, la Ley de 14 de febrero de 1907, que estableció que en los contratos por cuenta del Estado sólo se admitirían artículos de producción nacional. Si bien es preciso reconocer que las excepciones que

---

<sup>123</sup> «El Arancel de 1906 y sus sucesivas ediciones hasta 1922 eran en su totalidad de derechos específicos (pesetas por peso, cuenta o medida) y no *ad valorem*, como lo fueron los de 1869 y 1877 [...]. El grave inconveniente de que con las alzas de precios se fuera reduciendo paulatinamente y de forma automática la protección se resolvió [ordenando] el pago en oro efectivo. Al hacerse difícil el pago en oro por escasez de metal o de divisas pagaderas en oro, un Real Decreto de 16 de agosto de 1920 autorizó a realizar el pago con billetes de Banco, si bien con un recargo o *prima del oro* que marcaba la depreciación oro de la peseta» (Tamames, 1974, 503).

<sup>124</sup> La depreciación experimentada por la peseta en la última década del XIX fue consecuencia de la financiación de las guerras coloniales. Si en 1890 el cambio medio anual de la libra esterlina en la Bolsa de Madrid se situó en 26,3 pesetas, en 1898 alcanzó las 39,2 pesetas. La peseta se había devaluado más de un 30 por 100.

contemplaba el texto legal (que los productos españoles fuesen imperfectos, mucho más caros que los extranjeros o que no pudiesen suministrarse con la urgencia precisa) le restaron efectividad.



En definitiva, en la última década del siglo XIX y en la primera del XX, se fue diseñando un marco protector para la minería del carbón que, al mismo tiempo, iba a condicionar el desarrollo industrial del país al incrementar los costes energéticos de las empresas españolas: «El demandante español tuvo que pechar con unos precios del carbón que eran entre un 50 y un 300 por 100 superiores a los británicos» (Sudrià, 1997, 170).

Es cierto que no existe unanimidad sobre las repercusiones que la protección al carbón tuvo en la economía española. Así, un autor de la categoría de Coll (1985) llega a la conclusión de que, en el primer tercio del siglo XX, esa incidencia fue muy reducida si la ponemos en relación con la renta nacional. Sin embargo, Tortella (1994), comentando el trabajo de Coll, argumenta que la importancia relativamente pequeña del coste de la protección se debía a la escasa significación del carbón en la economía española, y que el hecho de que esto fuera así, a pesar de que el carbón representaba un porcentaje muy alto del consumo energético nacional, sólo podía obedecer a que el consumo de energía por habitante era muy bajo. La posibilidad que apunta Tortella es que quizá el bajo consumo energético fuera el auténtico coste de la protección a la minería del carbón. Este autor (1981), tras enumerar las negativas características del carbón nacional, afirma que «el carbón español ha sido un obstáculo al crecimiento económico del país, ya que su extracción ha sido el caso clásico de industria no competitiva que ha sobrevivido gracias a la protección, recargando los costes de todas las actividades consumidoras, que son nada menos que todas las que integran ese proceso que se llama primera revolución industrial»<sup>125</sup>.

<sup>125</sup> Esta actitud, por supuesto, no era exclusiva de los empresarios mineros: «Los españoles que se han decidido a asumir el papel de empresarios han tendido con gran frecuencia a apoyarse en estructuras no competitivas: cárteles, aranceles, monopolios legales o de hecho, protección estatal de todo tipo y modalidad» (Tortella, 1994).

Las empresas mineras no tardaron en acostumbrarse al entorno de privilegios diseñado a su medida, y, tras incorporar las ventajas que iban obteniendo a su cada vez más larga lista de derechos adquiridos, terminaron basando su estrategia más en la solicitud de medidas de protección adicional, reducción de impuestos o subvención de los costes de transporte, que en una decidida política de modernización y racionalización que incrementara la competitividad de sus explotaciones<sup>126</sup>. Las barreras protectoras, en fin, impidieron que el comercio exterior se convirtiera en un catalizador del cambio, al remansar recursos en actividades ineficientes, cuyo coste de oportunidad crecía al mismo ritmo que avanzaba el desarrollo general del país.

En ese marco de ventajas y beneficios deben situarse las escasas medidas adoptadas para regular las externalidades asociadas a la industria del carbón, unas externalidades que alcanzaban ya notables proporciones a finales del siglo XIX. Los principales impactos ambientales venían dados por los vertidos a los ríos (derivados de la necesidad de lavar el carbón) y por la ocupación del suelo (necesaria para bocaminas, escombreras, lavaderos, vías de comunicación, etc.). Recuérdese que, en general, la legislación de 1869 preveía la expropiación forzosa del suelo en el caso de que no hubiera avenencia entre su propietario y el minero. La primera medida tendente a internalizar una parte de estos costes sociales (Coll y Sudrià, 1987) fue el «Reglamento sobre enturbiamiento e infección de aguas públicas y sobre aterramiento y ocupación de sus cauces con los líquidos procedentes del lavado de minerales o con residuos de las fábricas», de 16 de noviembre de 1900. Ante su relajada aplicación, una Real Orden de 11 de octubre de 1913 estableció la obligación de purificar las aguas antes de su vertido, mediante la construcción de balsas de sedimentación en los lavaderos. El hecho de que veinte años más tarde, en la década de 1930, los rebuscadores recogiesen anualmente en los ríos asturianos entre 45.000 y 75.000 toneladas de menudos y polvo de carbón es una prueba fehaciente de que el problema no se solucionó, y de que, por tanto, las empresas mineras continuaron trasladando al resto de la sociedad una parte de los costes de su actividad.

Pero ni esta circunstancia ni la intensa protección resultaron suficientes para evitar que la industria nacional del carbón se viera envuelta en graves dificultades una vez que los precios del mineral inglés volvieron a situarse, en el puerto de Bilbao, por debajo de las 30 pesetas/tonelada. Las reacciones no se hicieron esperar. En 1906 varios empresarios carboneros leoneses se reunían para recabar la reforma del arancel<sup>127</sup>, y en 1907 los medios de comunicación recogían las quejas del sector<sup>128</sup>. Las causas del descontento iban desde las elevadas tarifas de transporte hasta la escasez de madera, pasando por la carestía de los explosivos. Los efectos de la crisis tampoco tardaron en percibirse: el estancamiento de la producción entre 1907 y 1911 tuvo consecuencias muy negativas en todas las zonas mineras, pero especialmente en aquéllas menos desarrolladas como Matallana o Valderrueda.

---

<sup>126</sup> El transcurrir del tiempo no cambiaría ni un ápice esta situación. Como escribía uno de los grandes historiadores económicos del siglo XIX: «¿Quién garantizará que la industria favorecida será capaz después de un tiempo de renunciar a la protección? No el interesado, ciertamente. Nunca lo garantizó ni lo garantizará al país. Al contrario, dirá a los que han tenido la ligereza de hacer su capricho que la acción del Gobierno le ha dado un interés creado, que el golpe será fatal para la industria, que los obreros se verán despedidos y en la indigencia, que el capital se perderá» (Rogers, James E. Thorold, *The Economic Interpretation of History*, 1891, citado por Tortella, 1981).

<sup>127</sup> *Diario de León*, 15 de junio de 1906.

<sup>128</sup> *Diario de León*, 4 de junio de 1907.

### 3.3. El desigual desarrollo de la industria carbonera en las cuencas orientales leonesas

El ambiente proteccionista y, sobre todo, el impulso procedente del ferrocarril hullero y del capital (productivo y especulativo) vasco cristalizaron en la creación de algunas de las más sobresalientes empresas mineras leonesas. Analizaremos en este apartado los primeros años de actividad de algunas de ellas, poniendo especial énfasis en las dos más significativas: Hulleras de Sabero y Anexas, S. A, y la Sociedad Anónima Hullera Vasco-Leonesa, S. A. Dos compañías que no tardarían en controlar la mayor parte de la producción leonesa de carbón —en 1910 aportaban el 91 por 100 (Sen, 1993)— y que muy pronto formaron en las cuencas de Sabero y Ciñera-Matallana, respectivamente, dos importantes cotos mineros.

En cambio, en la tercera de las cuencas orientales leonesas, Valderrueda, la actividad fue escasa. A ello contribuyó el hecho de que, en una cuenca tan extensa, el ferrocarril de La Robla sólo solucionara parcialmente el problema del transporte al quedar muchas explotaciones excesivamente alejadas de las estaciones de carga del hullero. Luis de Adaro y Magro era consciente de este inconveniente cuando echaba en falta una derivación del ferrocarril de La Robla que, partiendo de Puente Almuhey y siguiendo el curso del río Cea, se acercara a los yacimientos (Sen, 1993). Revilla (1906) compartía esa opinión, y esgrimía para apoyarla el elevado número de concesiones que, a finales de 1903, existían a ambos lados del valle del Cea, unas concesiones que totalizaban 10.100 hectáreas.

La compañía más destacada que operó en esta cuenca fue Hullera Euskaro Castellana, S. A., creada el 8 de junio de 1894 con un capital de un millón de pesetas. Sólo se mantuvo activa once años, pero no por ello dejó de ser un buen exponente de las dos fuerzas impulsoras de la minería leonesa del carbón en los años del cambio de centuria. Al igual que en los casos de Hulleras de Sabero y la Vasco-Leonesa, que examinaremos a continuación, la Euskaro Castellana se hizo realidad gracias a la iniciativa vasca —presente mayoritariamente en su capital— y a los estrechos vínculos con el ferrocarril: Cirilo M. de Ustara, su principal accionista, era el presidente de la Compañía del Ferrocarril de La Robla, y Mariano Zuaznavar, además de tener participaciones en la empresa minera, fue su director (Fernández Díaz-Sarabia, 2003).

También operaron en la cuenca la Hullera Leonesa (Revilla, 1906), Hulleras de Guardo y Valderrueda —constituida en Bilbao en 1901 con un capital de 4 millones de pesetas (Coll y Sudrià, 1987)—, y la Sociedad de las Minas de Castilla La Vieja y Jaén. Esta última —de capital francés, pese a su nombre— llegó incluso a perforar dos pozos verticales en 1895 en la concesión Reyes, desde donde transportaba el carbón mediante un tranvía aéreo de 500 metros hasta sus instalaciones, consistentes en unos lavaderos y dos baterías de hornos de coque (Revilla, 1906). Pese a solicitar en 1898 una estación de ferrocarril en Prado de la Guzpeña, sus trabajos no se prolongaron más allá de 1901 (Sen, 1993), debido, según Revilla, a «errores de instalación y financieros» que obligaron «a parar los trabajos, volviendo las concesiones [Reyes y Peral] a poder de sus primitivos dueños» (1906, 61)<sup>129</sup>.

Revilla (1918) exponía claramente la situación de penuria en la que se encontró durante mucho tiempo la cuenca de Valderrueda:

Desde 1856 ha venido ocupando la atención de los especialistas esta zona, sin que se haya explotado nada hasta hace dos años [...] La facilidad de adquisición de la propiedad minera, sin depurar las fuerzas

---

<sup>129</sup> Antes que Revilla, Pla (1904) ya daba cuenta de que las minas Reyes y Peral se hallaban paralizadas.

económicas del solicitante, da por resultado un cambio continuo de explotador, que puede aprovechar los buenos tiempos arrancando de rapiña y renunciar cuando baja el mercado, dejando la cuenca en mala disposición para los explotadores ulteriores; en otras ocasiones, es la esperanza del agio.

Las dificultades con las que tropezó la industria carbonera nacional desde mediados de la primera década del siglo causaron la ruina de la cuenca: «Prado [se lee en la primera página del *Diario de León* de 4 de junio de 1907] dejó caer sus cuarteles y cobertizos destinados a cobijar a obreros y en todos los centros de producción se ha notado que escasea el trabajo y es difícil la colocación del carbón que se explota».

### 3.3.1. Del tráfigo de Vegamediana a la profundización del pozo Herrera I: el despegue de la industria del carbón en la cuenca de Sabero

De las tres cuencas mineras más orientales de la provincia de León, la de Sabero fue la que se vio beneficiada en mayor medida por el funcionamiento del tren hullero. Eso al menos es lo que parece indicar la cuantía de los recursos financieros que hacia ella se canalizaron. Unos recursos que cristalizaron en la creación de varias sociedades mineras (tabla 11), si bien la mayoría de escasa proyección.

Entre ellas cabe mencionar a la Société Anonyme des Houillères de Cistierna (Hulleras de Cistierna y Argovejo). Sociedad constituida en París en 1902 que empezó su actividad con un pequeño grupo minero en Santa Olaja de la Varga. Para transportar el mineral construyó un ferrocarril de vía métrica y 7,5 kilómetros de longitud que enlazaba sus instalaciones de clasificación con el ferrocarril de La Robla en la estación de Cistierna, donde poseía un lavadero (Revilla, 1906). Posteriormente, debido a la escasa cubicación de sus concesiones iniciales, adquirió las minas Tejas, situadas en el valle de la Trapa, en terrenos de la localidad de Argovejo.

TABLA 11

*Sociedades creadas para la explotación del carbón en la cuenca de Sabero*

Año	Razón social	Domicilio	Capital
1892	Hulleras de Sabero y Anexas	Bilbao	5.000.000 pesetas
1895	Vasco-Burgalesa, S. A.	Bilbao	250.000 pesetas
1896	Mines de Cistierna y Prado	París	1.600.000 pesetas
1901	Hulleras Oeste de Sabero	Bilbao	Desconocido
1902	Houillères de Cistierna	París	1.200.000 francos

Fuente: Sen (1993)

El interesante estudio sobre estas minas encargado por la sociedad (Rosa, 1903) contiene datos que ayudan a perfilar la situación de la minería leonesa del carbón al despuntar el siglo XX. Y ello pese a que el exagerado optimismo de que hace gala dicho estudio queda de manifiesto en comentarios como el realizado con motivo del análisis de una muestra tomada de la mina Teja, cuya calidad se equipara «con los mejores carbones de gas de Asturias (mina María Luisa de la Unión Hullera) y con los carbones de Newcastle que con destino a la fabricación de acero importaba la Sociedad Altos Hornos de Bilbao» (pág. 7). Un optimismo

que también se evidencia en el apartado relativo a la cubicación, al estimar que podrían extraerse 6.868.160 toneladas de hulla, que, una vez clasificadas y lavadas, darían 5.494.528 toneladas de producción comercial.

El informe de Rosa se refiere a la explotación por testeros sólo de la parte situada sobre el nivel del valle, con lavadero en Crémenes y transporte mediante tren desde la Trapa hasta Crémenes, y desde esta localidad hasta Cistierna. El estudio cifra en 3,5 millones las toneladas de carbón vendible que podrían obtenerse, con proporciones de cribado, galleta y menudo del 30, 15 y 55 por 100, respectivamente<sup>130</sup>. Los cálculos de costes, recogidos en la tabla 12, están realizados para una producción de 100.000 toneladas/año y unos costes fijos (ferrocarril y preparación) de 2.762.400 pesetas a amortizar en 20 años al 4 por 100.

TABLA 12

*Costes de producción previstos de las minas Tejas de Argovejo*

	Pesetas/tonelada	%
Por arranque	3,50	26,72
Por relleno	1,00	7,63
Por entibación y conservación	1,50	11,45
Por arrastre interior	0,25	1,91
Por gastos generales	0,25	1,91
Por arrastre hasta el lavadero	0,75	5,73
<b>Coste de la hulla bruta en lavadero</b>	<b>7,25</b>	<b>55,34</b>
Pérdida del lavado	1,75	13,36
Gasto del lavado	0,75	5,73
<b>Coste de la hulla lavada</b>	<b>9,75</b>	<b>74,43</b>
Arrastre a Cistierna	1,28	9,77
Interés y amortización del capital	2,04	15,57
<b>Coste sobre vagón en Cistierna</b>	<b>13,10</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Rosa (1903)

El estudio de Rosa nos proporciona información sobre los precios tipo de venta del carbón sobre vagón en Cistierna: 25, 20 y 16 pesetas/tonelada para el cribado, la galleta y el menudo, respectivamente. Teniendo en cuenta la proporción prevista de cada tipo en la producción de las minas de Argovejo, Rosa calculó un precio medio de venta de este carbón de 19,30 pesetas/tonelada<sup>131</sup>, y, consecuentemente, un beneficio de 6,20 pesetas/tonelada, por lo que, según el autor, era aconsejable acometer cuanto antes el proyecto.

Obsérvese la importancia que tenían, en el coste total, tanto el lavado (19,09 por 100) como los arrastres exteriores hasta el ferrocarril de La Robla (15,50 por 100): la cuantía global de las dos partidas igualaba el importe de los costes de arranque y relleno. Si la necesidad del lavado la compartían todos los carbones leoneses debido a su alto contenido en cenizas, los costes de transporte limitaban las ubicaciones factibles de las explotaciones carboneras a una

<sup>130</sup> 3.320.430 metros cúbicos, que se transforman en toneladas multiplicando por la densidad de la hulla (1,3) y deduciendo un 20 por 100 por fallas, interrupciones, trozos inexplotables y pérdidas.

<sup>131</sup>  $(0,30 \times 25) + (0,15 \times 20) + (0,55 \times 16) = 19,30$ .

estrecha franja en torno al ferrocarril hullero. Además, durante el invierno los problemas de transporte se hacían máximos. En 1904, por ejemplo, quedaron paralizadas las minas Tejas por las dificultades ocasionadas por las nieves de diciembre (Pla, 1904, 40). Hulleras de Cistierna y Argovejo intentó solventar estos problemas instalando un tranvía aéreo de unos seis kilómetros de longitud entre las explotaciones de la Trapa y el grupo de Santa Olaja<sup>132</sup>. Pese a ello, la actividad de la empresa cesó en 1908.

La Vasco-Burgalesa fue otra de las sociedades mineras que trabajaron en la cuenca; en este caso, arrendando algunas concesiones próximas a Sotillos. Para desarrollar su actividad contaba con unas elementales instalaciones de clasificado en Casetas, y un ferrocarril de 0,60 metros y 2,8 kilómetros de longitud entre sus explotaciones y la estación de La Ercina (Revilla, 1906).

También algunos empresarios individuales contribuyeron al relanzamiento del negocio minero en Sabero. Es el caso de Víctor Fernández Bayón (con intereses asimismo en la cuenca de Ciñera Matallana por su condición de socio, primero, de José Amézola y Compañía, y, después, de la Vasco-Leonesa), que adquirió las concesiones Estrella y Segura en 1895, dando comienzo a una explotación de cierta relevancia en la historia de la cuenca (Fernández Llana-Rivera, 1984)<sup>133</sup>.

Pero fue Hulleras de Sabero y Anexas, S. A., constituida en Bilbao el 7 de septiembre de 1892, la que se convirtió, por capital y producción, en la principal empresa minera que operó no sólo en la cuenca minera, sino en toda la provincia durante la etapa de cambio de centuria<sup>134</sup>.

Hulleras de Sabero surgió con el objetivo de explotar diversas concesiones entre las que se encontraban las que habían pertenecido a Minas de Sabero. Éstas habían sido adquiridas previamente por un grupo de industriales vascos y Tomás Allende, natural de Burón (Sen, 1993), con la intención, siguiendo la práctica habitual de la época, de traspasarlas a una futura compañía para que se encargara de trabajarlas. Las concesiones aportadas en el momento de la constitución se valoraron en 5 millones de pesetas, cuantía del capital inicial de Hulleras de Sabero. Como las aportaciones de los socios se realizaron en especie, el efectivo necesario para atender los pagos derivados de su actividad se obtuvo mediante la emisión de obligaciones por un total de 3.652.200 pesetas al 5 por 100 de interés (Revilla, 1906). La composición del capital fundacional permite apreciar la estrecha relación que, desde un principio, existió entre la empresa minera y la Compañía de La Robla. En efecto, las acciones de Hulleras de Sabero fueron suscritas por Basterra e Hijos, Tomás Allende, Antonio de Guinea, Casilda de Iturrizar (importante accionista de la Compañía de La Robla), Enrique de Aresti y Victoriano Zabalinchaurreta (estos dos últimos, fundadores de la compañía ferroviaria).

Las pertenencias integradas en la dotación fundacional de Hulleras de Sabero (a las que se unirían en 1897 las instalaciones de la antigua ferrería de San Blas, adquiridas por la compañía en pública subasta) abarcaban la zona fundamental de la cuenca carbonífera. De ellas decía José Revilla (1906, 204):

---

<sup>132</sup> La autorización para ocupar los terrenos de dominio público necesarios para la instalación del cable aéreo se publicó en la *Gaceta de Madrid* el 16 de junio de 1907.

<sup>133</sup> Este empresario inició su explotación al sur del actual pozo Herrera I, muy cerca de la caliza que marca el límite meridional de la cuenca. Transportaba el carbón con vagonetas hasta la plaza de La Herrera, desde donde lo hacía seguir a Vegamediana utilizando los medios de Hulleras de Sabero, por cuyo uso pagaba una peseta por tonelada (Fernández Llana-Rivera, 1984).

<sup>134</sup> José Aresti fue su primer presidente, y José Hoya y Aguirre desempeñó inicialmente el cargo de director gerente (García Sánchez, 1998).

Es el negocio carbonero más grande que conocemos en el Norte de España, no por su cubicación, que es sin embargo elevada, sino por la concentración de su riqueza, que permite obtener una producción anual de la que no es susceptible ningún otro, porque no hay en ninguno 20 metros de carbón como mínimum [sic] de potencia total de las capas cortadas por una transversal de 250 metros.

Manifestaciones de este tipo venían a demostrar que, tras el largo paréntesis que siguió al cierre de la ferrería de San Blas, las expectativas de florecientes negocios basados en el carbón volvían a Sabero.

El planteamiento inicial de Hulleras de Sabero consistió en subcontratar las explotaciones: la Vasco-Burgalesa y Esteban Corral Sánchez<sup>135</sup> fueron algunos de sus arrendatarios. Las contratas suponían que ni el personal ni el laboreo dependían directamente de Hulleras de Sabero, sino de los diferentes contratistas. Sólo las fases sucesivas del negocio (preparación y transformación del carbón, transporte y comercialización) quedaban en manos de Hulleras de Sabero. Pese a que las relaciones con los contratistas no debieron de ser siempre fluidas —los problemas llevaron a la compañía minera a exigirles, desde 1907, la constitución de un depósito en garantía del cumplimiento de sus obligaciones—, el sistema de contratas se mantuvo hasta que, en 1928, José León Izaguirre, director de la compañía, acometió una sustancial reorganización de la actividad productiva (Prado, 1995).

Desde un principio, la fabricación de coque formó parte de los planes de Hulleras de Sabero. La experiencia de la ferrería de San Blas, las características de los carbones de la cuenca y el hecho de constituir una posible salida para los menudos (se solían coquizar los trozos entre 0 y 20 mm), invitaban a ello. Pero se trataba de una cuestión que había que sopesar cuidadosamente. Especialmente relevante era decidir si se iban a aprovechar los subproductos del proceso, pues de ello dependía el tipo de horno que convenía utilizar.

Los subproductos del coque consisten en alquitranes, aguas amoniacales y, en algunas instalaciones, bencinas. Por destilación de los alquitranes se obtienen brea y aceites minerales diversos. De todos esos productos, únicamente la brea podía llegar a tener compradores de cierta relevancia en las proximidades de Sabero, siempre que las compañías mineras optasen por instalar fábricas de aglomerados. Los demás subproductos habría que transportarlos a Bilbao, lo cual limitaba las posibilidades a la producción de sulfato de amoníaco, producto de poco peso y gran valor que se fabrica con las aguas amoniacales.

Para dilucidar todas estas cuestiones y adoptar una decisión, Hulleras de Sabero encargó un estudio a Francisco Gascue, cuya Memoria, fechada en 1895 y publicada por la *Revista Minera* en 1899, es un excelente compendio de las dificultades e inconvenientes que se derivan de la ubicación de un negocio (en este caso una fábrica de recuperación de subproductos del coque) en una comarca de las características de Sabero (pág 23):

Quiero hacer notar la diferencia que existe entre el capital requerido para montar una fábrica de este género en países verdaderamente industriales y el capital que para la misma fábrica se necesita cuando la instalación se ha de llevar a cabo en comarcas que, como la de Sabero, carecen de todo elemento industrial y que se hallan además lejos de los puntos de que proceden muchos de los materiales y efectos necesarios para las obras.

---

<sup>135</sup> Esteban Corral, nacido en Olleros, se convertiría en uno de los empresarios más importantes de la cuenca y en un personaje de gran relevancia en la comarca. De él dice Prado (1999, 118) que «después de haber trabajado como minero en Moreda (Asturias) volvió a su tierra donde fue contratista de minas y luego empresario y propietario de Minas de Oveja en Casetas, y de otras en Santa Olaja de la Varga, Sabero y Prado de la Guzpeña. Se afincó en Cistierna donde construyó un gran complejo minero y otras muchas instalaciones comerciales y viviendas privadas, siendo además Alcalde Constitucional del Ayuntamiento, construyéndose durante su mandato la Casa Consistorial. Fue por última vez Alcalde a la terminación de la Dictadura del General Primo de Rivera, negándose en cualquier otro momento a acceder a la Alcaldía si no fuese por procedimientos democráticos. Murió en el año 1960 a una edad muy avanzada».



El capital exigido sería allí [Bélgica] de 4.270 francos x 50 hornos = 213.500 pesetas o francos, que para un belga que construye en su país es lo mismo. Es la mitad del necesario para Sabero.

El coste del ácido sulfúrico (tabla 13), el renglón más importante en el proceso de fabricación del sulfato de amoníaco, es sobradamente significativo. En Sabero, el ácido era un 19 por 100 más caro que en Bilbao, y más del triple que en Bélgica, donde la compañía Solvay lo adquiría a 35 pesetas/tonelada.

TABLA 13  
*Coste del ácido sulfúrico colocado en Sabero en 1895 (pesetas/tonelada)*

<b>Coste del ácido sulfúrico en Bilbao</b>	<b>95,00</b>
Transporte Zorroza-Cistierna 258 kilómetros x 0,0625	16,12
Transporte del envase de 200 kilos por tonelada de ácido	3,22
Bonificación del 25 por 100 por ser ascendente el arrastre	-4,84
Carga y descarga	0,50
Ramal desde Cistierna 3 kilómetros	0,15
Arrastre descendente del envase vacío (0,2x261x0,0625)	3,26
<b>Transporte Bilbao-Sabero</b>	<b>18,41</b>
<b>Coste del ácido sulfúrico en Sabero</b>	<b>113,41</b>

Fuente: Gascue (1899)

Gascue finalizaba sus cálculos estimando que, con los subproductos del coque y sin tener en cuenta el interés del capital invertido, podría obtenerse en Sabero un beneficio de 0,46 pesetas por tonelada de cok. Una ganancia que consideraba insuficiente «para resistir a las contingencias de todo negocio industrial», y que lo llevó a desaconsejar el aprovechamiento de dichos subproductos: «Sabero, hoy por hoy, no es sitio adecuado para lanzarse a un negocio de esta naturaleza» (págs. 51 y 52).

Si, pues, en países adelantados, donde el ácido sulfúrico es tan barato, donde a cada paso se encuentran talleres de reparación y construcción de máquinas, donde los productos tienen salida y venta fácil; si en esos países dotados de excelentes medios de arrastre y embarque, la utilidad no pasa de la citada [1,50 francos por tonelada de cok], ¿qué beneficio podría esperarse para Sabero, en donde no se encuentra a mano nada, y en donde no se puede contar con vender cerca los productos obtenidos? Era natural suponer que los gastos de envío del ácido, más los de retorno a Bilbao del sulfato y alquitranes, más el exceso de costo debido a las diversas circunstancias antes detalladas, y el exceso de capital de instalación, habrían de ser factores que concurrirían para disminuir considerablemente la utilidad, si para tipo de ésta se tomaba la del extranjero.

A la vista de las recomendaciones de Gascue, la actividad de Hulleras de Sabero debía centrarse en la extracción de carbón, y extenderse únicamente a la fabricación de coque y aglomerados. Lógicamente, también el laboreo de los yacimientos exigía decidir por dónde empezar, pues, pese a las exiguas dimensiones de la cuenca, las diferencias en su seno eran considerables (véase la descripción de la cuenca carbonífera en el capítulo 1).

En el paquete Central se localizaban las mayores potencias, pero presentaba el grave inconveniente de sus anchurones, muy complicados para las posibilidades técnicas de la época. De ahí que la explotación comenzara en el paquete Sur del yacimiento, con salida por Oceja

hasta la estación de La Ercina. Para ello se perforó un transversal en un lugar que la minería transformó rápidamente, levantando edificios de reducida dimensión y baja calidad, motivo por el cual pasó a conocerse con el nombre de Casetas. Allí se encontraba la mina Única, citada por Gascue en su informe y una de las primeras en ser explotadas por los contratistas de Hulleras de Sabero.

No obstante, no tardaron en llevarse a cabo los primeros trabajos de preparación en el paquete Central. Los más significativos fueron los del Socavón Sur, transversal a nivel de aguas situado en Olleros, del que se conserva su notable bocamina ejecutada con sillería en las aletas y mampostería concertada en la parte central (foto 17).

Una vez iniciadas las labores en el paquete Central, la estación de Cistierna se convirtió en un acceso mucho más lógico al ferrocarril hullero, circunstancia reforzada por la presencia de amplios terrenos en la margen derecha del Esla. Unos terrenos que, además de contar con agua abundante para el lavado de los carbones, reunían las condiciones adecuadas para ubicar las diversas instalaciones de beneficio. Muy pronto, esta zona, conocida con los nombres de Vegamediana y Vegabarro, quedaría unida, por un lado, con las explotaciones mineras de Olleros, mediante un ramal de 6 kilómetros y 0,60 metros de ancho (Revilla, 1906), y, por otro, con la estación de Cistierna por una vía métrica de 3.177 metros de longitud, construida en 1894 (Sánchez Tarifa, 2001)<sup>136</sup>. El tendido de este último ramal exigió construir un pequeño túnel para conectar Vegamediana con Vegabarro, y un puente sobre el Esla para enlazar Vegabarro con Cistierna. La línea hasta Olleros precisó de un túnel más largo a la salida de Vegamediana para acceder al valle de Sabero (foto 16).

En Vegamediana, el taller de clasificación y lavado, con capacidad para 100.000 toneladas anuales, utilizaba el agua del Esla y la del arroyo Horcado. La primera, tras elevarla por bombeo; y la segunda, convenientemente canalizada por un conducto de 2 kilómetros de longitud (Revilla, 1906)<sup>137</sup>.

Aunque la explotación de Oveja se mantuvo abierta cuando el carbón comenzó a salir al ferrocarril por la margen derecha del Esla, el desplazamiento de la actividad hacia este extremo de la cuenca fue ya irreversible cuando, en 1899, entraron en funcionamiento en Vegamediana las instalaciones para fabricar coque: tres baterías con un total de 48 hornos que transformaron radicalmente el escenario económico de este rincón de la Montaña y le hicieron cobrar un espectacular aspecto (foto 18). Este acontecimiento elevó el porcentaje de la producción leonesa de coque en el total nacional desde el 0,27 por 100 de 1897 a prácticamente el 10 por 100.

Dos años más tarde, se pusieron en marcha las instalaciones para producir aglomerados (Sen, 1993): una fábrica Bietrix-Couffinal, con capacidad para 10 toneladas por hora, que producía, según Revilla (1906), excelentes briquetas de cinco kilos. El pequeño emporio industrial en el que se convirtió Vegamediana contó también con talleres en los que Hulleras de Sabero construyó algunas de sus locomotoras.

Junto a las instalaciones industriales se levantaron también viviendas para los trabajadores, y casi de la noche a la mañana los silenciosos parajes de Vegamediana asistieron al desarrollo de un nuevo núcleo de población (fotos 19 y 20). Una localidad en toda regla que se

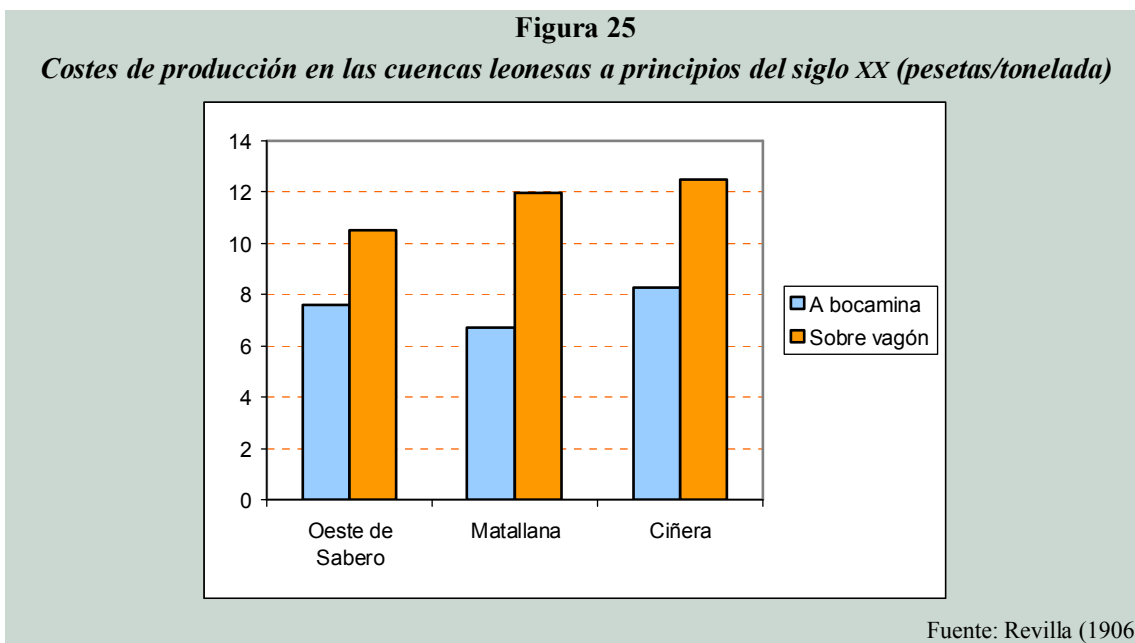
---

<sup>136</sup> De las locomotoras de vapor que prestaron servicio en estas líneas destacan: la número 4, Vegamediana, fabricada en 1891 en Bélgica, y utilizada previamente en la construcción del ferrocarril de La Robla; y la número 10, El Esla, construida en 1885 en Gran Bretaña, una máquina casi legendaria que sobrevivió a la generalización de la tracción diésel y estuvo funcionando hasta el cierre de las explotaciones. Véase para más información la magnífica página web de Jesús Silva García (<http://usuarios.lycos.es/jsilvag>).

<sup>137</sup> Para el vertido en escombreras de los estériles del lavadero terminaría utilizándose un tranvía aéreo cuyos restos todavía son visibles.

sumó a la larga lista de transformaciones protagonizadas por la industria del carbón en el umbral del siglo XX.

En aquellos momentos, Hulleras de Sabero ofrecía una extensa gama de productos: carbones de diversos tamaños y calidades, briquetas y coque. Una característica positiva de su actividad que se veía reforzada con una ventaja nada despreciable: los costes del carbón situado sobre vagón eran en Sabero más bajos que en Ciñera-Matallana, la otra gran cuenca minera leonesa, debido fundamentalmente a la menor carestía del transporte desde las minas hasta la estación del ferrocarril (figura 25).



Pese a esos alentadores aspectos del negocio, la producción de Hulleras de Sabero osciló entre las 100.000 y las 140.000 toneladas de hulla bruta anuales<sup>138</sup>. Una cantidad realmente exigua —al menos si tenemos en cuenta las expectativas sobre la riqueza de la cuenca— que tenía como destinatarios a unos pocos, pero importantes, consumidores de carbón.

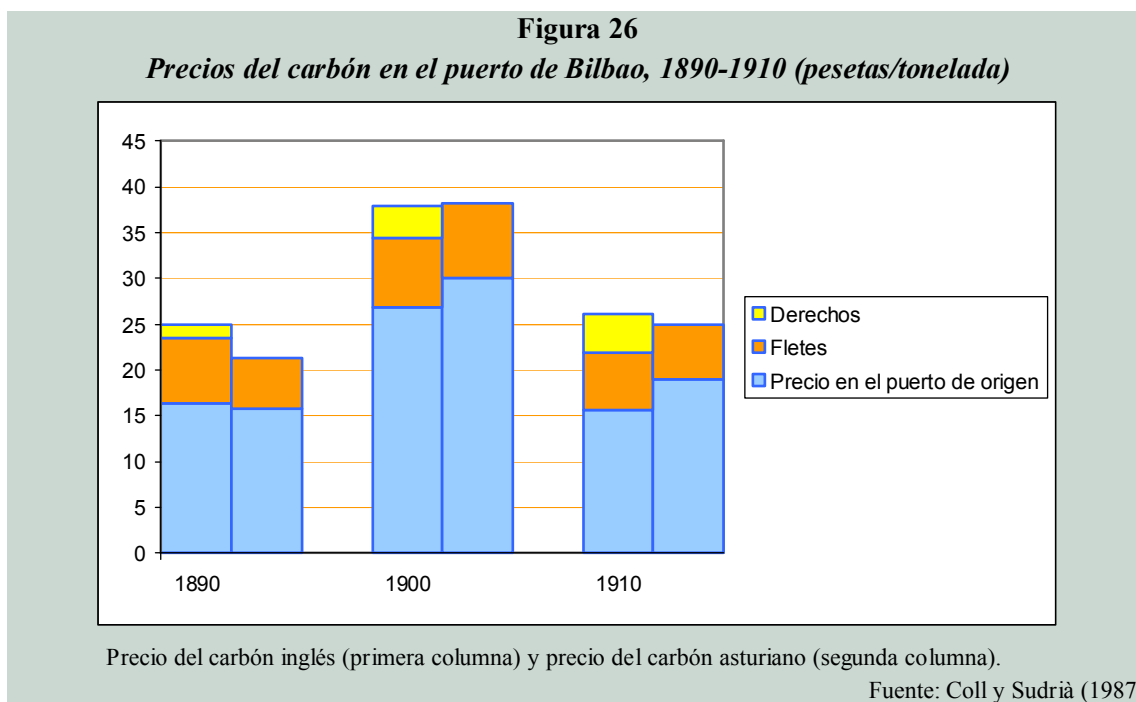
Uno de los principales clientes de Hulleras de Sabero fue Ferrocarriles de La Robla. Por tanto, la relación entre ambas sociedades —no exenta, como veremos, de problemas y enfrentamientos— no se limitó a la participación accionarial. Evidentemente, poca competencia podía tener el carbón de Sabero para abastecer al tren hullero, como no fuera la del mineral ofrecido por otras compañías ubicadas a lo largo de la línea férrea. Pero, en ningún caso, la hulla asturiana o la inglesa, por los costes de transporte, podían rivalizar con Hulleras de Sabero en el abastecimiento de un cliente tan próximo y singular.

La empresa minera se convirtió, a su vez, en uno de los clientes más destacados de Ferrocarriles de La Robla. Lo demuestra claramente el hecho de que, entre 1899 y 1901, el 61 por 100 del carbón transportado por el ferrocarril hullero hubiera sido embarcado por Hulleras de Sabero en las estaciones de Cistierna y La Ercina (Fernández Díaz-Sarabia, 2003). De hecho, Hulleras de Sabero se comprometió a utilizar, durante 25 años, este medio para realizar todos

<sup>138</sup> Entre 1900 y 1905, la producción se situó entre 110.000 y 130.000 toneladas/año (Sen, 1993, 140). Revilla (1906) ofrece, para 1904, la cifra de 130.000 toneladas. Según otros autores (Coll y Sudrià, 1987), la producción de Hulleras de Sabero alcanzó 78.000 toneladas en 1900 y 101.000 en 1910.

sus transportes de carbón, a cambio de unas tarifas especiales que no podían superar las ocho pesetas por tonelada hasta Bilbao.

Es cierto que ninguna de las dos actividades se desarrolló plácidamente. Los intentos de Ferrocarriles de La Robla de subir unilateralmente las tarifas para paliar su difícil situación financiera, la calidad de los carbones suministrados por Hulleras de Sabero o los elevados precios que alcanzaba en determinadas coyunturas el mineral, constituyeron los motivos más habituales de las agrias y frecuentes disputas que tuvieron lugar entre ambas empresas. A ellos se uniría, principalmente a partir de 1910, el aumento de los envíos de carbón que Hulleras de Sabero realizaba hacia el centro de la Península a través del empalme de La Robla. A Ferrocarriles de La Robla nunca le interesó el transporte del carbón de las cuencas leonesas hacia el oeste, pues se realizaba en detrimento de los envíos dirigidos a Bilbao, al parecer más rentables para la compañía por la mayor longitud de los trayectos. Todos estos problemas ponían en claro peligro la marcha de las dos compañías y no encajaban con su evidente carácter complementario. Resultaba obvio que la única solución era que una de ellas pasara a controlar a la otra. Este papel de sociedad dominante no tardaría en asumirlo Ferrocarriles de La Robla.



Además de la compañía ferroviaria, Hulleras de Sabero tuvo como clientes destacados a las dos grandes acerías vascas: Altos Hornos de Bilbao y La Vizcaya. ¿Significaba esto que la producción de Hulleras de Sabero, colocada en la importante plaza de Bilbao, se encontraba en condiciones de competir con la hulla británica y la asturiana? No parece arriesgado concluir, a la vista de la figura 26, que la competencia entre el carbón inglés y el asturiano era claramente favorable al primero: sólo la protección arancelaria igualaba los precios de ambas variedades en el puerto de Bilbao. Pero se trataba de una igualdad aparente, dada la superior calidad del mineral británico. Ahora bien, ¿qué sucedía con el carbón de Sabero?

En los años siguientes a la entrada en funcionamiento del ferrocarril, el carbón nacional fue sustituyendo al importado en algunas fábricas siderúrgicas como La Vizcaya; pero los resultados, como afirma González Portilla (1985, 128 y 129), no fueron positivos:

En 1898, la disminución de la producción de lingote, según las conclusiones de los informes presentadas al Consejo de Administración, se debía a la mala calidad del cok empleado. Estos informes argumentaban que para mejorar la calidad del lingote y los resultados de los hornos altos no sólo se ha de fijar en el precio del carbón o cok «sino especialmente en sus condiciones». El cok español que adquiere la fábrica, y que corresponde a las marcas Sabero, Matallano [sic] y Turón «es resistente, pero muy inferior como poder calorífico al cok inglés e inferior al cok alemán». A finales de año, se vuelve al consumo exclusivo de carbón extranjero en las calderas. Son «tal los resultados que se obtenían, que no dudaba (el gerente) en afirmar que si tuviésemos que marchar con carbón español exclusivamente, habría que cerrar la fábrica».

Parece, pues, que la situación de la hulla de Sabero, colocada en la plaza de Bilbao, era similar a la asturiana, es decir, resultaba algo más barata que la inglesa, pero de inferior calidad. Aspecto, este último, que primaba sobre la ventaja en precios en las decisiones de los compradores. En definitiva, y según se desprende del informe de La Vizcaya, el consumo de carbón extranjero en las siderurgias era imprescindible, y Hulleras de Sabero sólo podía aspirar a competir con el carbón asturiano.

Las dificultades en el mercado siderúrgico hicieron que Hulleras de Sabero pusiera sus miras en mercados menos exigentes, como las compañías de gas situadas en el interior peninsular. Esta estrategia comercial chocaba, sin embargo, con un notable escollo: la necesidad de trasvasar la carga en La Robla para continuar hacia el sur por la línea (de ancho diferente) del ferrocarril del Norte. Algo que no sólo significaba costes adicionales, sino también una merma de la calidad del carbón, pues con cada manipulación aumentaba sustancialmente la proporción de tamaños inferiores.

Graves problemas para los que el optimismo de Revilla (1906, 205) tenía también solución. En primer lugar, «atacar esta cuenca por tres pozos maestros, situados entre los meridianos de Saelices y Sotillos, provistos de todos los medios más perfeccionados para obtener una explotación anual de 500.000 toneladas». Se conseguiría, de este modo, no sólo aumentar la producción (cuadruplicarla, en realidad), sino también mejorar sustancialmente la calidad del carbón, debido a su mayor limpieza y dureza «lejos ya de la acción de las ondulaciones de la superficie». Conseguida la explotación a gran escala, el éxito de la competencia con los carbones asturianos en las acerías vascas dependería de las tarifas del ferrocarril de La Robla. Éstas no debían ser superiores al coste de transporte de la hulla asturiana: «flete Asturias-Bilbao, más costo medio del transporte por ferrocarril en Asturias, más gastos de puerto». Cumplidos los dos requisitos (en realidad el último ya se cumplía en virtud del contrato de transporte firmado entre Hulleras de Sabero y Ferrocarriles de La Robla), Revilla estimaba un precio de venta en Altos Hornos de 24 y 23,40 pesetas/tonelada para el menudo asturiano y de Sabero, respectivamente. Unos precios que están en la línea de los que aparecen en la figura 26 para 1910, y también con los manejados por Rosa (1903) en su Memoria sobre las minas Tejas (16 pesetas/tonelada para el menudo colocado sobre vagón en Cistierna, a las que habría que sumar el coste del transporte).

Pero el mismo Revilla reconocía que la ventaja en precios únicamente podría mantenerse hasta que mejorase el transporte interior en Asturias y se construyera el puerto de El

Musel<sup>139</sup>. A partir de ese momento, la «competencia será difícil con las actuales tarifas del ferrocarril de La Robla» (1906, 205).

TABLA 14  
*Sociedad Hulleras de Sabero y Anexas*  
«Estados de situación en 31 de diciembre» (1902-1911) (pesetas)

ACTIVO	1902	1903	1904	1906	1907	1908	1911
Caja y bancos	2.593	12.905	12.049	50.514	124.513	26.059	186.745
Propiedades y concesiones	4.504.137	4.504.137	4.504.137	4.504.137	4.504.137	4.504.137	4.504.137
Gastos de establecimiento	474.768	383.981	307.481	142.981	53.806	4.067	54.692
Instalaciones nuevas	2.443.554	2.492.080	2.507.792	2.536.907	2.557.001	2.701.194	2.748.694
Terrenos	164.354	167.149	171.061	190.425	203.538	244.759	273.892
Mina Única	28.779	28.779	28.779	28.779	28.779	28.779	28.779
Nuevos elem. inmovilizado					85.834	7.349	809.172
Mobiliario y herramientas	15.469	54.640	60.864	61.997	73.465	78.822	
Material en servicio	317.202	322.170	330.856	346.810	341.130	356.564	391.784
Almacén de carbones	28.060	15.548	30.792	31.928	14.966	9.226	32.126
Almacén de maderas	78.608	57.633	65.215	4.289	9.817	4.352	14.704
Almacén general de efectos	155.262	119.881	157.309	155.635	202.900	225.018	94.190
Economato	21.894	34.172	19.997	16.590	15.411	21.671	51.340
Cuentas corrientes deudoras	76.069	154.503	223.218	146.718	337.920	176.943	299.266
Oblig. 2.ª hipoteca en cartera	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	671.500	398.000	
Beneficencia	2.699						
Anticipo de obligacionistas	1.466	1.466	1.466	1.466			
Caja de previsión y socorro		13.510	15.882				
Clientes		39.342	48.828	12.770			
Casas para obreros			2.480	11.865	17.317	22.024	35.088
<b>SUMA</b>	<b>9.314.914</b>	<b>9.401.896</b>	<b>9.488.206</b>	<b>9.243.811</b>	<b>9.242.034</b>	<b>8.808.964</b>	<b>9.524.609</b>
PASIVO	1902	1903	1904	1906	1907	1908	1911
Capital:							
10.000 acciones x 500	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Resultados ejer. anteriores	-123.004	-153.823	-93.669	-103.306			
Resultados del ejercicio	-30.819	60.454	-10.302	117.797	198.183	309.360	231.725
Quebranto emisión oblig.							-140.000
Dividendo activo						1.755	20
Obligaciones 1.ª hipoteca	2.801.500	2.729.000	2.652.500	2.488.000	2.399.500	2.307.000	3.900.000
Obligaciones 2.ª hipoteca	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	993.500	983.000	
Banco de España	479.181	519.566	516.905	511.399			
Banco de Bilbao					200.000		
Administración	55.839	39.973	46.114	40.269	58.509	25.364	
Intereses	68.522	66.648	64.651	60.621	66.861	70.854	96.048
Cuentas corrientes acreedoras		138.953	310.944	114.437	294.530	80.739	251.457
Fondo accidentes trabajo				13.240	18.924	20.000	20.000
Fondo de previsión							100.000
Depósitos garantía contratas					10.622	9.509	12.500
Varias cuentas acreedoras	63.695	1.125	1.063	1.354	1.405	1.382,84	52.859
<b>SUMA</b>	<b>9.314.914</b>	<b>9.401.896</b>	<b>9.488.206</b>	<b>9.243.811</b>	<b>9.242.034</b>	<b>8.808.964</b>	<b>9.524.609</b>

Fuente: *Gaceta de Madrid*

Por ese motivo, no había que perder de vista los mercados interiores. Para incrementar la penetración en ellos, la solución propuesta por Revilla era simple pero brillante: construir un ramal de vía normal entre Vegamediana y Sahagún o (preferentemente) Palanquinos. Se conseguiría así enlazar con el ferrocarril del Norte, e incluso del Oeste de España (si se hacía realidad el tendido entre Palanquinos y Benavente, ya concedido). La distancia entre

<sup>139</sup> Las obras de este puerto artificial, iniciadas en 1893, finalizaron en 1907.

Vegamediana y Palanquinos (54 kilómetros) permitiría a los carbones de Sabero competir con los asturianos, que debían, para llegar a Palanquinos desde Ujo, recorrer 124 kilómetros y, además, superar el puerto de Pajares, algo que no siempre resultaba posible<sup>140</sup>.

El ferrocarril entre Vegamediana y Palanquinos no se construyó, pero la propuesta de Revilla nos permite destacar un hecho crucial: el ferrocarril de La Robla, con su ancho de vía diferente, fue en realidad un arma de doble filo para la minería leonesa. Por un lado, permitió su despegue al facilitar el transporte hacia la ría del Nervión. Por otro, limitó sus posibilidades de expansión, al encarecer y dificultar el acceso del carbón leonés a otros mercados. Se afirma y se acepta, con carácter general, que la necesidad de abaratar los costes del tendido condicionó el ancho de vía del ferrocarril de La Robla. Sin poner en tela de juicio esta idea, no se debe olvidar que tanto las acerías vascas como la propia compañía ferroviaria estaban muy interesadas en que el transporte del carbón de las cuencas leonesas fuese unidireccional, con Vizcaya como único destino.

Los balances de Hulleras de Sabero publicados en la *Gaceta de Madrid* (tabla 14) ponen de manifiesto las repercusiones de cuanto hemos visto en la evolución económica y las inversiones de la compañía. Las pérdidas obtenidas en 1902 y las procedentes de ejercicios anteriores nos ofrecen la imagen de un negocio que, al comenzar la centuria, presentaba problemas de rentabilidad. Sin embargo, la situación fue mejorando y, a partir de 1906 (coincidiendo con la elevación del arancel), los beneficios se convirtieron en una constante pese a las considerables cargas financieras (fruto de la política de endeudamiento a la que luego nos referiremos). Según Cortizo (1977), las ganancias, en los cuatro años previos a la Primera Guerra Mundial, alcanzaron las 560.000 pesetas de media, lo que representaba un 11 por 100 sobre el capital social (tabla 15). Aunque los datos ofrecidos por este autor no coinciden con los recogidos en la tabla 14, sirven para corroborar la mejora que experimentó el negocio de Hulleras de Sabero una vez superado el primer lustro del siglo.

TABLA 15  
*Producción y beneficios de Hulleras de Sabero, 1910-1913*

	Producción (t)	Beneficios (miles ptas.)
1910	141.225	426
1911	102.200	494
1912	101.536	578
1913	116.000	738

Fuente: Cortizo (1977)

La positiva marcha de la compañía animó a la dirección a emprender relevantes inversiones: se fabricaron nuevas locomotoras en los talleres de Vegamediana<sup>141</sup>, se construyó un secadero para menudos y, sobre todo, se acometieron las dos importantes infraestructuras mineras que, en 1911, recoge la partida del balance titulada «Nuevos elementos del

<sup>140</sup> En una detallada descripción del proyecto, Revilla consideraba que «el ferrocarril se sostendría con un transporte de 300.000 toneladas, aplicándole una tarifa elevada, al principio de 2,50 pesetas, que disminuiría a medida que aumentara el tráfico». Incluso con ese precio inicial, estimaba que el carbón de Sabero podría competir con ventaja.

<sup>141</sup> La número 5 y la número 6 se fabricaron en 1907 y 1908, respectivamente. Los costes de construcción ascendieron a 17.904 y 6.657,86 pesetas (*Gaceta de Madrid* 102 de 11 de abril de 1908, y 302 de 29 de octubre de 1909).

inmovilizado» (tabla 14): los pozos Herrera I y Sucesiva. Ambos se terminaron en 1912 y, consecuentemente, apenas influyeron en la actividad productiva de este período, pero serían fundamentales para el futuro de la empresa minera.

Con la entrada en funcionamiento del pozo vertical Herrera I en la localidad de Saelices, la explotación a gran escala de las capas inferiores de la cuenca, tan encomiada por Revilla, comenzó a hacerse parcialmente realidad. Sus tres pisos, con los que se alcanzaba una profundidad de 150 metros, constituyeron un claro exponente del agotamiento de las reservas de carbón que se encontraban por encima del nivel de los valles, un fenómeno que empezó a percibirse en Asturias y León al comenzar el siglo XX, y que, en la segunda década de la centuria, provocó el inicio de la transición desde las minas de montaña hacia las minas de pozo (Coll y Sudrià, 1987).

Su castillete inicial, de acero articulado y 18 metros de altura, se sustituyó posteriormente por el que aún se puede contemplar (foto 21). También se conserva la magnífica casa de máquinas construida en piedra labrada, si bien en un estado verdaderamente lamentable. Además de la instalación de extracción, el pozo contaba con una central de energía eléctrica ubicada muy cerca de su boca (Fernández Llana-Rivera, 1982).

Por medio del pozo plano Sucesiva (mina Sabero número 1), Hulleras de Sabero explotó el paquete Norte. Sus primeros preparativos se remontan a 1908, pero hasta 1911 no se montó la maquinaria de la mina ni se construyó el edificio destinado a albergarla<sup>142</sup>. Las instalaciones de este pozo, actualmente en ruinas, se encuentran muy cerca del complejo de San Blas.

La actividad innovadora de Hulleras de Sabero se manifestó también en otras facetas del negocio. Dentro de la provincia de León, fue pionera en la mecanización de las explotaciones, utilizando, primero, el aire comprimido como fuerza motriz, y, posteriormente, la electricidad. Ya en 1901, aprovechando los gases sobrantes de sus hornos de coque, instaló un motor eléctrico para proporcionar energía a las minas, y hacia 1910 comenzó a utilizar martillos perforadores (Sen, 1993).

Durante todo este período, el capital de la compañía no experimentó ninguna variación, por lo que tuvo que financiar la expansión de su actividad recurriendo al endeudamiento, fundamentalmente a la emisión de obligaciones. Así, para sufragar la construcción de los dos pozos, el 8 de noviembre de 1909 la junta general extraordinaria de accionistas acordó la amortización total de las obligaciones en circulación de primera y segunda hipoteca, y la creación de una nueva emisión de obligaciones hipotecarias por importe de cuatro millones de pesetas, dividida en 8.000 títulos al portador de 500 pesetas cada uno, con interés del 5 por 100 anual, y amortizables a la par en 33 años<sup>143</sup>.

Antes de finalizar esta exposición de las características más destacables de los veinte primeros años de actividad de Hulleras de Sabero, es imprescindible hacer referencia a uno de los problemas fundamentales que tuvo que afrontar no sólo esta sociedad, sino, en general, la minería leonesa: la escasez de mano de obra.

Para comprender este problema en toda su dimensión hay que tener en cuenta que el minero de interior no es un trabajador sin cualificación. Por el contrario, el desempeño de su labor requiere estar en posesión de conocimientos especializados que sólo se obtienen con la

---

<sup>142</sup> El «Estado de situación en 31 de Diciembre de 1911» recoge, entre las obras de nueva instalación, las siguientes relacionadas con la mina Sabero número 1: explanación para la maquinaria (125,71 pesetas), maquinaria (43.561,65 pesetas) y edificio para la maquinaria (4.453,31 pesetas) (*Gaceta de Madrid* 178 de 26 de junio de 1912).

<sup>143</sup> *Gaceta de Madrid* 361 de 27 de diciembre de 1909, y 7 de 7 de enero de 1910.



práctica. Revilla está en lo cierto cuando afirma que este tipo de personal, al contrario de lo que ocurre con el que opera en la minería a cielo abierto, no se improvisa.

Por ese motivo, el largo período de letargo en el que permaneció sumida la minería de Sabero hasta 1894 fue determinante, al impedir la formación del número suficiente de especialistas mineros que se iban a necesitar a partir de esa fecha. La inmigración solucionó muy lentamente esta escasez, quizá porque la dureza del trabajo en la mina no invitaba a dirigirse a Sabero, sino más bien a probar fortuna en otros lugares, apuntándose, por ejemplo, a la corriente emigratoria hacia América. En 1910, sólo se habían asentado en Sabero algunos barrenistas del Bierzo y Galicia, y unos cuantos picadores asturianos y de Barruelo<sup>144</sup>. Así pues, el grueso de la mano de obra minera empleada hasta entonces estuvo constituida por trabajadores procedentes de la propia provincia leonesa. Téngase presente que, en 1907, Hulleras de Sabero, que aportaba más de la mitad de la producción de la cuenca, empleaba ya a 730 obreros, y Hulleras de Cistierna y Argovejo, el otro gran productor de la zona, a 220 (Sen, 1993, 165). Muchos de estos obreros simultaneaban el trabajo en la mina con las tradicionales labores agrarias, conformando lo que, despectivamente, Revilla denominaba «el mal personal minero-agricultor de la región». Un personal que era clave para que el negocio minero funcionara, pero que no se sentía vinculado a la empresa y hacía del absentismo un hábito en la época de cosechas.

Es muy probable que las dificultades para contratar al personal adecuado y las difíciles relaciones laborales que caracterizaban a la minería favorecieran la proliferación del sistema de contratas. Un sistema que, como hemos visto, también Hulleras de Sabero puso en práctica durante este período. El problema de la falta de mano de obra reaparecerá a menudo en la historia de las cuencas mineras y generará algunas de sus características socioeconómicas más relevantes.

### 3.3.2. La consolidación del proyecto empresarial de la Vasco-Leonesa en Ciñera-Matallana

En este período operaron numerosos productores en la cuenca de Ciñera-Matallana, pero los más destacados fueron cuatro: Valle y Díez, la Sociedad Carbonífera de Matallana, Hulleras de Ciñera y, especialmente, la Sociedad Anónima Hullera Vasco-Leonesa<sup>145</sup>.

La primera, que se asentó en la parte oriental de la cuenca con el nombre inicial de Compañía Minera Anglo-Hispana, estaba llamada a desempeñar un papel destacado. No sólo porque su camino y el de la Vasco-Leonesa confluirían en 1944, también porque sus promotores, Emilio del Valle Egocheaga y Francisco Díez Rodríguez, fueron dos personajes clave en la historia de la cuenca minera<sup>146</sup>. De su balance de estado de situación a 31 de diciembre de 1911<sup>147</sup> se deduce que tenía agencias en Londres (ciudad en la que presumiblemente se encontraría la sede, pues es donde la junta general de accionistas aprobó el balance) y Matallana. Su capital ascendía a 950.000 pesetas, y en su activo figuraban como

<sup>144</sup> Afirmación realizada por Lucas Mallada y reproducida en *Castillete*, número 25, de diciembre de 1986.

<sup>145</sup> Revilla (1906) cita, además, a los empresarios mineros Julián Ibáñez de Aldecoa (concesión La Carmona) y Sebastián L. de Lerena (concesiones Offidia y Valenciana). Y añade que existían también algunos pequeños mineros, que transportaban en carros los carbones a la estación de Matallana, en las minas Manuela, El que lo quiere, Florida, Escogida y Julia.

<sup>146</sup> Memoria de la Vasco-Leonesa correspondiente al ejercicio 1981.

<sup>147</sup> *Gaceta de Madrid* 21 de 21 de enero de 1913.

partidas más significativas las minas de Matallana (163.820 pesetas), unos lavaderos (48.000 pesetas), unos hornos de cok (75.000 pesetas) y un taller de aglomerados (163.500 pesetas).

La Sociedad Carbonífera de Matallana, creada en 1890 en Bilbao con un capital de un millón de pesetas, explotó las concesiones Collín, Chimbo, Nuestra Señora del Rosario, Milagro de Guadalupe, Pilar y Presentación (Revilla, 1906), ubicadas en las proximidades de Matallana de Torío. Esta compañía reunía una serie de características que ya hemos encontrado en Hulleras de Sabero y con las que nos volveremos a encontrar al analizar la trayectoria de la Vasco-Leonesa: participación mayoritaria de accionistas vascos en su capital, estrechos vínculos con el ferrocarril (la mayoría de los accionistas de la empresa carbonera fueron miembros del primer consejo de administración de Ferrocarriles de La Robla), y presencia en ella de los intereses siderúrgicos vascos, esta vez representados por la fábrica La Vizcaya, de la que los hermanos Salazar, accionistas de la empresa minera, eran consejeros fundadores (Fernández Díaz Sarabia, 2003). Al igual que Hulleras de Sabero, firmó con la compañía ferroviaria un contrato de transporte muy favorable que la convirtió en el segundo cliente del ferrocarril. Las difíciles condiciones de las explotaciones ocasionaron el cese de su actividad entre 1903 y 1904<sup>148</sup>.

Hulleras de Ciñera se constituyó, con un capital de dos millones de francos, el 29 de mayo de 1900 en Bruselas. Su principal accionista fue Fabián Alonso López, vecino de Buiza (La Pola de Gordón), que aportó a la sociedad las concesiones de su propiedad ubicadas en el valle de La Vid y Ciñera (Bernesga, Emilia<sup>149</sup>, Ramona, Blanca y Anita), recibiendo a cambio el 80 por 100 de las acciones. El objeto social de la compañía consistía en la explotación de las minas citadas, negocio que completaba con la aglomeración del carbón en una fábrica instalada en Ciñera. En 1903 absorbió a Hulleras del Bernesga<sup>150</sup>, y siete años más tarde sería ella la que correría igual suerte a manos de la Vasco-Leonesa, la compañía en la que necesariamente debemos centrar nuestra atención por su trascendencia en la historia de la cuenca minera.

El antecedente más inmediato de la que se convertiría en una de las principales compañías mineras españolas hay que buscarlo en Bilbao el 12 de agosto de 1889, fecha en la que se constituyó, con capital íntegramente vasco de 250.000 pesetas, la sociedad colectiva José Amézola y Compañía<sup>151</sup>. Su objeto consistía en llevar a cabo los trabajos de explotación de un grupo de minas de carbón ubicadas en la cuenca de Ciñera-Matallana, algunas propias y otras pertenecientes a diversos propietarios representados por Vicente Dotzner Hamm (alemán residente en Bilbao)<sup>152</sup>.

Sólo cuatro años más tarde, el 19 de octubre de 1893, el ánimo de ampliar el negocio y la necesidad de nuevos socios desembocaron en la creación, también en Bilbao, de la Sociedad Hullera Vasco-Leonesa. Únicamente el 33 por 100 de su capital se aportó en efectivo (tabla 16), el resto fue la contrapartida de las minas cedidas por el grupo representado por Dotzner Hamm,

<sup>148</sup> Según González Pedraza (2001), lo que sucedió fue que la Sociedad Carbonífera de Matallana cambió su denominación en 1901 por Hulleras del Torío, nombre con el que subsistiría hasta que, en 1909, pasó a manos de la Compañía Minera Anglo-Hispana.

<sup>149</sup> Un ferrocarril minero enlazaba la concesión Emilia con la línea del Norte en las proximidades de Santa Lucía.

<sup>150</sup> En la revista *Hornaguera* (número 355, noviembre de 1996) se afirma que la absorción se llevó a cabo en 1900. Sin embargo, en diciembre de 1902 Hulleras del Bernesga continuaba siendo una sociedad independiente. Los días 4, 6 y 13 del citado mes publicó una «noticia oficial» en la *Gaceta de Madrid* convocando una asamblea general extraordinaria de accionistas que se celebraría el 20 de diciembre de 1902 en Ginebra. El punto primero del orden del día rezaba así: «Proposición del Consejo de Administración relativa a la disolución de la Sociedad o a una fusión».

<sup>151</sup> Sus socios eran José Amézola y Viriga (Bilbao), Calixto López Sáez (Abanto y Ciérvana), Pablo Benoist Hipp (Santurce) y Víctor Fernández Bayón (Santurce). José Amézola y Viriga se convertiría en el primer presidente del consejo de administración de la Vasco-Leonesa.

<sup>152</sup> Los demás propietarios eran: María Nicolasa Iturriaga, Francisco Brevers, Laureano Fernández, Julián Llamas, Julio Eraso, Víctor Fernández, Julián Basarte y Carolina, Elvira, Félix y Perfecta Noval.

y de las labores y concesiones entregadas por José Amézola y Compañía<sup>153</sup>. Los trabajos de la Vasco-Leonesa se centraron, como los de Hulleras de Ciñera, en la zona occidental de la cuenca.

TABLA 16  
*Capital de la Sociedad Anónima Hullera Vasco-Leonesa el día de su constitución*

Capital (pesetas)	
Vicente Dotzner Hamm y copartícipes	537.500
<b>Total grupo Dotzner</b>	<b>537.500</b>
Calixto López	155.000
José de Amézola y Viriga	155.000
Pablo Benoist	46.500
Víctor Fernández Bayón	31.000
<b>Total grupo Amézola</b>	<b>387.500</b>
José Antonio de Ibarra y Arregui	100.000
José María de Olábarri y Massino	50.000
Luis de Zubiría e Ibarra	40.000
Pedro Mac-Mahón	40.000
Melitón Rodrigo	12.500
José Villalonga	25.000
Ramón de Ibarra y Arregui	20.000
Francisco González e Ibarra	20.000
Ignacio de Urcola e Ibarra	20.000
Juan de Ibarra y Arregui	15.000
Esteban de Amézola	12.500
Santiago de Olabarría	12.500
Julián de Arregui	6.500
Manuel de Barrenechea	6.000
Acciones en cartera	70.000
<b>Total capital a desembolsar en efectivo</b>	<b>450.000</b>
<b>Total capital (2.750 acciones de 500 pesetas)</b>	<b>1.375.000</b>

Fuente: *Hornaguera*, número 331

El valor de las acciones entregadas a los socios de José Amézola y Compañía fue un 55 por 100 más elevado que el capital de esta sociedad. No podemos asegurar que esta plusvalía fuese únicamente de carácter especulativo, puesto que la sociedad colectiva llevaba ya cuatro años funcionando y desconocemos tanto los beneficios obtenidos como en qué medida se capitalizaron. Pero es muy probable que se tratara simplemente de un ejemplo más de la forma habitual de proceder en estos casos, consistente, según Coll y Sudrià (1987), en valorar las aportaciones por el volumen de las reservas calculadas y no por su precio de adquisición, lo que

<sup>153</sup> *Hornaguera*, número 331, de julio de 1990. Las minas aportadas por Vicente Dotzner fueron: Pastora, Candelaria, Competidora, Zarpa, Sorpresa, Olvido, Abandonada, Zarpa Segunda y Zarpa Tercera o Limitada. José Amézola y Cía. entregó las minas denominadas San Pablo, Victoria y San José.

se traducían en un valor muy superior a este precio y en una considerable ganancia para los propietarios de las concesiones aportadas a la nueva entidad.

El mismo año de su constitución se iniciaron las obras de construcción de un lavadero y una fábrica de aglomerados en Santa Lucía, que principió a fabricar briquetas en 1895<sup>154</sup>. Al mismo tiempo comenzaron los trabajos mineros, en un principio limitados a la capa Pastora, la más importante de la cuenca, aunque su mineral, de carácter antracitoso, no era el más adecuado para la fabricación de aglomerados. El carbón se transportaba mediante una línea férrea desde las minas hasta las instalaciones de beneficio, y desde éstas hasta el contiguo apartadero donde se cargaba en los vagones del ferrocarril del Norte. En la localización de la función de administración pesó más el origen del capital y la disponibilidad de infraestructuras que el lugar donde se desarrollaba la actividad, y tanto la sede como las oficinas se ubicaron en Bilbao.

En estos primeros años, los problemas comerciales centraron buena parte de la atención de la Vasco-Leonesa. Aunque los aglomerados, según la empresa, resultaban «especiales para cocinas económicas y estufas, pues no despiden olor ni humo»<sup>155</sup>, se precisaban compradores de mayor envergadura para dar salida a toda la producción. Las acerías vascas, necesitadas de carbón, parecían los clientes perfectos, máxime cuando varios socios de la Vasco-Leonesa —José Antonio de Ibarra, Luis de Zubiría, José Villalonga y J. M. de Urquijo (que adquirió en 1893 una parte de las acciones que la sociedad tenía en cartera en el momento de su constitución)— eran también accionistas de Altos Hornos de Bilbao<sup>156</sup>. A la vista de estas circunstancias, puede resultar sorprendente que fracasaran los intentos de la Vasco-Leonesa para suministrar carbón a la empresa siderúrgica. Pero tanto el tipo de carbón de la zona de Santa Lucía (inadecuado para los hornos altos), como la intensa relación de las acerías vascas con la minería asturiana, inclinaron las preferencias a favor de ésta<sup>157</sup>.

El fracaso de las negociaciones obligó a la Vasco-Leonesa a buscar compradores para su producción entre las compañías ferroviarias. La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España constituía indudablemente un buen objetivo; en primer lugar, porque la línea León-Gijón pasaba por Santa Lucía, y, en segundo, porque contaba entre sus consejeros con José Antonio de Ibarra, importante accionista de la Vasco-Leonesa. En marzo de 1896, ambas entidades firmaron un contrato para el suministro de 6.000 toneladas de briquetas a lo largo del año, una cantidad que se elevó a 10.000 toneladas en 1897 (Anes y Tascón, 1993). Así fue como la Compañía del Norte se convirtió en el principal cliente de la empresa carbonera, que, de esta forma, se vio obligada a prestar especial atención a la fabricación de aglomerados.

Esta relación comercial le permitió dar salida al notable porcentaje de su producción que representaban los menudos de carbón, aunque para ello se precisara adquirir breya y, dadas las características del mineral de Santa Lucía, abastecerse continuamente de partidas de carbón graso asturiano<sup>158</sup>. No deja de resultar ilustrativo de la situación de atraso en la que se encontraba la minería nacional, el hecho de que la breya —un producto obtenido por destilación

---

<sup>154</sup> La fábrica de aglomerados, conocida popularmente como «la güevera», estuvo situada en el emplazamiento actual del economato (García Rodríguez, 1993).

<sup>155</sup> Anuncio publicado en el *Anuario de Minería, Metalurgia y Electricidad de España* en 1896, reproducido en García Rodríguez (1993, 11).

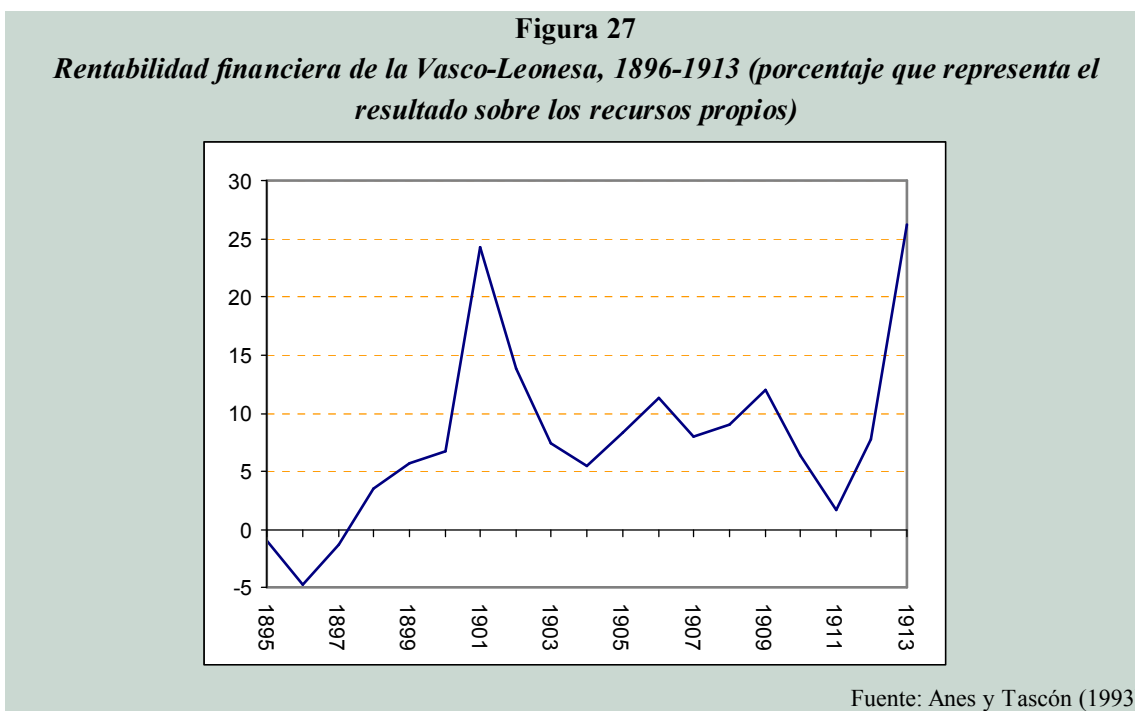
<sup>156</sup> *Hornaguera*, número 363.

<sup>157</sup> Las mismas personas antes citadas habían suscrito en 1891 la ampliación de capital de 1.600.000 pesetas de Unión Minera, con lo que sus intereses en la minería asturiana resultaban evidentes (Fernández Díaz-Sarabia, 2003).

<sup>158</sup> Una de las desventajas del carbón nacional consiste en la importancia de los menudos o trozos de carbón de pequeño tamaño (menos de 12 mm). Esta característica negativa desempeñó un papel muy importante mientras la principal aplicación del carbón consistió en quemarlo sobre parrillas, pues los menudos se colaban por ellas dificultando la combustión. La fabricación de aglomerados era la única forma de dar salida a la producción de menor calibre, pero con la contrapartida de elevar los costes de producción.

del propio carbón— hubiera que importarla al no existir en España suficientes instalaciones para recuperar estos subproductos (Coll y Sudrià, 1987).

Pese a estos inconvenientes, y al deficiente funcionamiento de la fábrica de aglomerados y del lavadero durante los primeros años (González Pedraza, 2001), la nueva relación comercial —otro ejemplo notable de la estrecha vinculación entre ferrocarril y minería del carbón— sirvió para poner fin a las pérdidas que sufrió la compañía durante los primeros años de actividad (figura 27).



Como pone de relieve la figura 28, prácticamente toda la producción anual de aglomerados de la Vasco-Leonesa tenía salida en el mercado. Sus destinatarios, al comenzar el siglo XX, eran, además de la Compañía del Norte, la Compañía MZA, la Compañía General Madrileña de Electricidad, la Compañía Inglesa de Alumbrado de Madrid, la Industrial Castellana de Valladolid y la Azucarera de Tudela y Calatayud (Anes y Tascón, 1993).

En general, los primeros años del siglo estuvieron marcados por una serie de acontecimientos positivos que tuvieron su reflejo en la evolución de la producción y los resultados<sup>159</sup>. Circunstancias como el hallazgo de varias capas de carbón graso (como las denominadas Roguera y Amézola), la ampliación de las instalaciones productivas o la inauguración, el 15 de mayo de 1908, de la estación ferroviaria de Santa Lucía (Anes y Tascón, 1993), significaron la consolidación progresiva de un proyecto empresarial en unos años que, aunque propicios para el negocio carbonero, vieron de qué modo se quedaban en meros intentos muchos otros.

La adquisición de otras compañías también resultaría fundamental. Cuando Revilla (1906) escribió su obra, la actividad de la Vasco-Leonesa se concentraba en las concesiones Sorpresa, Candelaria y Pastora. En su proximidad a las pertenencias de Hulleras de Ciñera

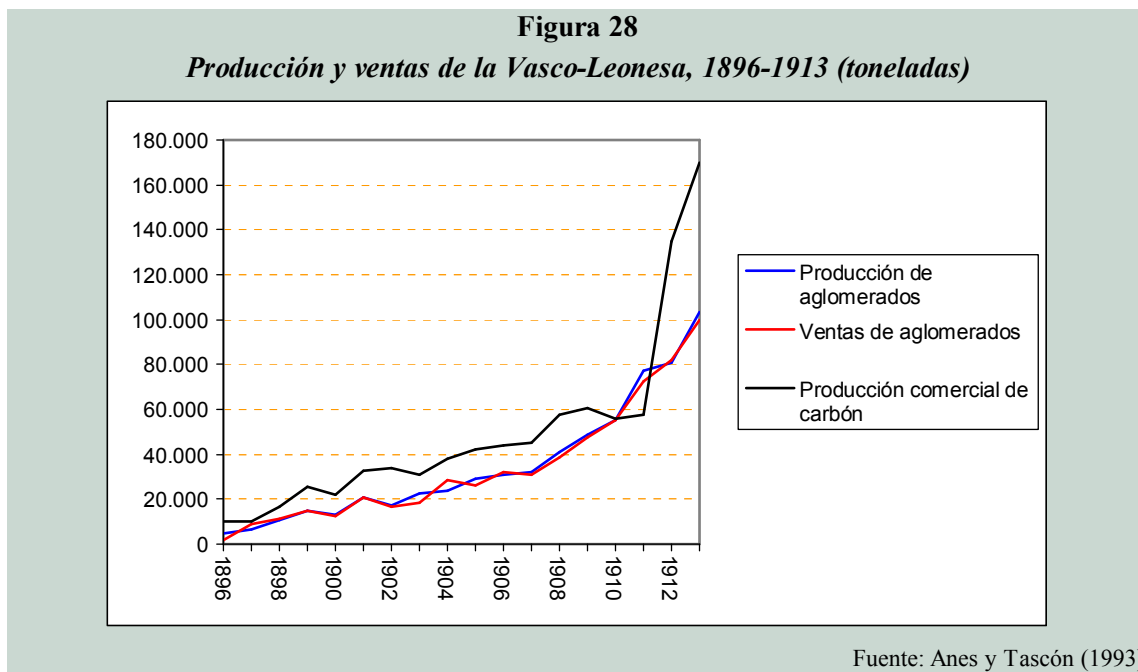
<sup>159</sup> El 28 de septiembre de 1903, la junta general extraordinaria de accionistas acordó aumentar el capital a 2.000.000 de pesetas (*Gaceta de Madrid* 281 de 8 de octubre de 1903).

residía el origen de diversos problemas, como la intrusión de una compañía en las minas de la otra, que se fueron resolviendo con acuerdos para repartirse la explotación. Pero en 1910 estos acuerdos dieron paso a la absorción, y Hulleras de Ciñera se convirtió en el primer ejemplo digno de mención de la política de compra de minas y fusiones que llevaría a la Vasco-Leonesa a ocupar muy pronto una posición predominante en la cuenca. Algunos de los motivos de esta política resultan reveladores (HVL, 1996, 11):

Evitar intrusiones en la explotación de sus concesiones, dada la proximidad de unas a otras; eliminar la disputa de éstas [las diferentes empresas] en proporcionarse obreros, por cuya escasez se aumentaban los jornales; y hacer desaparecer la competencia en la venta de sus carbones, lo que generaba unas bajadas de precios entre las 8 y 10 pesetas.

A ellos hay que añadir que el tipo de mineral de Ciñera (carbón graso) era el que más necesitaba la Vasco-Leonesa. Tras la adquisición de las propiedades de Hulleras de Ciñera, este grupo minero se convertiría, por la cantidad y calidad de sus carbones, en una pieza clave en la historia de la Vasco-Leonesa.

Los efectos de la operación sobre la producción se dejaron notar muy pronto (figura 28), una vez superado el problema que representaba el mal estado en que se encontraban las instalaciones de Hulleras de Ciñera. Así, entre 1910 y 1913, la producción comercial de hulla y antracita se triplicó, y las ventas de carbón, favorecidas por los conflictos habidos en la minería británica, aumentaron un 125 por 100.



Pero la absorción no sólo tuvo efectos en la producción. Significó también un impulso decisivo en la transformación de Santa Lucía en el gran centro minero del valle del Bernesga. Por un lado, para mejorar la vigilancia y economizar costes, la Vasco-Leonesa decidió concentrar todos los servicios (salvo las oficinas, que seguían en Bilbao) en Santa Lucía. Así, con la finalidad de incrementar la producción de ovoides y briquetas, se instaló en la fábrica de esta localidad una prensa adicional empleando los aparatos en buen estado de Ciñera. Por otro lado, se construyeron nuevas infraestructuras, como el tranvía aéreo o línea de baldes que

transportaba el carbón desde Ciñera al lavadero (1911), la central eléctrica que satisfacía los crecientes requerimientos de energía, o un hospital de empresa que el consejo de administración aprobó el 12 de noviembre de 1912 (Anes y Tascón, 1993).

Lógicamente, los hechos expuestos convirtieron a Santa Lucía y a las localidades cercanas en focos de inmigración. Pero, pese a la progresiva llegada de inmigrantes, la escasez de personal, al igual que en la cuenca de Sabero, representó un gran obstáculo. Así lo reconoce la Vasco-Leonesa en su memoria de 1910, donde se lamenta de la falta de obreros, especialmente durante el verano, época en la que muchos de ellos se dedicaban a las faenas agrícolas.

### **3.4. Sabero y Ciñera-Matallana impulsan el crecimiento demográfico de la Montaña Centro-Oriental**

El vigoroso crecimiento demográfico de Cistierna y Sabero (que entonces formaban un único municipio) fue una de las consecuencias de los acontecimientos expuestos. Su población, que superaba ya los 2.700 habitantes en 1900, aumentó más de un 60 por 100 en la primera década del siglo XX (tabla 17), para sobrepasar los 4.400 en 1910. Esta expansión no tuvo parangón en la Montaña; muy lejos de ella se quedó el también notable aumento poblacional de Ciñera-Matallana, cuyo gran municipio minero, La Pola de Gordón, tras experimentar un incremento poblacional del 20 por 100, se acercó a los 5.600 habitantes en 1910, consolidándose como el término más populoso de la comarca.

Fueron, por tanto, las poblaciones de los territorios relacionados con las dos cuencas mineras leonesas más destacadas de este período (Sabero y Ciñera-Matallana) las que registraron los mayores incrementos porcentuales dentro de la Montaña Centro-Oriental. La importancia de su evolución poblacional resalta aún más si la ponemos en relación con el débil crecimiento del resto de los municipios del cuadrante nororiental leonés (incluyendo los pertenecientes a la cuenca de Valderrueda, cuya escasa actividad durante estos años ya ha sido puesta de manifiesto). De hecho, si tomamos el conjunto de éstos, veremos que su población sólo aumentó un 3,6 por 100 en los diez primeros años de la centuria. El resultado fue, por supuesto, la concentración progresiva de la población en las dos grandes cuencas mineras, que, con el 22,48 por 100 de la superficie, representaban en 1900 el 31 por 100 de la población de la Montaña; y en 1910, el 35 por 100.

La densidad de población refleja a la perfección la importancia del carbón en el cuadrante nororiental leonés (figura 29). Mientras las cuencas de Sabero, Ciñera-Matallana y Valderrueda superaban, en 1910, los 26, 32 y 24 habitantes por km<sup>2</sup>, respectivamente, el resto del territorio no alcanzaba los 16 habitantes por km<sup>2</sup>. Claramente, por tanto, en las cuencas de Sabero y Ciñera-Matallana los «efectos impulsores» procedentes del País Vasco tuvieron también, como era de esperar, un notable componente demográfico.

Unos efectos que, como se aprecia en la tabla 18 y en la figura 30, no estuvieron presentes en las demás cuencas mineras de la provincia de León, y que se convirtieron en el factor fundamental que hizo posible que la Montaña Centro-Oriental experimentara, en la primera década del siglo XX, un crecimiento demográfico cercano al 10 por 100. Sólo Tierras de León logró aproximarse a ese porcentaje, mientras que las seis restantes comarcas leonesas, con una población estancada o en débil ascenso, se quedaban muy lejos de esos registros.

Debemos, para finalizar este apartado, analizar lo que estaba aconteciendo en el interior de los municipios mineros. Concretamente, trataremos de determinar si la minería indujo algún cambio en ellos además del crecimiento demográfico, y si éste tuvo lugar en todo su territorio o, por el contrario, se concentró en determinadas localidades.

TABLA 17

*Población de derecho de los municipios de la Montaña Centro-Oriental, 1900 y 1910*

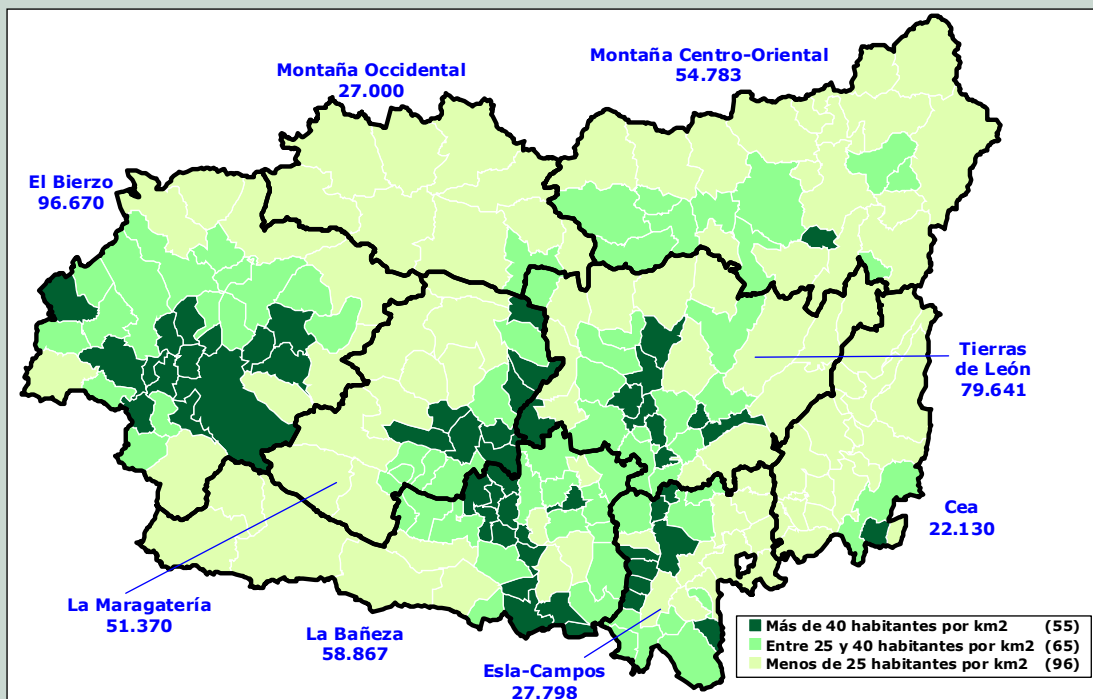
	1900	1910	Variación (%)
Cistierna	1.664	2.873	72,66
Sabero	1.113	1.581	42,05
La Pola de Gordón	4.654	5.592	20,15
Valdepiélagos	1.233	1.436	16,46
Matallana de Torío	1.780	2.072	16,40
La Robla	2.749	3.088	12,33
Cármenes	2.246	2.499	11,26
Vegaquemada	1.726	1.912	10,78
Acebedo	744	817	9,81
Vegacervera	978	1.044	6,75
Riaño	2.144	2.287	6,67
Boñar	4.407	4.693	6,49
Valdelugeros	1.636	1.702	4,03
Maraña	440	457	3,86
Valderrueda	3.658	3.794	3,72
Prioro	1.124	1.162	3,38
Boca de Huérgano	2.451	2.527	3,10
La Ercina	1.447	1.490	2,97
La Vecilla	980	1.007	2,76
Crémenes	2.567	2.631	2,49
Burón	1.513	1.549	2,38
Posada de Valdeón	1.178	1.188	0,85
Prado de la Guzpeña	706	703	-0,42
Villamanín	3.372	3.352	-0,59
Reyero	628	612	-2,55
Puebla de Lillo	1.590	1.535	-3,46
Oseja de Sajambre	1.246	1.180	-5,30
<b>Total</b>	<b>49.974</b>	<b>54.783</b>	<b>9,62</b>

Fuente: INE y Cámara Oficial de Comercio e Industria de León (2002)



Figura 29

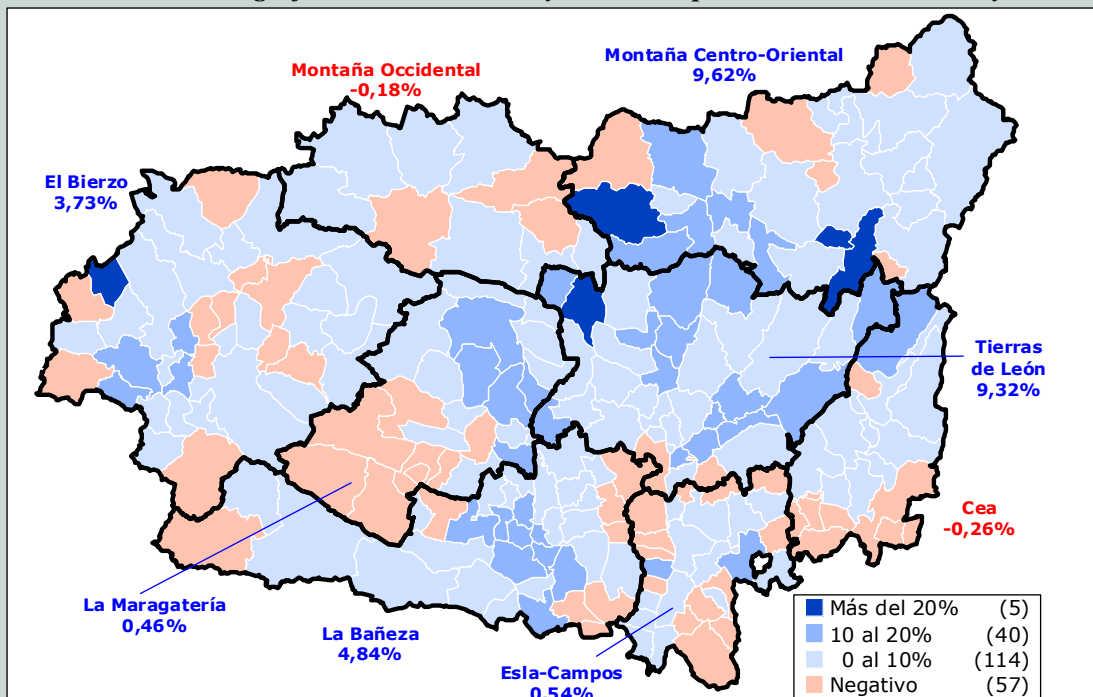
*Habitantes de las comarcas leonesas y densidad de población de los municipios leoneses en 1910*



Fuente: INE y Cámara Oficial de Comercio e Industria de León (2002)

Figura 30

*Crecimiento demográfico de las comarcas y los municipios leoneses entre 1900 y 1910*



Fuente: INE y Cámara Oficial de Comercio e Industria de León (2002)

TABLA 18

*Población de derecho de las cuencas mineras leonesas, 1900 y 1910*

Cuenca minera	1900	1910	Variación	%
Sabero	4.224	5.944	1.720	40,72
Ciñera Matallana	11.394	13.232	1.838	16,13
Valderrueda	4.364	4.497	133	3,05
Villablino	7.714	7.908	194	2,51
El Bierzo	33.989	34.658	669	1,97
<b>Total</b>	<b>61.685</b>	<b>66.239</b>	<b>4.554</b>	<b>7,38</b>

Fuente: INE y Cámara Oficial de Comercio e Industria de León (2002)

TABLA 19

*Población de hecho en las principales localidades de las cuencas orientales leonesas, 1900 y 1910*

	1900	1910	Variación	
			Absoluta	%
<b>Ciñera-Matallana</b>				
<i>Sector Ciñera-Santa Lucía</i>				
Santa Lucía	276	933	657	238,04
La Robla	757	874	117	15,46
La Pola de Gordón	650	711	61	9,38
Ciñera y La Vid	364	648	284	78,02
Vega de Gordón	166	288	122	73,49
<i>Sector Matallana</i>				
Robles de la Valcueva	347	370	23	6,63
Orzonaga	304	342	38	12,50
Matallana	179	242	63	35,20
<b>Sabero</b>				
Cistierna	429	1.073	644	150,12
Olleros	347	648	301	86,74
La Herrera (barrio)		218	218	100,00
Sabero	447	660	213	47,65
Sorriba	230	256	26	11,30
Saelices	160	247	87	54,38
Santa Olaja de la Varga	202	232	30	14,85
Yugueros	212	230	18	8,49
La Ercina	122	152	30	24,59
Sotillos	152	125	-27	-17,76
Oceja de Valdellorma	175	109	-66	-37,71
Vegamediana		95	95	100,00
<b>Valderrueda</b>				
Morgovejo	451	466	15	3,33
Valderrueda	372	326	-46	-12,37
Taranilla	267	277	10	3,75
Villacorta	259	252	-7	-2,70
Prado de la Guzpeña	351	219	-132	-37,61
Cerezal	229	212	-17	-7,42

Fuente: *Nomenclátor*, Instituto Geográfico y Estadístico

En la cuenca de Sabero, uno de los efectos más visibles de la sobresaliente transformación espacial que estaba gestándose tuvo lugar en el patrimonio inmobiliario, cada vez más parecido al característico de las zonas mineras. A los cuarteles Viejos se unieron, a partir de 1905, los de La Herrera y Vegamediana, construidos por Hulleras de Sabero para albergar a sus trabajadores. En el balance correspondiente al 31 de diciembre de 1904 (tabla 14) aparece por primera vez una mención a estas viviendas bajo la rúbrica «Contrato de construcción y compra de casas para obreros en La Herrera», cuyo importe ascendía a 2.480,15 pesetas. Parece pues evidente que los primeros pasos para su construcción se dieron en el mencionado ejercicio. La cuantía de dicha partida, denominada en los balances posteriores «Casas para obreros», fue aumentando hasta situarse en 35.087,83 pesetas el 31 de diciembre de 1911, fecha del último balance del período que estamos analizando que ha sido posible localizar. Es de suponer, por tanto, que la construcción se llevara a cabo de forma progresiva, al menos, a lo largo de esos años.

En el barrio de La Herrera (entre Olleros y Saelices), todavía se conservan cinco cuarteles de aquella época que totalizan 58 viviendas. Todos tienen dos alturas, planta rectangular y escalera de acceso al piso superior en el centro del edificio. En los cinco, las puertas de las viviendas son exteriores y se accede a las del piso superior mediante un corredor colectivo. Los tres situados más al oeste (en el núcleo de Olleros) se hallan dispuestos en batería, cuentan con ocho, doce y diez viviendas, y presentan como particularidad que la escalera desemboca en la fachada opuesta a la de arranque (foto 22). En cambio, tanto en el cuartel más oriental, que con veinte viviendas es el mayor, como en el más cercano a las explotaciones, que dispone de ocho viviendas (foto 23), la escalera arranca y desemboca en la misma fachada. La importancia que alcanzó este barrio minero dio lugar a que el Instituto Geográfico y Estadístico hiciera referencia expresa a él en el *Nomenclátor* de 1910. Según esta fuente, el barrio de La Herrera contaba con doce edificios, de los cuales seis eran viviendas en las que habitaban 218 personas.

También en Vegamediana, entre las ruinas de las instalaciones industriales, es posible identificar todavía las de algunas viviendas. En 1910, en este apartado barrio de Sabero se contabilizaban dieciséis edificios, y, en los cuatro que se destinaban a viviendas, habitaban de forma permanente 95 personas.

Olleros fue la localidad que, de 1900 a 1910, experimentó el crecimiento demográfico más intenso de la cuenca, detrás de Cistierna (tabla 19). De este modo, el sistema urbano del valle de Sabero, pese a sus reducidas dimensiones, se aproximaba progresivamente al modelo minero caracterizado por la coexistencia de dos localidades relativamente grandes, pero muy diferenciadas funcional, social y morfológicamente: una fundamentalmente obrera (Olleros), caracterizada por la escasez de equipamientos propia de los poblados mineros, y otra, el núcleo central tradicional (Sabero), donde residían los directivos y el personal más cualificado de la empresa minera, y cuya potencialidad se vio reforzada con el incremento de la demanda que supuso el crecimiento de Olleros. Este modelo dual es característico de las áreas mineras donde el yacimiento se encuentra relativamente alejado del núcleo central tradicional (Maurín, 1987).

Un sistema similar se estaba fraguando en la mitad occidental de la cuenca de Ciñera-Matallana, donde Santa Lucía registró un intenso crecimiento que colocó su población cerca de los mil habitantes en 1910, superando a los dos lugares centrales, La Robla y La Pola de Gordón. En la cada vez más populosa Santa Lucía, la progresiva llegada de inmigrantes ocasionó una preocupante escasez de viviendas. En una solicitud fechada el 1 de enero de 1899 y dirigida a la dirección de la Vasco-Leonesa, se lee: «Merced al impulso y desarrollo que ha

tenido la Sociedad, la aglomeración de personas en un pueblo tan pequeño ha obligado a los propietarios de viviendas a aumentar considerablemente el importe mensual de renta por inquilinato»<sup>160</sup>.

Entre 1903, año en el que concluyó la construcción de las primeras viviendas para trabajadores de la empresa (García Rodríguez, 1993), y 1913, año en el cual el consejo de administración de la sociedad aprobó la construcción de nuevas casas, la Vasco-Leonesa promovió diversos proyectos encaminados a resolver el problema de la vivienda.

Como es lógico, el incremento de población supuso una mayor demanda de servicios. En 1901, un Real Decreto concedió una subvención al Ayuntamiento de La Pola de Gordón para construir un edificio destinado a locales de escuelas y habitaciones de maestros en el pueblo de Santa Lucía<sup>161</sup>.

El crecimiento demográfico, aunque no tan intenso, alcanzó también proporciones notables en Ciñera, La Vid y Vega de Gordón, tres núcleos muy próximos tanto a Santa Lucía como a los yacimientos de carbón. En total, las cuatro localidades ganaron, en la primera década del siglo, 1.063 habitantes, lo que significó un aumento poblacional del 132 por 100.

Mucho más moderado, aunque apreciable, resultó el crecimiento de las localidades ubicadas en la zona oriental de la cuenca. Todas, incluyendo Matallana de Torío (la que más creció) continuaban siendo en 1910 pequeños núcleos de menos de 400 habitantes, cada vez más alejados, en lo que a población y servicios se refiere, de los centros más dinámicos tanto de la cuenca de Ciñera-Matallana como de la de Sabero.

El estancamiento y el pequeño tamaño de las principales localidades de la cuenca de Valderrueda queda patente en la tabla 19. Sólo aumentó la población de la mayor de todas ellas, Morgovejo. Pero fue éste un incremento de sólo 15 efectivos, insuficiente para alcanzar la barrera de los 500 habitantes.

En resumen, las transformaciones inducidas por el desarrollo de la industria carbonera leonesa en las dos décadas que siguieron a la inauguración del ferrocarril de La Robla alcanzaron especial intensidad en dos zonas muy concretas: el valle del Bernesga en el tramo de cuatro kilómetros comprendido entre la Vega de Gordón y La Vid, y el valle del arroyo Horcado en los tres kilómetros que separan las localidades de Sabero y Olleros. Además, el rápido crecimiento del núcleo de Cistierna, inducido por la expansión minera de la cuenca de Sabero, hizo de esta localidad la más poblada de las cuencas orientales leonesas y la segunda de la Montaña Centro-Oriental, casi con la misma población que la primera, Boñar, que tenía 1.096 habitantes en 1910, es decir, un 2 por 100 más que Cistierna, cuando diez años antes esa diferencia se cifraba en el 142 por 100. El carbón, en suma, colocó a Cistierna en disposición de convertirse en el centro comercial y de servicios de la mitad oriental de la Montaña.

---

<sup>160</sup> *Hornaguera*, número 380, primer trimestre de 2003.

<sup>161</sup> *Gaceta de Madrid* 327 de 23 de noviembre de 1901. La subvención se cifró en 13.836,80 pesetas, el 50 por 100 del presupuesto total de las obras, y se abonó por partes iguales con cargo al presupuesto de 1901 y 1902.