

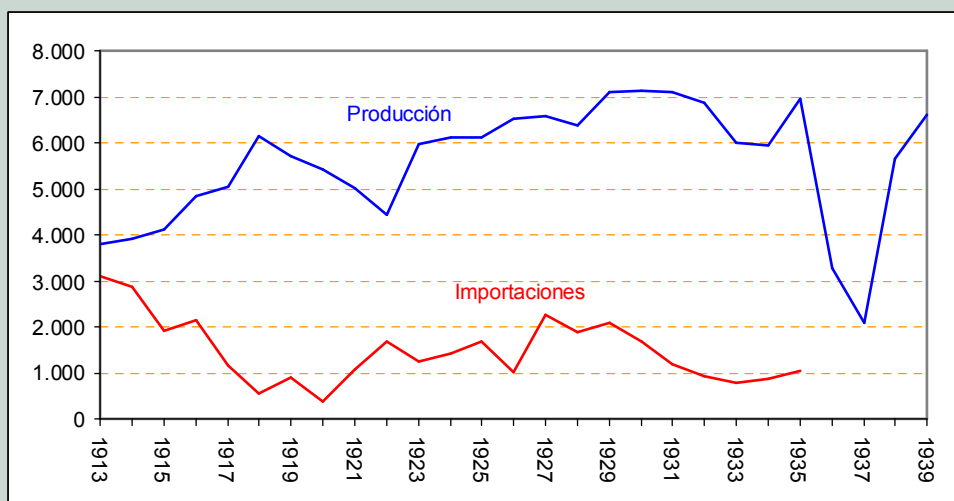
4

De la euforia desmedida a la intensa protección

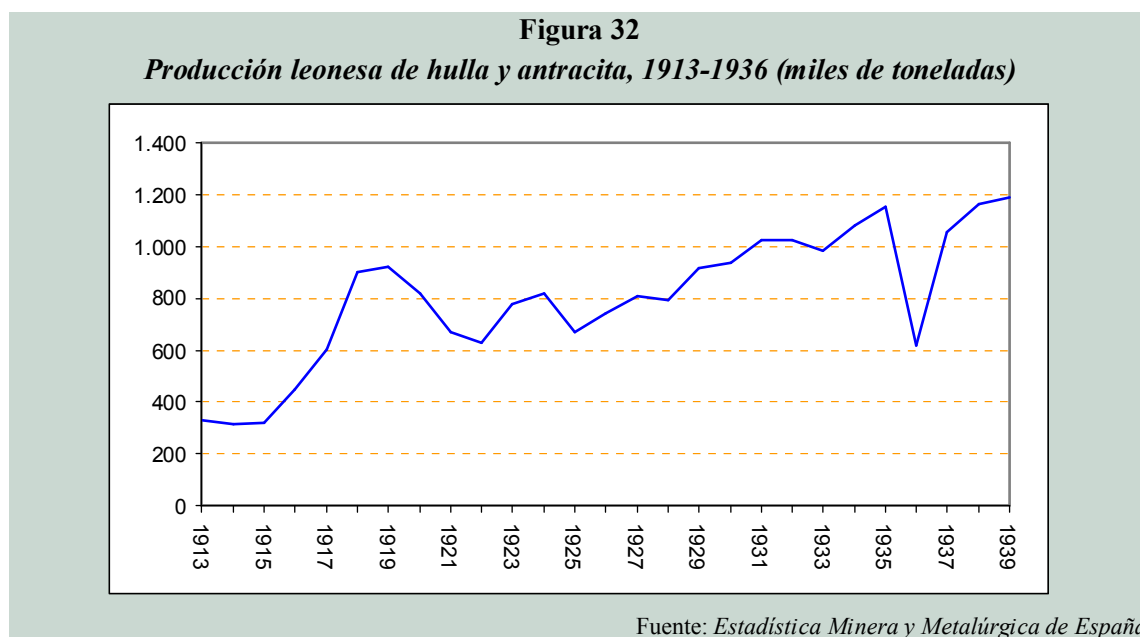
Las figuras 31 y 32 proporcionan una visión general de lo acontecido en la minería nacional y leonesa del carbón en el período comprendido entre el inicio de la Primera Guerra Mundial y el final de la Guerra Civil. La evolución de la producción de hulla y antracita pone de manifiesto la sucesión de cinco etapas de signo bien diferente. En la primera, que abarca los años del conflicto mundial, tiene lugar una vigorosa expansión, sin duda propiciada por la caída de las importaciones. Al término del conflicto, se suceden cuatro años de crisis, durante los cuales las compras en el exterior se recuperan, pero quedándose muy lejos de los niveles de 1913. A partir de 1923 se desencadena un nuevo crecimiento de la producción nacional, que se detiene al comenzar la crisis económica internacional en 1929, se torna en disminución durante los años de la Segunda República, y se convierte en caída espectacular a lo largo de la primera mitad de la Guerra Civil. Por el contrario, los años 1938 y 1939 se caracterizan por una intensa recuperación que eleva nuevamente la producción a los niveles previos a la contienda.

Figura 31

Producción nacional e importaciones de hulla y antracita, 1913-1939 (miles de toneladas)



Fuente: *Estadística Minera y Metalúrgica de España y Coll y Sudrià (1987)*



Por su parte, el empleo aumentó fuertemente hasta 1920, año en el que se alcanzaron los 63.000 trabajadores, para descender a continuación y colocarse en torno a los 45.000 entre 1922 y 1934.

La evolución de la producción leonesa reproduce esas cinco etapas; si bien la expansión de los años veinte se mantuvo en la provincia durante más tiempo, hasta 1935, y el descenso durante la Guerra Civil se limitó al año 1936 y fue menos acusado. En ambos hechos diferenciales desempeñó un papel capital el auge de la antracita, ocasionado por la utilización masiva de esta variedad de carbón en calefacciones particulares. El empleo superó los 9.000 trabajadores en 1919 y 1920, para descender hasta los 5.000 en 1922, nivel en el que permaneció hasta 1929. Al contrario de lo que sucedió en el conjunto del país, y en consonancia con la evolución de la producción en León, la ocupación volvió a crecer en la primera mitad de la década de los años treinta, lo que situó en 8.000 el número de trabajadores.

Analizaremos a continuación la primera de las cinco etapas mencionadas, dejando para el apartado siguiente el examen de las cuatro restantes.

4.1. Los años dorados de la minería del carbón

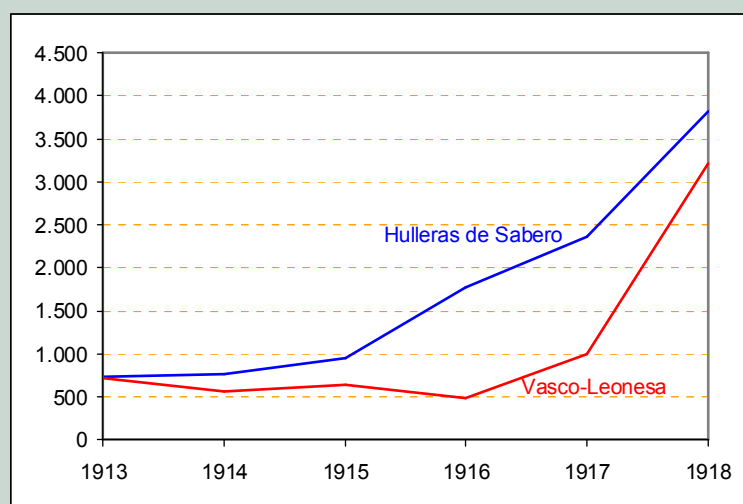
Pese al incremento que había experimentado la producción de carbón durante las dos décadas anteriores, las importaciones de hulla británica continuaban en 1913 siendo fundamentales para satisfacer la demanda. De hecho, durante la *Belle Époque* supusieron un 39 por 100 del consumo nacional. Por este motivo, el estallido de la Primera Guerra Mundial tuvo un efecto fulminante sobre el mercado interno. Por un lado, Inglaterra se vio obligada a destinar a su propio consumo una parte considerable de lo que hasta entonces había venido exportando, y, por otro, el conflicto bélico provocó una contracción de la oferta de transporte marítimo y una gran subida de los fletes¹⁶². El resultado fue una extraordinaria reducción de la llegada de

¹⁶² «El inicio de las hostilidades rompió el equilibrio mundial entre oferta y demanda de tonelaje. Las causas de la drástica reducción de la oferta son bien conocidas: flotas confinadas en el mar Báltico y en el Negro, primeras requisas de buques, dislocación del tráfico internacional acompañada de rutas más largas, congestión de puertos y

carbón extranjero. El desabastecimiento se convirtió en un peligro real que hizo innecesaria la protección aduanera (el 7 de abril de 1915 los derechos que gravaban el carbón importado fueron suprimidos) y obligó a prohibir la exportación de carbones nacionales, norma que se mantuvo en vigor hasta 1921¹⁶³. Al mismo tiempo, la Ley relativa a las subsistencias de 1916, cuyo objetivo era asegurar el abastecimiento de productos de primera necesidad, permitió al Estado expropiar el subsuelo no explotado para incrementar la producción de carbón, una notable excepción al carácter firme que tenía la propiedad minera en la todavía vigente legislación de 1868. El entramado normativo se completó con la Ley de 2 de marzo de 1917, de protección a las industrias nuevas y desarrollo de las existentes, que obligaba a las empresas que aspirasen a disfrutar de sus beneficios a consumir combustible nacional, un requisito que, sin duda, estaba de más en un momento en el que prácticamente el único carbón disponible era precisamente el nacional.

En este contexto, las dos grandes empresas carboneras leonesas multiplicaron sus beneficios. Los de Hulleras de Sabero se quintuplicaron, al pasar de 759.000 pesetas en 1914 a 3.812.000 en 1918, y con los de la Vasco-Leonesa sucedió algo similar (figuras 33 y 34)¹⁶⁴, aunque, en este caso, el incremento de los resultados positivos no aconteció de forma inmediata, sino con un cierto retraso, debido a que los precios de venta acordados con su principal cliente, la Compañía del Norte, se fijaban con mucha antelación, y durante los primeros años de la guerra rigieron los pactados pensando en un contexto muy diferente. En cambio, la producción de las dos compañías mineras descendió (figura 35): un 30 por 100 la de Hulleras de Sabero, y un 25 por 100 la de la Vasco-Leonesa.

Figura 33
Beneficios de Hulleras de Sabero y la Vasco-Leonesa, 1913-1918 (miles de pesetas)



Fuente: Cortizo (1977), y Anes y Tascón (1993)

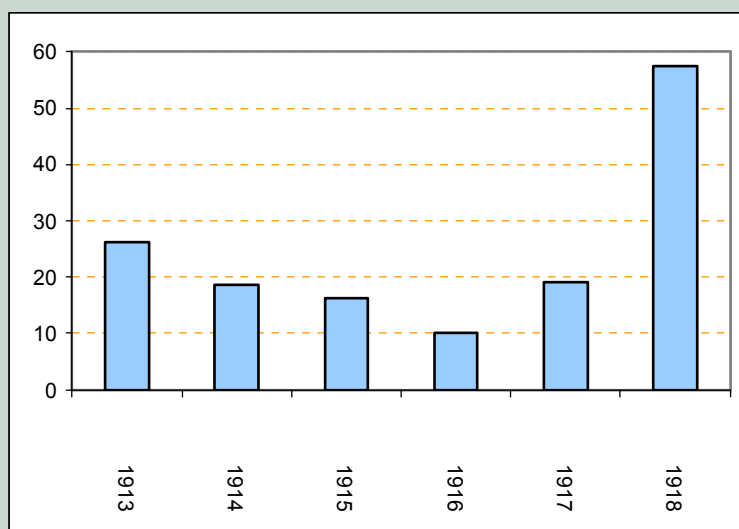
destrucción de buques. A todo ello deben sumarse los mayores costes por el encarecimiento de los seguros y de los precios del carbón» (Escudero, 1998, 200).

¹⁶³ Según el Sindicato Nacional del Combustible (1961, 6), «los stocks se agotaron hacia el segundo semestre de 1915. Había llegado el momento de recurrir exclusivamente a la producción nacional».

¹⁶⁴ Véase también Cabo y Manero (1988, 49).

Figura 34

Rentabilidad financiera de la Vasco-Leonesa, 1913-1918 (porcentaje que representa el resultado sobre los recursos propios)



Fuente: Anes y Tascón (1993)

Este acusado descenso del carbón extraído tuvo tres causas fundamentales: las dificultades para importar materiales y maquinaria —el acopio de brea para fabricar aglomerados, por citar un ejemplo, ocasionó graves dificultades a la Vasco-Leonesa—, las deficiencias de los transportes ferroviarios —la Vasco-Leonesa se vio en la necesidad de contener su producción en algunas ocasiones por la falta de vagones— y la proliferación de huelgas motivadas por el alza de los precios de muchos bienes de consumo¹⁶⁵. Estos conflictos se saldaron con considerables incrementos salariales: el jornal subió un 88 por 100 entre diciembre de 1913 —fecha en la que se implantó el salario mínimo de 5,50 pesetas— y octubre de 1918 (Vázquez García, 1985). Algo que contrastaba con lo acontecido en otros sectores relevantes, como la minería del hierro o la industria textil, donde la evolución de los jornales fue descendente (Maluquer, 1987).

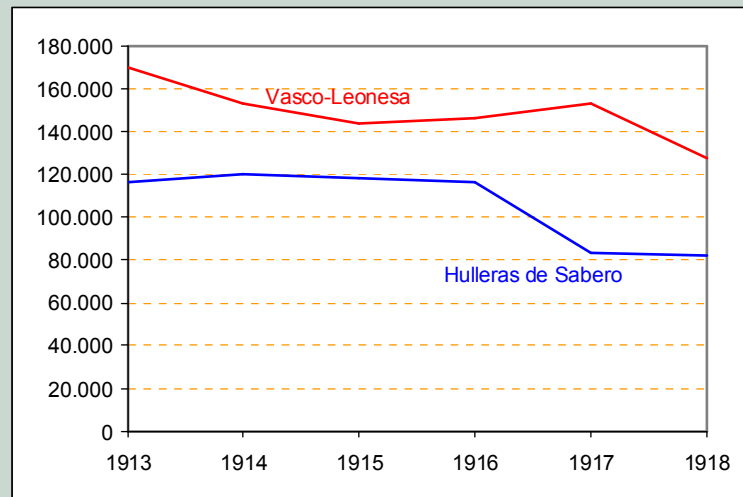
Así pues, tanto en Hulleras de Sabero como en la Vasco-Leonesa evolucionaron a la baja las toneladas vendidas y crecieron los costes de producción unitarios; pero, contrariamente a lo que podría deducirse de tales circunstancias, ambas compañías experimentaron una mejora sustancial de su rentabilidad. Evidentemente, la combinación de mayores beneficios con una menor actividad y un incremento de los costes sólo fue posible gracias a la evolución de los precios de venta del mineral. En efecto, ante la situación de escasez —causada por la contienda y el incremento de la demanda interna, fruto, a su vez, del crecimiento económico derivado de la posición neutral de nuestro país— los precios del carbón se multiplicaron.

La briqueta vendida por la Vasco-Leonesa a la Compañía del Norte (figura 36) llegó a encarecerse un 250 por 100 (los precios continuaron creciendo en 1919 debido a la práctica antes mencionada de acordarlos con bastante antelación), mientras que los precios de la hulla de Sabero se triplicaron, pasando de 18,62 pesetas/tonelada en 1914 a 56,08 en 1919 (Fernández Llana-Rivera, 1982). Según la *Estadística Minera*, el precio medio en origen de los

¹⁶⁵ La huelga de 38 días que en 1915 secundaron los trabajadores de la Vasco-Leonesa, es un buen ejemplo de este tipo de conflictos (Anes y Tascón, 1993).

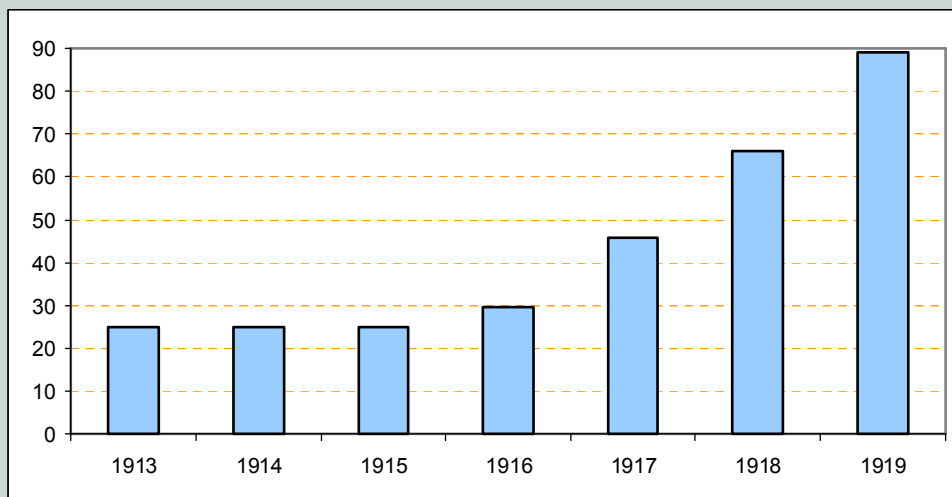
aglomerados leoneses pasó de 22 pesetas/tonelada en 1914 a 106 en 1918; y el del coque leonés, de 24 a 104 pesetas/tonelada.

Figura 35
Producción comercial de carbón de Hulleras de Sabero y la Vasco-Leonesa, 1913-1918 (toneladas)



Fuente: Cortizo (1977), y Anes y Tascón (1993)

Figura 36
Precio de la briqueta vendida por la Vasco-Leonesa a la Compañía del Norte, 1913-1919 (pesetas/tonelada)



Fuente: Anes y Tascón (1993)

Ahora bien, el incremento de los precios debe explicar algo más que los mejores resultados de las grandes compañías mineras, puesto que no fueron ellas las responsables del aumento de la producción. Y es que la subida de los precios, al igual que en ocasiones similares, acabó atrayendo al sector a innumerables empresarios, muchos de ellos auténticos «mineros de fortuna», que se convirtieron, por más que también algunas notables empresas iniciaran su

actividad durante este período, en los auténticos artífices del incremento de la extracción de carbón durante los años de la Gran Guerra.

La tabla 20 recoge las compañías mineras más destacadas creadas para operar en León entre 1914 y 1919 (se incluye el año 1919 porque, durante el mismo, los efectos del conflicto seguían presentes en buena medida). Las dos ubicadas en la cuenca de Sabero eran en realidad la continuación de negocios existentes: Minas de Olleros de Sabero fue fundada por Nueva Montaña y Quijano tras adquirir las concesiones de Víctor Fernández Bayón, y Hulleras Oeste de Sabero y Veneros resultó de las transformaciones operadas en Hulleras Oeste de Sabero tras su control por Benito del Valle.

TABLA 20
Principales sociedades carboneras creadas en León entre 1914 y 1919

	Cuenca	Año	Capital (pesetas)	Domicilio
Sociedad Hulleras de Pola de Gordón	Ciñera-Matallana	1915	200.000	Madrid
Sociedad Hulleras del Esla	Valderrueda	1915	1.000.000	Madrid y Bilbao
Hulleras Oeste de Sabero y Veneros	Sabero	1915	4.500.000	Bilbao
Minas de Olleros de Sabero	Sabero	1915		
Cía. Carbonifera La Magdalena	La Magdalena	1916	290.000	Bilbao
Feliú y San Pedro, S. A.	Valderrueda	1917	100.000	Puente Almuhey
Antracitas de la Espina, S. A.	Valderrueda	1918	300.000	Bilbao
Sociedad Hulleras de Valdesamario	Valdesamario	1918		
MSP	Villablino	1918	30.000.000	Madrid
Soc. Construcciones y Explotaciones		1918	6.000.000	Bilbao
S. A. Catalana-Leonesa		1918	1.000.000	Barcelona
Antracitas de Brañuelas	El Bierzo	1918	1.000.000	Orense
Hulleras de Orzonaga	Ciñera-Matallana	1918	1.000.000	Bilbao
Hulleras de Valdesamario, S. A.	El Bierzo	1918	500.000	Bilbao
Minero Industrial Leonesa	Ciñera-Matallana	1919	5.000.000	La Robla
Española de Antracitas, S. A.		1919	3.000.000	Madrid
Hornaguera, S. A.		1919	1.000.000	León
Hulleras de Valderrueda	Valderrueda	1919	400.000	Bilbao
Antracitas de Albares-Torre		1919	100.000	Madrid
Hulleras Teófilo		1919	60.000	Madrid

Fuente: Cortizo (1977), Fernández Llana-Rivera (1984), Coll y Sudrià (1987) y Sen (1993)

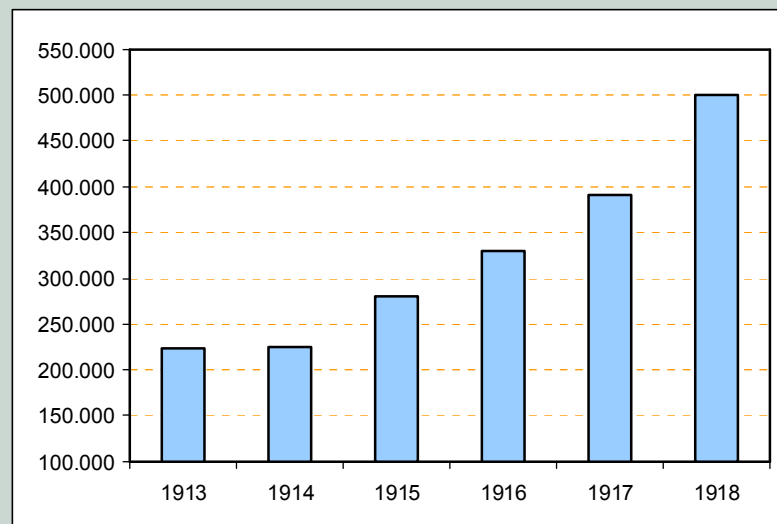
Revilla (1918, 45), como es habitual en él, describe a la perfección, refiriéndose a la cuenca de Valderrueda, el espíritu meramente especulador que se generalizó durante esos años:

Los inverosímiles precios del mercado han hecho surgir multitud de explotadores, que excepto dos o tres, van a aprovechar la oportunidad, sacando todo el beneficio posible, teniéndoles sin cuidado el día de mañana, o creyendo que la explotación normal de carbón consiste en abrir una galería, producir un menudo con más del 25 por 100 de cenizas y transportarlo en carros a la estación más próxima.

Ciertamente, la más oriental de las cuencas carboneras leonesas continuaba destacando por su lamentable situación, incluso en el penoso contexto de la minería de la época: no existían instalaciones exteriores propiamente dichas, los productos se vendían sin lavar, eran transportados en carros hasta el ferrocarril de La Robla, y los principales productores, Feliú y San Pedro (minas Augusta y Mejores Amigos), y Benigno Arenas (mina Peral), apenas obtenían, respectivamente, 19.500 y 24.700 toneladas anuales (Revilla, 1918, 17 y 18).

La bonanza de los precios únicamente animó las labores de extracción de carbón. La situación de escasez y el hecho de que el mercado absorbiera la producción sin reparar en la calidad hicieron que los productores se despreocuparan de las labores de beneficio. En León habría que esperar hasta el año 1919 para que, ante la presión que comenzaban a ejercer las renacientes importaciones inglesas, se construyeran cinco nuevas fábricas de aglomerados, entre las que cabe destacar, por su mayor relación con la zona objeto de estudio, las dos ubicadas en La Robla y la planta que la Sociedad Feliú y San Pedro construyó en Puente Almuhey (foto 90).

Figura 37
Carbón transportado por el ferrocarril de La Robla, 1913-1918 (toneladas)



Fuente: Fernández Díaz-Sarabia (2003)

La figura 37 muestra uno de los efectos de esta euforia minera: la evolución espectacularmente ascendente del tonelaje de carbón transportado por el ferrocarril de La Robla entre 1914 y 1918. En este aspecto, las compañías ferroviarias se vieron también favorecidas por la coyuntura generada por la Primera Guerra Mundial. Pero sus relaciones con las empresas mineras no se desarrollaron plácidamente. Las fricciones entre unas y otras se incrementaron como consecuencia de la evolución de los precios del carbón y la incapacidad de los ferrocarriles de satisfacer toda la demanda de transporte.

La Vasco-Leonesa y la Compañía del Norte continuaban llegando a acuerdos sobre precios y cantidades, pero reservándose la primera la opción de vender un porcentaje determinado de su producción a otros clientes, dispuestos a pagar unos precios más altos.

Más se agudizaron los enfrentamientos entre Hulleras de Sabero y Ferrocarriles de La Robla, precisamente en unos momentos en los que esta última comenzó a adquirir acciones de la compañía minera. Tal acontecimiento acaeció por efecto de la primera ampliación de capital de

la empresa carbonera, efectuada en 1918 mediante la emisión de 20.000 nuevas acciones de 500 pesetas de valor nominal cada una; sin que sea posible aseverar con total seguridad si la operación de compra de acciones se llevó a cabo (como parece más probable) para especular, aprovechando la favorable coyuntura por la que atravesaba la industria del carbón, o formaba parte de una estrategia a largo plazo y de mayor alcance, encaminada a controlar las decisiones de uno de sus principales proveedores. Lo único cierto es que el capital de Hulleras de Sabero, dividido en 30.000 acciones de 500 pesetas de valor nominal, pasó a ser de 15 millones de pesetas.

El hecho de que buena parte de la expansión carbonera descansara sobre un endeble entramado de precarias explotaciones que, carentes de los medios técnicos adecuados, no tuvieron otra opción que recurrir al empleo intensivo de mano de obra y a la utilización de procedimientos rudimentarios, parecía preocupar a muy pocos durante esta fugaz edad de oro de la minería nacional del carbón.

En la provincia de León, la producción obtenida en 1919 superó en un 194 por 100 a la de 1914, pero el empleo aumentó un 265 por 100. Esto significaba un recorte del 20 por 100 en unos ya de por sí exigüos rendimientos del trabajo¹⁶⁶. Este descenso era la señal más evidente de que la situación no podría mantenerse —salvo monumental reforzamiento de la protección— más allá de la extraordinariamente favorable coyuntura generada por el conflicto bélico.

Tan favorable que, por un lado, animó al Estado a participar en los beneficios generados, reimplantando el impuesto sobre el producto bruto (3 por 100) en 1918, y, por otro, permitió el inicio de los trabajos de explotación en la cuenca de Villablino y en la de Fabero, pese a los inmensos problemas de transporte que seguían existiendo en ambas zonas. Unos problemas que no se resolverían hasta 1919, cuando la recién creada Sociedad Minero Siderúrgica de Ponferrada (MSP) construyó el ferrocarril de vía estrecha que une Villablino y Ponferrada.

Por supuesto, en este marco de fáciles beneficios y euforia desatada, donde la desorganización y la precariedad eran las notas más destacadas de las empresas carboneras, hubo también notables excepciones. Generalmente las protagonizaron las mayores empresas, cuyo interés por mejorar las explotaciones contrastaba con la desidia de la mayoría. Es el caso, por ejemplo, de la Vasco-Leonesa, que se dedicó a visitar varias minas extranjeras para, con los conocimientos obtenidos, implantar en 1918 el método de plantas horizontales descendentes (González Pedraza, 2001).

Pero, con ser grave, el descenso de los rendimientos no era la única sombra que se cernía sobre el futuro del sector carbonero. La electricidad venía experimentando, desde principios de siglo, un vigoroso impulso con el avance que supuso disponer de la tecnología que hacía posible su transporte a larga distancia, lo que permitió, por un lado, basar la electrificación del país en el potencial hidráulico, y, por otro, un fuerte abaratamiento de la energía eléctrica. Así, los precios reales de la electricidad siguieron, desde 1914, una senda descendente, todo lo contrario de lo que sucedió con los precios de la hulla, tanto nacional como extranjera. En estas circunstancias, la electrificación fabril se aceleró. El ejemplo que apunta Maluquer (1987, 85) es suficientemente significativo: «La industria textil lanera de Sabadell y Terrassa —lo que equivale a decir casi todo el sector— pasó de utilizar exclusivamente la máquina de vapor en 1913 a un grado de electrificación del 63 y del 50 por ciento respectivamente en 1916 y de más del 70 por ciento en ambas poblaciones en 1918».

¹⁶⁶ Porcentajes calculados a partir de los datos de la *Estadística Minera y Metalúrgica de España*.

Es cierto que la competencia de la electricidad solamente provocó una ralentización del crecimiento del consumo de carbón mineral, no su disminución, puesto que el incremento de su utilización en sectores como la siderurgia y la navegación a vapor compensó el descenso experimentado en la industria manufacturera; pero este decisivo cambio tecnológico, junto con los que estaban aún por llegar, sería el responsable de una dramática reducción de los usos potenciales del combustible sólido.

Ahora bien, para que las amenazas empezaran a repercutir en la marcha de las compañías carboneras, habría que esperar a que la finalización del conflicto bélico pusiera fin a la situación de escasez sobre la que se había basado su breve pero floreciente negocio. Hasta entonces, el carbón se convirtió en el motor del desarrollo de las comarcas en cuyo subsuelo se escondía el preciado combustible. Así, en la segunda década del siglo XX, los municipios de las cuencas carboneras, principales destinos de los flujos migratorios desencadenados por el auge de la minería, fueron los que experimentaron los incrementos porcentuales de población más intensos en la provincia de León (figura 46).

4.2. Crisis e intervención (1919-1940)

Finalizada la guerra, las importaciones de carbón comenzaron a recuperarse. Así, si en 1920 se habían adquirido en el exterior 369.000 toneladas, en 1921 se compraron 1.080.000, y en 1927, 2.273.000 (Perpiñá, 1935). Los fletes, por su parte, evolucionaron claramente a la baja como consecuencia del exceso de oferta causado por la contracción de la demanda de transporte marítimo y el aumento de la construcción de buques durante la contienda. Los efectos de ambos hechos sobre los precios del carbón no tardaron en traducirse en caídas muy pronunciadas (figura 38). Obsérvese, no obstante, la alta cotización de la antracita desde mediados de los años veinte, momento en el que se inicia su explotación a gran escala en Fabero.

En la nueva coyuntura, los efectos de la competencia de la electricidad se dejaron sentir en mayor medida que en la cada vez más lejana etapa eufórica. En un sector atomizado, cuya productividad se había desplomado durante los años anteriores, en el que había primado casi exclusivamente la rentabilidad a corto plazo y se habían desatendido aspectos tan básicos como la preparación de nuevas labores, los efectos fueron fulminantes. Máxime cuando en 1920 los empresarios mineros tuvieron que afrontar una nueva subida de los costes de personal, al reducirse la jornada de interior una hora en enero (se estableció en 7 horas) y elevarse los salarios, a lo largo del año, un 26 por 100 (Vázquez García, 1985).

Es muy difícil precisar cuántas de las pequeñas explotaciones que habían surgido en la provincia de León en la etapa anterior cerraron sus puertas; pero es de suponer que lo haría la mayoría de ellas. Al centrar la atención en las explotaciones mineras que adoptaron la forma jurídica de sociedades anónimas, se comprueba que entre 1920 y 1930 cesaron en su actividad diez, y una, MSP, redujo su capital a la mitad. En total el capital minero de la provincia disminuyó en 31,8 millones de pesetas (tabla 21). Por el contrario, se crearon siete sociedades, y una, Hulleras de Sabero, aumentó su capital (tabla 22). Pero el nuevo capital (21.550.000 pesetas) sólo representaba un 68 por 100 del que había desaparecido. Con todas sus limitaciones, este hecho se puede considerar un indicador de la desinversión que experimentó el sector minero leonés en los años que siguieron a la Primera Guerra Mundial.

Figura 38

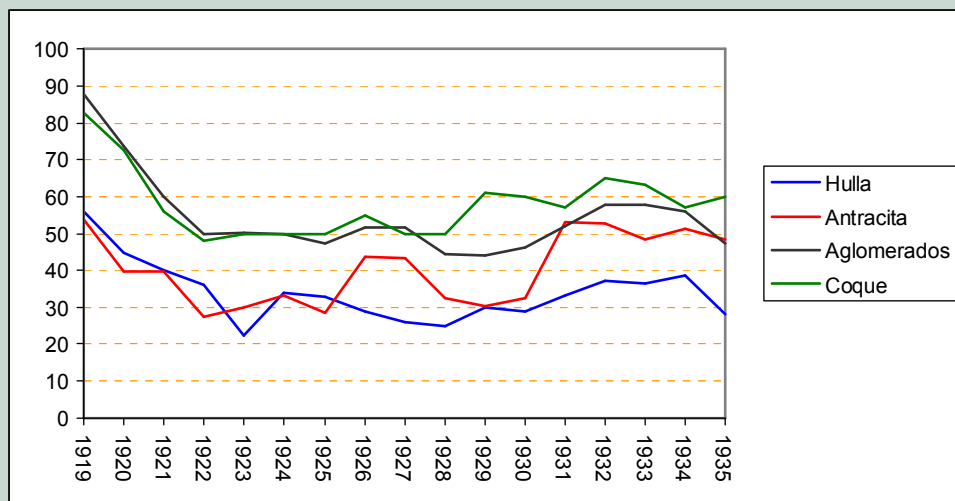
Precios medios en origen del carbón leonés y sus derivadosFuente: *Estadística Minera y Metalúrgica de España*

TABLA 21

Principales sociedades carboneras que operaban en León y que cesaron en su actividad o redujeron su capital entre 1920 y 1930

	Creación	Cese	Capital (pesetas)
Hulleras de Guardo y Valderrueda	1901	1920	4.000.000
Hulleras de Orzonaga	1918	1921	1.000.000
Hulleras Teófilo	1919	1923	60.000
Sociedad Hulleras de Pola de Gordón	1915	1924	550.000
S. A. Catalana-Leonesa	1918	1924	1.000.000
Hornaguera, S. A.	1919	1924	1.000.000
Hulleras de Valderrueda	1919	1924	400.000
Cía. Carbonífera La Magdalena	1916	1925	290.000
MSP (reducción de capital)	1918	1927	15.000.000
Carbonífera del Sil, S. A.	1921	1927	2.500.000
Soc. Construcciones y Explotaciones	1918	1929	6.000.000
Total			31.800.000

Fuente: Coll y Sudrià (1987)

Algunas compañías de tamaño medio, aunque no llegaron a cerrar sus instalaciones, pasaron por momentos muy difíciles. Minas de Olleros de Sabero, que al finalizar la Guerra había comenzado a explotar un pozo vertical, se hallaba en una situación tan delicada que, al terminar la década de los años veinte, su propietario, Nueva Montaña y Quijano, sólo aspiraba a desprenderse de ella. Algo que finalmente conseguiría en 1933, cuando Hulleras de Sabero compró, por 275.000 pesetas, sus fincas, instalaciones y minas (Fernández Llana-Rivera, 1984).

TABLA 22

Principales sociedades carboneras que operaron en León y que fueron creadas o ampliaron su capital entre 1920 y 1930

	Año	Capital (pesetas)	Domicilio
Soc. Comercial Asturiana	1920	3.000.000	Oviedo
Basauri, S. A.	1920	2.000.000	Bilbao
Hulleras de Sabero (ampliación de capital)	1921	10.000.000	Bilbao
Carbonífera del Sil, S. A.	1921	2.500.000	Bilbao
North Spanish Antracite Coalfield	1925	3.750.000	Inglaterra
Antracitas Jersiana	1926	100.000	Caboalles
Anglo Española de Des. Ind. y Com.	1926	100.000	Busdongo
Antracitas La Espina	1926	100.000	León
Total		21.550.000	

Fuente: Coll y Sudrià (1987)

No obstante, varios factores confluyeron para que la evolución de la industria nacional del carbón, y especialmente la de sus más relevantes compañías, fuese más plácida desde mediados de los años veinte: el desarrollo industrial del país y el consiguiente mayor consumo de carbón, la larga huelga que afectó a las minas inglesas de mayo a noviembre de 1926, la mejora que experimentó la competitividad de las hullas españolas como consecuencia de la depreciación de la peseta respecto a la libra esterlina, y la política carbonera. Una política que empezó a gestarse en nuestro país en 1921, y que resultaría, a la larga, un factor crucial en el devenir de la minería española, no tanto por la novedad de sus mecanismos, la protección y la intervención, como por la creciente intensidad con que se iban a aplicar. La industria carbonera se convertiría, así, en un ejemplo paradigmático de lo que se ha dado en llamar la vía nacionalista del capitalismo español, y, por ello, en un sector incapaz de sobrevivir al margen del artificioso entramado de medidas que tutelarían su ineficiencia durante más de setenta años. Si tan relevante resultó la mencionada política, obligado es el análisis de sus aspectos más destacados.

La caída de los precios y la imposibilidad de competir con el carbón inglés se intentaron contrarrestar con un sustancial recorte de los salarios y con una nueva subida arancelaria, que, como las anteriores, privó a las empresas industriales españolas de la posibilidad de contar con energía a precios razonables y mermó su capacidad para competir. Se trataba de dos mecanismos protectores que había que manejar con cautela, ya que sólo constituían soluciones provisionales a las que no se podía acudir sistemáticamente por el malestar que provocaban entre los trabajadores y las industrias consumidoras de carbón.

Las dos medidas se adoptaron en 1921. En marzo de ese año, el jornal minero se redujo un 25 por 100, fijándose en 9,90 pesetas. Cuatro meses más tarde, la tarifa que gravaba la importación de carbones quedó establecida en 7,50 pesetas oro/tonelada, es decir, un 114 por 100 por encima de la vigente hasta 1915¹⁶⁷. Coll (Coll y Sudrià, 1987) opina que esta elevación era más aparente que real, ya que «venía a suponer otra vez en torno al 10 por 100 del valor en puerto español de los carbones importados». Sin embargo, parece evidente el retroceso de la

¹⁶⁷ Desde octubre de 1922, las primeras 750.000 toneladas procedentes de Inglaterra se beneficiaron de unos derechos más reducidos, que ascendían a 4 pesetas/tonelada.

industria nacional. En primer lugar porque, si nos remontamos a 1890, la protección arancelaria era efectivamente de un 10 por 100, pero no sobre el valor en puerto español, sino sobre el valor en origen del carbón inglés. Y, en segundo lugar, porque la coyuntura favorable que la Primera Guerra Mundial había supuesto para la economía española no sirvió para que la industria extractiva recortara diferencias con sus competidores externos, sino para que estas diferencias, al menos en términos absolutos, se fueran haciendo insalvables. Resultaba patente la falacia de los argumentos que intentaban justificar la protección a la minería nacional del carbón basándose en argumentos como los que subyacen en la teoría de las industrias infantiles de List. Habían transcurrido más de ochenta años desde la aparición de las primeras grandes empresas, pero ese tiempo no había sido suficiente ni para generar las economías de escala ni para introducir las mejoras organizativas y técnicas necesarias para competir con éxito en el mercado internacional.

Y la mejor prueba de ello fue que las nuevas y más altas barreras arancelarias resultaron insuficientes. En efecto, pese a la nueva rebaja del 5 por 100 que sufrieron los salarios en agosto de 1922, las importaciones seguían aumentando y la situación de las empresas españolas continuaba deteriorándose. Como quiera que, por sus efectos negativos, no resultaba aconsejable elevar más los aranceles o reducir más los salarios, era preciso acudir a otros mecanismos, algunos de los cuales también se habían puesto en marcha en 1921. Las estadísticas oficiales apuntaban algunas ideas al respecto.

En la *Estadística Minera y Metalúrgica de España* se insistía en la carestía y deficiente calidad de los transportes. En la correspondiente a 1921 quedaba plasmada la posición competitiva del carbón de Hulleras de Sabero: el precio en origen era el mismo en la cuenca de Sabero que en las cuencas inglesas, 32 pesetas/tonelada, pero el transporte del mineral hasta Bilbao resultaba mucho más caro desde Sabero (25 pesetas/tonelada) que desde Inglaterra, por lo que la tonelada de hulla inglesa llegaba a Bilbao a 48 pesetas, frente a las 57 de la extraída por el productor leonés. Aunque estos datos difieren notablemente de los utilizados por Coll y Sudrià —que asignan un precio CIF en Bilbao de 69 pesetas/tonelada al carbón británico en 1921, y de 55 en 1922—, sí parece claro que el coste del transporte hasta Bilbao era casi el doble desde La Robla que desde los puertos ingleses, pues, según estos autores (1987, 464), el flete del carbón desde los puertos de Cardiff o Newport a Bilbao osciló entre las 12 y las 17 pesetas/tonelada entre 1928 y 1935.

Datos como los anteriores fueron los detonantes de que, el mismo año 1921, la Administración comenzara a poner en práctica una política de subvenciones al transporte del carbón nacional. Fueron los primeros pasos de una política de intervención que se mantendría con pocos cambios hasta el estallido de la Guerra Civil (Coll y Sudrià, 1987), sin que la llegada de la Dictadura, primero, y el drástico viraje que supuso el tránsito a la República, después, sirvieran, en lo que a la política carbonera se refiere, más que para acrecentar la intensidad de la intervención.

Con el objetivo de paliar la grave crisis de la industria, la intervención se completó con medidas como el más efectivo cumplimiento de la obligatoriedad de consumir carbón autóctono, el establecimiento de precios tasa para el carbón y las subvenciones a la producción. Éstas, iniciadas en 1921 en beneficio del mineral asturiano que se dirigía hacia el litoral —donde la competencia de la hulla inglesa era más intensa—, terminaron generalizándose a toda la producción nacional. Pero más decisiva resultó la fijación oficial de los precios de venta en determinadas zonas —como, por ejemplo, las cuencas leonesas—, pues supuso, en definitiva, la ruptura total del mercado. La política de apoyo al sector incluyó también la supresión

definitiva del impuesto sobre el producto bruto en 1922 —sólo quedó en pie el canon de superficie, que se mantendría en el nivel fijado en 1900 de 4 pesetas/hectárea hasta la Guerra Civil—. Ya entonces estas actuaciones se justificaban con argumentos similares a los actuales: autoabastecimiento de un producto básico y mantenimiento del empleo. No obstante, como apuntan Coll y Sudrià (1987, 555), «junto a estos argumentos pesaron de forma decisiva tanto la considerable influencia de que disfrutaban las grandes empresas carboneras como la fuerza de que hacía gala el principal sindicato minero».

Sentadas estas bases, quedó consagrada la dependencia de la minería del carbón respecto a la política diseñada para protegerla. En adelante, cada problema se intentaría solucionar apelando a dicha política. Y muy pronto habría ocasión de comprobarlo, pues el mercado mundial de la hulla, en constante transformación, constituía un foco de continuas dificultades para nuestra industria carbonera. Así sucedió en 1927, con el cada vez mayor interés mostrado por Estados Unidos de colocar su carbón en el mercado internacional. El Estatuto Hullero fue la respuesta al incremento de las importaciones, la reducción de la producción nacional y el deterioro de las cuentas de resultados de las compañías españolas. Una respuesta que se plasmó en subvenciones a las empresas, exenciones fiscales, tarifas ferroviarias más bajas, primas a la exportación, limitaciones al consumo de carbón extranjero, obligación de consumir carbón nacional, precios administrativos, retorno a la jornada de interior de ocho horas, etc. De especial relevancia, por afectar al principal consumidor de hulla, fue la obligación impuesta a las compañías ferroviarias de que el mineral nacional representara, al menos, el 85 por 100 de su consumo¹⁶⁸. En suma, con el Estatuto Hullero la intervención estatal en la minería del carbón llegó a una cuota nunca antes alcanzada.

4.3. La industria carbonera leonesa en los años veinte y treinta

El cúmulo de medidas expuestas propició que la evolución de las compañías leonesas más destacadas experimentara, a partir de mediados de los años veinte, una notable mejora (figura 39). Sus resultados, tras unos ejercicios no muy brillantes, se recuperaron aunque sin volver a los niveles alcanzados durante la Gran Guerra. Si, entre 1922 y 1925, Hulleras de Sabero obtuvo un beneficio medio anual de 170.500 pesetas; la Vasco-Leonesa, de 475.750; y MSP incurrió en una pérdida media de 2.595.000 pesetas (recuérdese que se trata de los primeros años de actividad de esta sociedad); entre 1926 y 1930, los beneficios medios anuales ascendieron a 419.400, 850.400 y 593.000 pesetas, respectivamente.

Un sustancial avance que, por supuesto, no significaba que la situación de las tres empresas mineras fuese similar. Por de pronto, su capital era muy diferente: Hulleras de Sabero contaba, desde 1921, con un capital de 25 millones de pesetas; el de la Vasco-Leonesa, en cambio, ascendía sólo a 6 millones; y el de MSP, tras la reducción de 1927, a 15 millones de pesetas. Por tanto, entre 1926 y 1930, la rentabilidad media anual de Hulleras de Sabero (2 por 100 sobre el capital social, frente al 14,2 por 100 de la Vasco-Leonesa o el 4 por 100 de MSP) acabó siendo, en términos comparativos, muy baja, pese a que desde 1922 los hornos de coque de Vegamediana fueron los únicos de la provincia de León que mantuvieron un ritmo de producción constante¹⁶⁹. La menor rentabilidad del productor saberense tuvo mucho que ver con

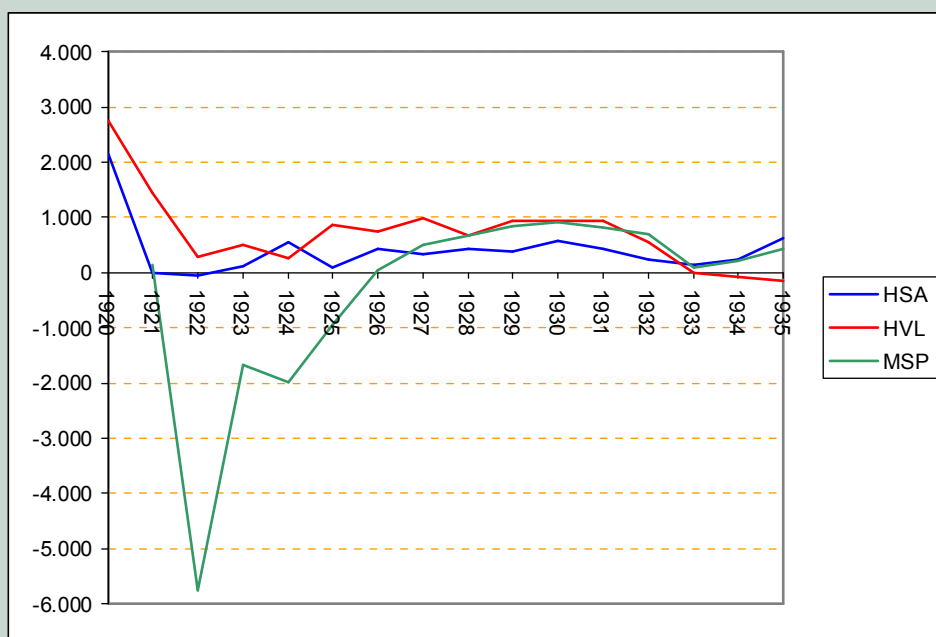
¹⁶⁸ Real Decreto de 18 de abril de 1928.

¹⁶⁹ Las seis fábricas de coque existentes en León en 1920 quedaron reducidas a tres en 1921, y a sólo una en 1922 (Sen, 1993).

las especiales características de la cuenca en que operaba. Unas características que complicaron desde muy pronto las labores de extracción de carbón, y determinarían, en gran medida, su futuro.

Figura 39

Beneficios de Hulleras de Sabero (HSA), la Vasco-Leonesa (HVL) y MSP, 1920-1935 (miles de pesetas)



Fuente: Cortizo (1977), Coll y Sudrià (1987), Anes y Tascón (1993) y Vega (2003)

TABLA 23

Principales sociedades carboneras que operaban en León y cesaron en su actividad entre 1931 y 1936

	Creación	Cese	Capital (pesetas)
Española de Antracitas, S. A.	1919	1931	3.000.000
Antracitas de Albares-Torre	1919	1933	100.000
Antracitas Jersiana	1926	1935	100.000
Total			3.200.000

Fuente: Coll y Sudrià, 1987

TABLA 24

Principales sociedades carboneras creadas para operar en León entre 1931 y 1936

	Año	Domicilio	Capital (pesetas)
Antracitas de León, S. A.	1932	Madrid	2.500.000
Antracitas de Besande, S. A.	1932	Madrid	250.000
Antracitas Santa Cruz	1934	Madrid	150.000
Antracitas de Vado, S. A.	1934	Bilbao	100.000
Total			3.000.000

Fuente: Coll y Sudrià, 1987

Las diferencias se extendían también a la propia estructura del negocio. En este aspecto, MSP gozaba de la evidente ventaja de una mayor diversificación, al unir a la extracción de carbón la explotación de la línea férrea entre Ponferrada y Villablino, y, desde principios de los años treinta, la de sus dos centrales térmicas ubicadas en estas dos localidades.

Todas estas diferencias permitían augurar que la evolución de las tres compañías seguiría sendas divergentes. Especialmente cuando la crisis económica internacional iniciada en 1929, la progresiva aparición de nuevos países productores, la proliferación de huelgas durante la Segunda República y la nueva reducción de la jornada de interior a siete horas en agosto de 1931, presionaron a la baja los beneficios empresariales.

Bien es verdad que la nueva crisis carbonera no fue tan grave como la que se había desencadenado diez años antes. Así, de las sociedades mineras que operaban en la provincia, únicamente tres cerraron sus puertas, mientras que cuatro iniciaron su actividad entre 1931 y 1936 (tablas 23 y 24). Todas ellas trabajaban en el sector de la antracita, y una, Antracitas de Besande, desempeñaría un notable papel en la cuenca de Valderrueda.

4.3.1. El pozo Ibarra acentúa el problema de los excedentes en Ciñera-Matallana

Entre 1931 y 1935, los beneficios medios anuales de Hulleras de Sabero, MSP y la Vasco-Leonesa ascendieron a 328.800, 448.200 y 247.800 pesetas, respectivamente. Lo cual supuso una minoración del 22, 24 y 71 por 100 respecto al quinquenio anterior.

Si nos atenemos a la evolución de los resultados ahora fue la Vasco-Leonesa la peor parada. El empeoramiento que, a partir de 1930, experimentó la compañía de Ciñera-Matallana —incurriendo, desde 1933, en pérdidas crecientes, todo lo contrario de lo que le aconteció a MSP o Hulleras de Sabero— pone de manifiesto que algo no iba bien en la Vasco-Leonesa, pese a sus notables beneficios anteriores, y pese a que, en noviembre de 1930, fue inaugurado el pozo Ibarra¹⁷⁰ (foto 24). Un pozo vertical de 150 metros de profundidad y tres plantas que se había empezado a proyectar en 1927 para afrontar el progresivo agotamiento de los niveles de montaña del grupo Ciñera y explotar en todos sus pisos las capas Cero y Emilia (HVL, 1996).

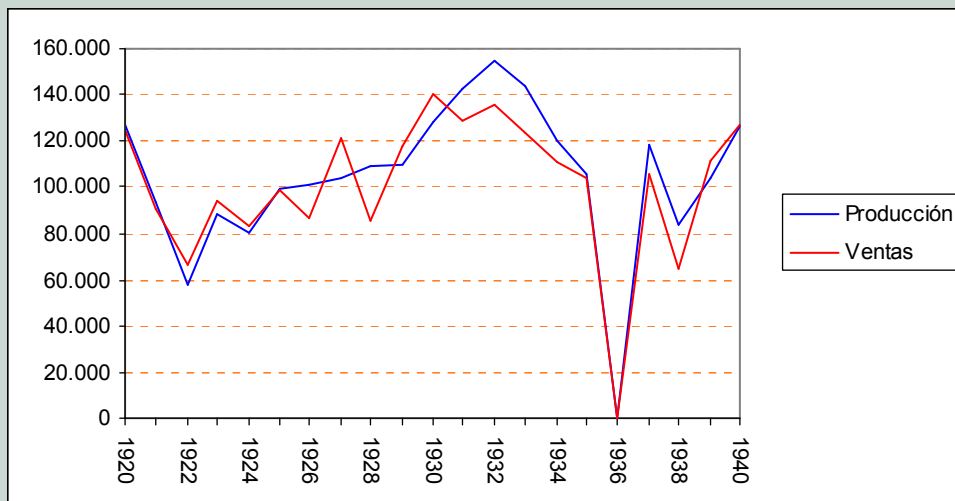
Sin embargo, si exceptuamos los años inmediatamente siguientes a la puesta en marcha del pozo Ibarra, tanto la fabricación de aglomerados como la producción comercial de carbón se mantuvieron estancadas a lo largo del período comprendido entre 1920 y 1940, de manera que, en este último año, fueron incluso inferiores a las obtenidas dos décadas antes (figuras 40 y 41).

La elevada conflictividad laboral registrada en Ciñera-Matallana influyó en la difícil situación de la Vasco-Leonesa. Según González Pedraza (2001, 48), «la conflictividad se convierte, desde este momento [1914], en algo recurrente hasta el momento de la Guerra Civil, siempre centrada en las exigencias de aumentos de salarios, de gratificaciones y readmisión de despedidos». En 1921, la huelga desencadenada con motivo de la pretensión de la empresa de rebajar los jornales se prolongó durante 95 días. En 1923, la duración del conflicto fue de 43 días. A lo largo de ese año, la creación de un economato en Santa Lucía se convirtió en una de las peticiones de los obreros, al considerar que los comercios existentes fijaban precios abusivos. Siguió otros enfrentamientos menores hasta la huelga general de mineros carboneros iniciada el 22 de agosto de 1933 y finalizada el 30 de septiembre de ese mismo año.

¹⁷⁰ *Hornaguera*, número 355, noviembre de 1996.

Figura 40

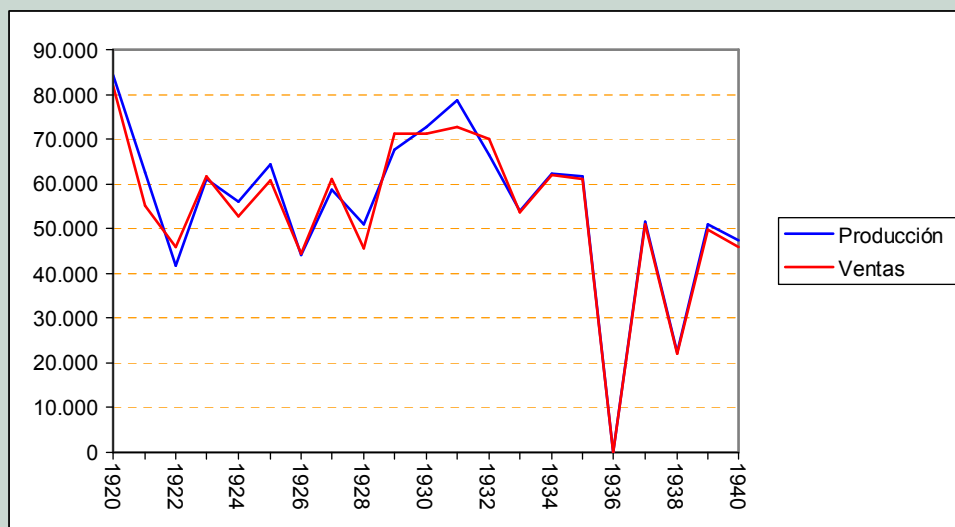
Vasco-Leonesa: producción comercial y ventas de carbón, 1920-1940 (toneladas)



Fuente: Anes y Tascón (1993)

Figura 41

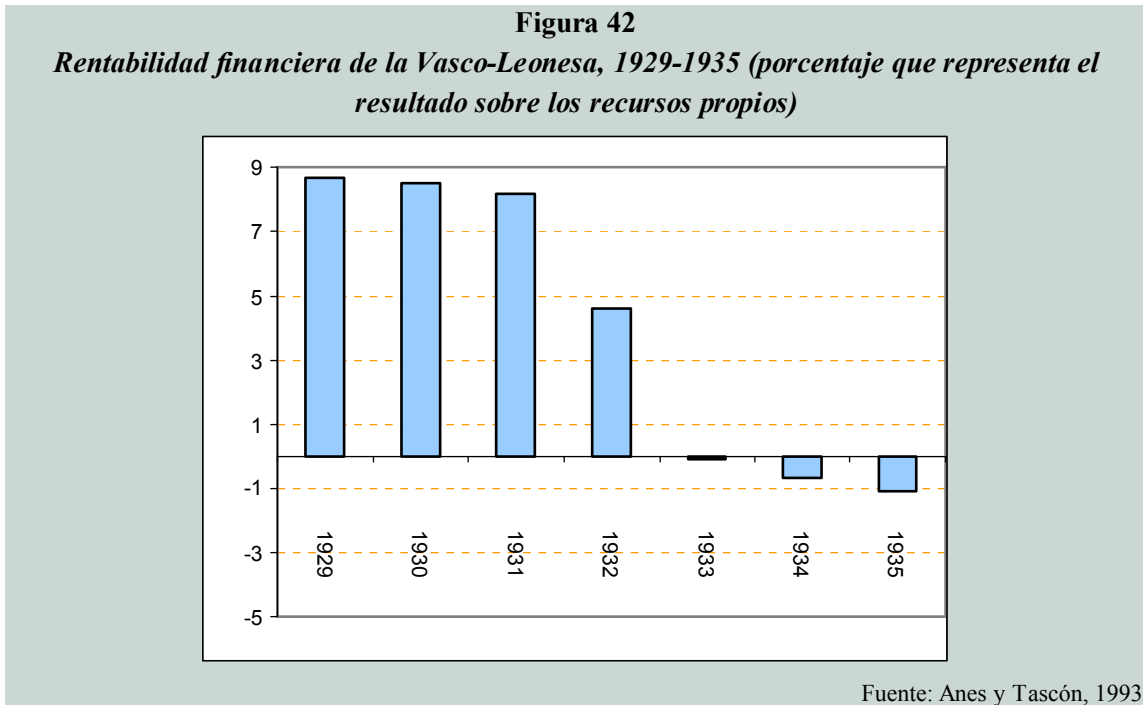
Vasco-Leonesa: fabricación y ventas de aglomerados, 1920-1940 (toneladas)



Fuente: Anes y Tascón (1993)

Pero todo parece indicar que el verdadero problema no fue de oferta sino de demanda. Y que éste alcanzó tal gravedad que ni la central eléctrica que la compañía había puesto en marcha en Santa Lucía en 1923 para colocar una parte de la producción y autoabastecerse de electricidad, ni su posterior ampliación en 1929 (con objeto de suministrar energía a diversos productores y consumidores), bastaron para resolverlo. Especialmente entre 1931 y el final de la Guerra Civil, la Vasco-Leonesa fue incapaz de dar salida a todo el carbón extraído (figura 40). Las existencias se acumulaban en sus dependencias, hasta el punto de que en 1933 su presidente, Francisco de Ibarra, «considera necesario parar las explotaciones y durante este tiempo de inacción en las minas, ir descongestionando los depósitos (hoy completamente abarrotados con más de 41.000 toneladas) y al mismo tiempo proveernos del metálico necesario

para poder en su día volver a la normalidad» (Anes y Tascón, 1993, 75 y 76). Finalmente se optó por trabajar sólo cuatro días a la semana, descartando el cierre. ¿Cuáles eran las causas de las dificultades comerciales de la compañía minera?



En primer lugar —y como, para no incurrir en repeticiones, veremos al analizar la situación de Hulleras de Sabero—, a la Vasco-Leonesa le resultaba muy difícil competir en la relevante plaza de Bilbao con el carbón procedente de Inglaterra y Asturias. Por el contrario, debido a su mayor proximidad a los mercados del centro de la península, los carbones de Ciñera y Santa Lucía llegaban a ellos a precios más bajos que las hullas asturianas y, por supuesto, inglesas. Así, a mediados de los años treinta, el precio de la tonelada de carbón británico ascendía a 118 pesetas en Madrid y a 89 en Valladolid (Coll y Sudrià, 1987), mientras que la cotización del carbón de la Vasco-Leonesa se situaba en 93 y 61 pesetas, respectivamente. Sin embargo, en la capital de España la compañía leonesa se encontraba con la insalvable competencia de los carbones de Puertollano (62 pesetas/tonelada), por lo que la ventaja en precio de sus carbones se extendía sólo a una parte del territorio que hoy constituye la Comunidad de Castilla y León, concretamente a las provincias de Ávila, Burgos, León, Palencia, Segovia, Soria y Valladolid. Mientras que los carbones de MSP llegaban a Zamora y Salamanca a precios inferiores (Coll y Sudrià, 1987).

Lógicamente, las dificultades comerciales terminaron por afectar negativamente a la propia capacidad productiva de la compañía. Así, la sustitución del lavadero, considerada imprescindible y urgente a mediados de 1933 dado su ruinoso estado, no se acometió hasta dos años más tarde. La falta de liquidez obligó a acordar con la compañía constructora, Valle y Díez, el pago de las certificaciones de obra en carbón. Un acuerdo mucho más trascendental de lo que, en un principio, podría parecer, pues, como veremos en el capítulo siguiente, primero daría lugar a la cesión de toda la producción a la empresa constructora, y finalmente desembocaría en el control de la Vasco-Leonesa por la familia Del Valle.

4.3.2. Dificultades técnicas y cambios en el control de la cuenca de Sabero

A finales de los años veinte, el carbón extraído por Hulleras de Sabero procedía básicamente de los pozos Herrera y Sucesiva (la capa Sucesiva también se explotó durante un tiempo mediante una galería en las Quemadas que se abandonó en 1925), aunque también se aprovechaban algunos macizos aislados en el paquete Sur. Ya entonces empezaban a ser evidentes tanto las deficiencias que presentaba el diseño de las minas como los inconvenientes inherentes al sistema de laboreo empleado hasta entonces.

En el pozo Herrera, donde no se encontraba en marcha ningún trabajo de preparación, se estaban explotando los tres pisos trazados (el primero a 30 metros de profundidad, el segundo a 90 y el tercero a 150). El principal problema, además de las filtraciones de agua de lluvia que amenazaban con inundar el pozo, lo constituía su propio emplazamiento, muy poco adecuado para la preparación y el laboreo del paquete Central. Esto se debía a que se hallaba ubicado en su extremo oriental y a que, entre la parte principal del paquete y el pozo, se interponía una falla de 500 metros, cuya travesía significaba emprender costosísimos trabajos de acondicionamiento. Por supuesto, más problemático resultaba explotar desde el pozo Herrera el paquete Sur (que estaba más lejos) o el paquete Norte (del que lo separaba una gran franja estéril).

Algo similar ocurría con el pozo inclinado Sucesiva, una vez que la explotación de sus tres pisos de 30 metros cada uno, tras avanzar 1,5 kilómetros, había alcanzado la falla de 500 metros. Así pues, los dos centros principales de extracción se topaban a finales de los años veinte con un obstáculo de envergadura en la forma de una franja de terreno estéril de medio kilómetro de ancho. Empezaba a calar la idea de que, para conseguir una mina eficiente, sería necesario perforar un nuevo pozo vertical situado al otro lado de la falla, cerca de Sotillos.

A los graves problemas que presentaba la estructura de los centros productivos se añadían los derivados del sistema de labores. Éste continuaba siendo el inicial, es decir, seguía realizándose mediante subcontratas. A los contratistas se les pagaba determinado importe por tonelada extraída y se les daba total autonomía en la forma de trabajar el yacimiento, lo que provocaba el indeseable resultado de su ineficiente y desordenado laboreo.

Los dos factores citados incidieron en la producción, que a finales de los años veinte apenas rondaba las 100.000 toneladas vendibles según reza en dos documentos. Uno es el denominado Informe Tombelaine, elaborado en 1927 a petición de la compañía MZA, entonces interesada en la compra de minas que le garantizaran el abastecimiento de carbón¹⁷¹. El otro es un informe realizado en abril de 1926 para Ferrocarriles de La Robla¹⁷². La citada producción resultaba inferior a la obtenida entre 1913 y 1916 (120.000 toneladas), aunque era más alta que la correspondiente a 1917 y 1918 (80.000 toneladas).

Hulleras de Sabero se enfrentaba, en suma, a graves escollos que afectaban negativamente a su capacidad productiva. Pero ¿qué sucedía con la comercialización de sus carbones? En principio podría parecer que sus problemas de demanda tuvieron que ser incluso más graves que los padecidos por la Vasco-Leonesa. No en balde la situación de Hulleras de Sabero se revelaba aún más complicada debido a su ubicación en un punto intermedio de una

¹⁷¹ El documento se conserva en el Archivo Histórico Ferroviario (signatura S-0237-112). Una versión del mismo puede consultarse en <http://valledesabero.iespana.es/mza.htm>. La compañía ferroviaria MZA era propietaria de las minas de La Reunión, cuyos costes de extracción, muy elevados, se veían compensados por su emplazamiento junto a las líneas de la empresa. Un ejemplo más de la enorme trascendencia que los costes de transporte tenían en la industria del carbón.

¹⁷² He obtenido una versión de este informe en <http://valledesabero.iespana.es/robla1926.htm>.

línea férrea de ancho métrico, que únicamente permitía el transporte directo de sus productos a una plaza relevante (Bilbao), mientras que el enlace con cualquier otro centro importante de consumo requería el trasvase de la carga a un ferrocarril de ancho diferente, y recorrer una distancia mayor que la que debían salvar sus competidores colocados más cerca de los puntos de enlace de la línea de vía estrecha con otros ferrocarriles.

Del citado Informe Tombelaine y los documentos que lo acompañan, se deduce que transportar una tonelada de carbón desde Cistierna hasta La Robla y colocarla sobre vagón de la compañía del Norte le costaba a Hulleras de Sabero 8,63 pesetas (6,88 pesetas del transporte y 1,75 del trasbordo). Este importe representaba el 35 por 100 del coste en origen de una tonelada de menudos (25 pesetas), el 14 por 100 de su coste en Valladolid y el 12 por 100 de su coste en Madrid. De ahí que la compañía de Sabero tuviera muy difícil competir en los mercados a los que daba acceso la línea del Norte, puesto que la Vasco-Leonesa, por ejemplo, no tenía que incurrir en ese gasto para situar en ellos su carbón.

Lógicamente, los principales clientes de Hulleras de Sabero se encontraban en el otro extremo del ferrocarril de La Robla, en Bilbao, donde la competencia era muy intensa tanto con el carbón británico como con el asturiano. A mediados de los años treinta, ambos llegaban a Bilbao a un precio similar que estaba en torno a las 56 pesetas/tonelada (Coll y Sudrià, 1987). El precio en origen de la hulla de calidad media de las dos compañías leonesas rondaba las 36 pesetas/tonelada¹⁷³, pero el transporte por el ferrocarril de La Robla hasta la capital vizcaína suponía incrementar el precio del mineral de Ciñera-Matallana en 35 pesetas/tonelada, y el de Sabero en 30 pesetas/tonelada¹⁷⁴, por lo que sus precios en Bilbao, 71 y 66 pesetas/tonelada, resultaban ser un 27 y un 18 por 100 más elevados que los ingleses y asturianos.

El panorama no parecía, pues, muy halagüeño para Hulleras de Sabero. Y sin embargo, un crucial acontecimiento que tuvo lugar en 1928 permite sostener la hipótesis de que las dificultades comerciales de esta compañía no resultaron tan graves como las de la Vasco-Leonesa. Ese año, la oferta pública de adquisición de acciones realizada por Ferrocarriles de La Robla a los accionistas de Hulleras de Sabero terminó con prácticamente todos los títulos de la empresa minera en poder de la compañía ferroviaria¹⁷⁵, que se aseguró, de esta forma, el suministro de combustible y el tráfico de carbón de su destacado cliente, poniendo punto final a sus frecuentes enfrentamientos¹⁷⁶. No es posible aseverar que esta operación se viera influida por el interés de MZA en las minas de Sabero, pero la cercanía de la fechas (el Informe Tombelaine es de 1927) parece mucho más que una casualidad.

Esta trascendental operación tuvo lugar pocos meses después de que prácticamente la totalidad del capital social de Ferrocarriles de La Robla cambiase de manos, yendo a parar buena parte de él (un 40 por 100) al Banco de Bilbao y al Banco de Vizcaya, con lo que Hulleras de Sabero pasó, de hecho, a formar parte del grupo de empresas controlado por los dos grandes bancos. Es muy posible que existiera también una relación entre ambos acontecimientos, máxime cuando las difíciles relaciones entre la empresa minera y la ferroviaria se remontaban, como hemos tenido ocasión de comprobar, hasta sus propios orígenes.

¹⁷³ Éste es el precio medio de la hulla leonesa en origen en el período 1931-1934 según la *Estadística Minera*.

¹⁷⁴ Estos precios resultan de aplicar la tarifa del ferrocarril 0,125 pesetas por tonelada y kilómetro a la distancia entre Bilbao y las dos localidades leonesas (La Robla y Sabero).

¹⁷⁵ La oferta pública de adquisición de acciones fue aceptada por 29.763 acciones de las 30.000 que formaban el capital de Hulleras de Sabero (Fernández Díaz-Sarabia, 2003). El comprador pagó por ellas 5.736.000 pesetas, según la documentación que se conserva en el Archivo Histórico del Banco Bilbao Vizcaya.

¹⁷⁶ De los dieciséis miembros del consejo de administración de la compañía ferroviaria, diez fueron nombrados por los dos bancos, y cuatro fueron designados en virtud del acuerdo firmado con Hulleras de Sabero (Fernández Díaz-Sarabia, 2003, 61).

Si para Hulleras de Sabero la nueva composición de su accionariado significó el inicio de un período marcado por una situación de dependencia que, aunque no siempre respecto a las mismas entidades, se prolongaría hasta la actualidad, para la cuenca minera supuso que los centros donde radicaba el poder de decisión sobre los procesos en los que se apoyaba su estructura social y económica se encontraran cada vez más lejos de los auténticos intereses del territorio. Pero, de momento, la demanda de carbón de las empresas del influyente conglomerado financiero facilitó la comercialización de la producción de Hulleras de Sabero, que se consolidó como el segundo productor leonés, por detrás de MSP.

A ello contribuyó también de forma decisiva la profunda reorganización que llevaron a cabo sus nuevos propietarios. Una reestructuración que, entre 1928 y 1935, bajo la dirección de José León Izaguirre Porset, supuso la modernización de las explotaciones, el fin del problemático sistema de subcontratas, la expansión de la producción de carbón (tabla 26) y de aglomerados¹⁷⁷, y la realización de una sobresaliente obra social, especialmente en el campo de la construcción de viviendas.

4.3.3. Una industria concentrada, dependiente del ferrocarril y liderada por MSP

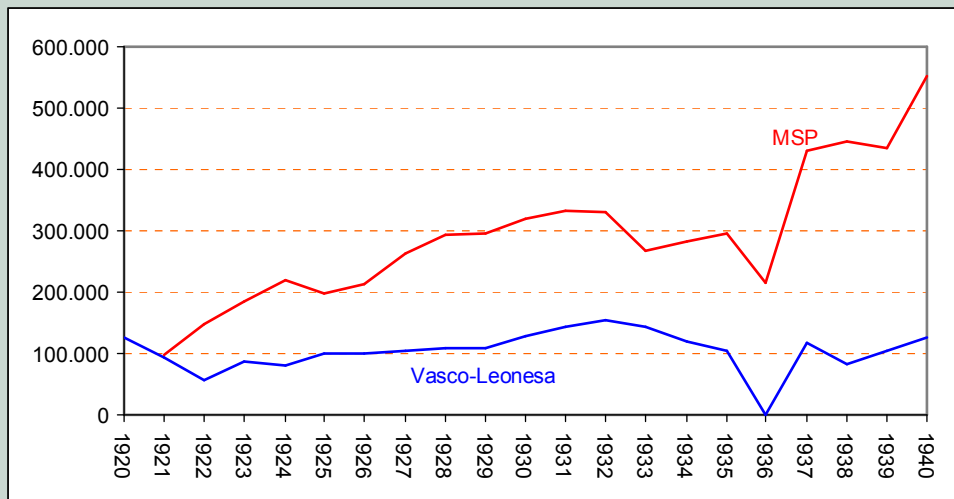
Durante toda la etapa que estamos examinando, los ferrocarriles continuaron siendo los únicos mercados francos para las dos grandes compañías que operaban al este del Bernesga. Es más, en este modo de transporte, con sólo un 3 por 100 de las locomotoras eléctricas en 1930, residía la base del negocio carbonero nacional, como claramente lo demuestra el hecho de que en 1932 los ferrocarriles españoles demandaran dos millones de toneladas de las seis a las que ascendió el consumo nacional de carbón (Anes, 1978). Ahora bien, el proceso de electrificación, aunque lento, significaba a la larga una gran amenaza para la industria carbonera, tanto más grave cuanto mayor fuera la dependencia de cada compañía respecto al mercado ferroviario.

En este escenario se forjó el protagonismo de MSP. Su producción de carbón se multiplicó por más de cinco entre 1920 y 1940 (figura 43), mientras que la fabricación de aglomerados alcanzó, en 1939, las 119.000 toneladas, el triple que en 1922 y más del doble que la lograda por la Vasco-Leonesa. El productor lacianiego se convertía, de este modo, en la principal empresa carbonera leonesa. La política netamente expansiva de los primeros años de actividad de MSP, basada en la compra de minas, era sólo la razón aparente de su espectacular evolución. La fortaleza de sus ventas de carbones —apoyada en la demanda ferroviaria y, sobre todo, en el dinamismo de su mercado natural, Ponferrada, y en general el Bierzo— constituía el verdadero motor del avance imparable de MSP¹⁷⁸.

¹⁷⁷ El 1 de marzo de 1929, Hulleras de Sabero alquiló una fábrica de aglomerados propiedad de Industria y Ferrocarriles (sociedad creada por Ferrocarriles de La Robla), ubicada en la margen izquierda del río Cadagua, en el barrio de Luchana (Baracaldo). El canon de arrendamiento se fijó en 50 céntimos por tonelada fabricada, con un mínimo de 2.000 pesetas por trimestre. Ante las perspectivas del mercado de aglomerados, Hulleras de Sabero abandonó este centro productivo en abril de 1933 (Archivo Histórico del Banco Bilbao Vizcaya).

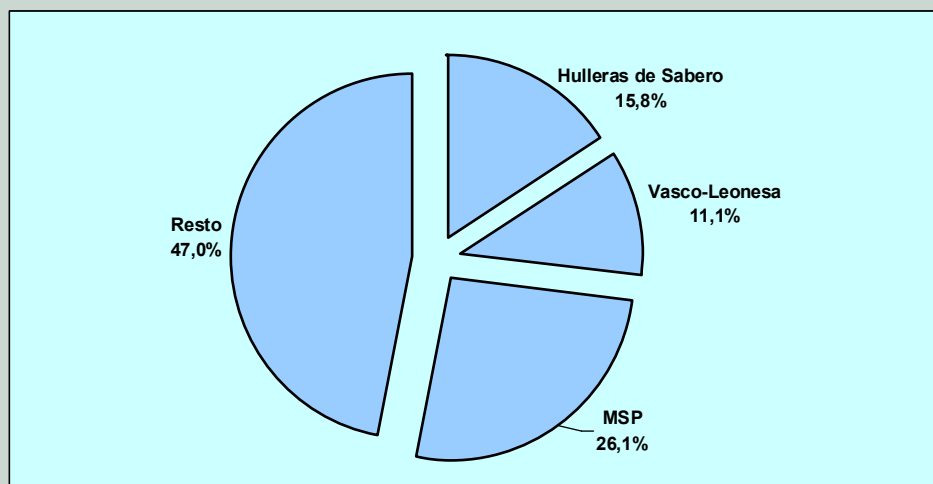
¹⁷⁸ Vega (2003, 80) señala que la entrada en funcionamiento en 1925 de la fábrica de Cementos Cosmos, S. A. en Toral de los Vados facilitó la salida de la producción de menudos de MSP.

Figura 43
Producción comercial de la Vasco-Leonesa y MSP, 1920-1940 (toneladas)



Fuente: Anes y Tascón (1993) y Vega (2003)

Figura 44
Estructura de la producción comercial en la minería leonesa del carbón en 1934



Fuente: *Estadística Minera y Metalúrgica de España*, Dirección General de Minas y Combustibles (1936), Anes y Tascón (1993), y Vega (2003)

El elevado grado de concentración de la industria carbonera leonesa queda de manifiesto al comprobar que en los años treinta sus tres principales compañías generaban más de la mitad de la producción comercial de la provincia, y sólo una de ellas, MSP, más de la cuarta parte (figura 44). La *Guía de los carbones de León y Palencia*, publicada por la Dirección General de Minas y Combustibles en 1936, ofrece una imagen detallada del estado en el que se encontraba, en vísperas de la Guerra Civil, la minería en las cuencas leonesas¹⁷⁹. La mayor producción correspondía a Villablino con 282.000 toneladas, aportadas básicamente por MSP

¹⁷⁹ Todos los datos utilizados a continuación proceden de la fuente mencionada (Dirección General de Minas y Combustibles, 1936).

(221.000)¹⁸⁰, a la que acompañaban dos empresas más: Hijo de Teófilo Álvarez (35.800) e Hijo de Baldomero García Sierra (25.100). El Bierzo (271.000 toneladas y 30 productores activos) y Sabero (270.050 toneladas) seguían a la cuenca lacianiega. El cuarto lugar lo ocupaba Ciñera-Matallana con una producción de 200.000 toneladas.

TABLA 25
Empresas mineras en Ciñera-Matallana en 1934

Empresa	Grupos mineros	Ubicación	Toneladas
Vasco-Leonesa	Minas: Emilia, Pastora y otras	Santa Lucía y Ciñera	116.100
Valle y Díez	Collín, Bardaya y Picalín (minas: Conchita, Mercedes, Milagro de Guadalupe y otras)	Matallana y Orzonaga	48.700
Alfonso Peña y Veá Murguía	Mina La Carmonda	La Valcueva	20.100
Antonio Amilivia	El Oro (mina San José)	Orzonaga	6.500
Manuel García	Coto San José, (minas: Flor, San José, San Nicolás y otras)	Orzonaga	6.000
Ambrosio García	Mina Manuela	Orzonaga	600
Juan Barrón	Mina Mercedes	Orzonaga	300
Martín García	Mina Concha	Orzonaga	300
José Oricheta	Minas Dos Amigos y Varios Amigos	Orzonaga	100
Félix Alonso	Mina Isabelina	Coladilla	350
Total			199.050

Fuente: Dirección General de Minas y Combustibles (1936)

En Ciñera-Matallana (tabla 25), la posición de dominio de la Vasco-Leonesa, que extraía el 58 por 100 del carbón obtenido en la cuenca, era clara. La sociedad Valle y Díez (la misma que construiría el lavadero de la Vasco-Leonesa), con un 24 por 100 de la producción, ocupaba el segundo lugar, pero muy lejos de la compañía de Santa Lucía. Las seguía la mina La Carmonda (propiedad de Alfonso Peña y Veá Murguía), que representaba sólo el 10 por 100. Las tres compañías aportaban, pues, el 92 por 100 de la producción de Ciñera-Matallana. El resto eran pequeños productores que operaban con medios precarios en las proximidades de Orzonaga (salvo Félix Alonso, cuya mina estaba en Coladilla). De hecho, sólo las tres mayores empresas disponían de cargadero propio sobre ferrocarril. La Vasco-Leonesa en Santa Lucía (ferrocarril del Norte) con capacidad para 50 vagones. De la misma capacidad era el de Valle y Díez, que enlazaba, mediante un ferrocarril minero de algo más de dos kilómetros, con la línea de La Robla en Matallana. La Carmonda disponía del suyo, con cabida sólo para ocho vagones, en La Valcueva. Los demás mineros se veían en la necesidad de transportar el carbón por carretera o caminos, generalmente, hasta la estación de Matallana, recorriendo distancias que oscilaban entre los tres y los nueve kilómetros. Las únicas instalaciones de beneficio existentes en la cuenca eran tres fábricas de aglomerados situadas en Santa Lucía, La Robla y Matallana, la primera, propiedad de la Vasco-Leonesa, y las dos últimas de Valle y Díez.

¹⁸⁰ Probablemente esta cifra incluya sólo la producción de hulla de MSP. Según Vega (2003), la producción vendible de esta compañía en 1934 ascendió a 282.644 toneladas, de las que 221.133 eran de hulla y 61.265 de antracita.

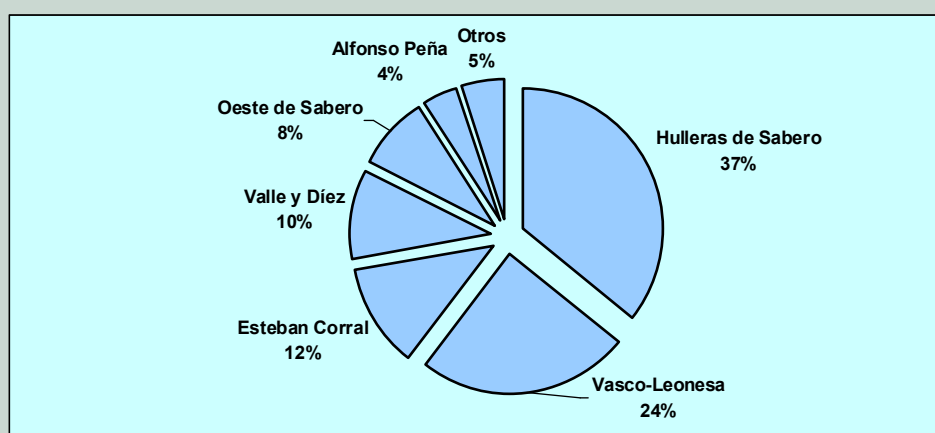
TABLA 26
Empresas mineras en Sabero en 1934

Empresa	Grupos mineros	Ubicación	Toneladas
Hulleras de Sabero	Minas Sabero números 1 al 12 y otras	Sabero	170.800
Esteban Corral	Minas Perla, Única y otras	Oceja	57.200
Oeste de Sabero y Veneros	Minas Sin Nombre, San Juan, Veneros, Antonio, Fausta y otras	Veneros	39.800
Federico Amor	Mina Eglantine	Sabero	1.600
Anselmo Villar	Mina Fortuna	Veneros	650
Total			270.050

Fuente: Dirección General de Minas y Combustibles (1936)

En la cuenca de Sabero (tabla 26), según las estadísticas oficiales había cinco productores, pero sólo tres eran mineros de cierta envergadura: Hulleras de Sabero, Esteban Corral, y Oeste de Sabero y Veneros¹⁸¹, que aportaban el 63, 21 y 15 por 100, respectivamente, de la producción de la cuenca (es decir, el 99 por 100 entre los tres). De manera que la concentración de la producción resultaba incluso algo mayor aquí que en Ciñera-Matallana. Los tres disponían de cargadero propio: Hulleras de Sabero en Vegamediana (con capacidad para 150 vagones), Esteban Corral en La Ercina (16 vagones) y Oeste de Sabero y Veneros en La Losilla. El enlace entre las minas y el cargadero se realizaba mediante ferrocarril minero, salvo en el caso de Oeste de Sabero y Veneros que utilizaba para tal fin un cable aéreo de 5,5 kilómetros. Las únicas instalaciones de beneficio eran las de Hulleras de Sabero (la fábrica de aglomerados y las baterías de hornos de coque de Vegamediana), si bien Esteban Corral producía coque de pila.

Figura 45
Participación de las principales compañías mineras en la producción de las cuencas orientales, 1934



Fuente: Dirección General de Minas y Combustibles (1936)

¹⁸¹ Los problemas de Oeste de Sabero y Veneros eran tan graves a la altura de 1932 que, en el *Diario de León* del día 18 de mayo de ese año, se lee: «Comunican de Boñar que la Sociedad de minas del Oeste de Sabero y Veneros han [sic] procedido al cierre de las explotaciones que en dichos lugares poseen, debido a la poca cantidad de mineral que se consigue extraer y a que, según manifiestan, dan escaso rendimiento los obreros por ello. Mañana jueves se reunirán los propietarios con el jurado mixto de la provincia para lograr solucionar el conflicto que ha dejado sin trabajo a más de 300 obreros».

Muy diferente era la situación de la cuenca de Valderrueda. A finales de 1934, sólo una empresa, Antracitas de Besande, permanecía activa. La exigua producción de sus minas (La América y otras, ubicadas entre las localidades de Besande y Caminayo), 6.800 toneladas de antracita, se transportaba por pista y carretera hasta la estación de Guardo, distante unos 15 kilómetros de las explotaciones. En ese mismo año habían paralizado sus explotaciones S. A. Basauri y Antracitas de León, la primera asentada en la zona de Prado de la Guzpeña (minas Peral, Vizcaya y Santo Domingo); y la segunda, en La Espina (mina Los Eugénios)¹⁸². En 1933 había hecho lo propio Domingo Berriatúa, propietario de la mina Alfonsa.

En 1934, las tres cuencas orientales extraían el 44 por 100 de la hulla y la antracita leonesas, 475.900 toneladas, cuyo reparto entre las principales compañías (figura 45) no hacía sino corroborar la supremacía de Hulleras de Sabero y la Vasco-Leonesa.

4.4. Cambios urbanísticos en Sabero y despome demográfico en Ciñera-Matallana

Por supuesto, las transformaciones que acaecieron en las cuencas orientales leonesas durante los años analizados en este capítulo no se limitaron a las dos que sirven de título a este apartado. Se trata simplemente de las más llamativas. A su lado destacan también las nuevas infraestructuras promovidas directa o indirectamente por la industria carbonera y los impactos ambientales de esta actividad. Lógicamente, no todos los cambios espaciales tuvieron su motor principal en los avatares de la minería; es el caso del estancamiento demográfico de Ciñera-Matallana, consecuencia directa de la Guerra Civil.

Pero que las terribles secuelas de este hecho trágico y excepcional incidieran en la demografía de las zonas más castigadas por él no significa que las distintas fases por las que discurrió, desde 1914 hasta 1940, la industria carbonera leonesa no tuvieran su fiel reflejo en la evolución demográfica de las cuencas mineras de la provincia. En conjunto, éstas aumentaron sus efectivos en un 22 por 100 de 1910 a 1940; pero ni la distribución espacial ni la temporal de este crecimiento fueron uniformes (tabla 27).

TABLA 27

Población de derecho de las cuencas mineras leonesas, 1910, 1920, 1930 y 1940

	1910	1920	1930	1940	Variación porcentual			
					10-20	20-30	30-40	10-40
Sabero	5.944	7.768	8.883	10.727	30,69	14,35	20,76	80,47
Villablino	7.908	9.898	11.530	12.794	25,16	16,49	10,96	61,79
Valderrueda	4.497	5.299	5.301	5.078	17,83	0,04	-4,21	12,92
El Bierzo	34.658	36.567	36.140	39.068	5,51	-1,17	8,10	12,72
Ciñera-Matallana	13.232	16.046	14.847	13.424	21,27	-7,47	-9,58	1,45
Total	66.239	75.578	76.701	81.091	14,10	1,49	5,72	22,42

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

¹⁸² Antracitas de León contaba también con explotaciones en Toreno.

Las diferencias espaciales resultaron notables: en un extremo, las cuencas de Sabero y Villablino registraron incrementos poblacionales superiores al 80 y al 61 por 100, respectivamente; en el otro, Ciñera-Matallana tenía prácticamente la misma población en 1940 que en 1910. En el plano temporal, el crecimiento demográfico más intenso, auspiciado por la euforia minera ocasionada por la Primera Guerra Mundial, tuvo lugar en la segunda década del siglo; en cambio, en los años veinte y treinta (en estos últimos, con la notable excepción de la cuenca berciana) o se atenúa el crecimiento o hace acto de presencia una auténtica regresión demográfica. A continuación analizaremos con más detenimiento estos períodos tan diferentes de la historia de la minería leonesa, tratando de poner de relieve sus efectos sobre el territorio.

Entre 1910 y 1920, de las cinco cuencas mineras definidas en este trabajo, únicamente el Bierzo, cuyo auge aún tendría que esperar, experimentó un crecimiento demográfico suave que no alcanzó el 6 por 100. En las demás, superó el 17 por 100. La población de Ciñera-Matallana aumentó un 21 por 100; la de Sabero, un 31 por 100; la de Valderrueda, pese a carecer de empresas de tamaño significativo, un 18 por 100; y la de Villablino, un 25 por 100 (tabla 27). Si tenemos en cuenta que en el conjunto de la provincia el crecimiento se situó en el 4 por 100, parece fuera de toda discusión la afirmación de que la minería del carbón se erigió en la principal fuerza impulsora del desarrollo económico leonés en la segunda década del siglo XX. El gran dinamismo de la cuenca de Villablino anunciaba, además, el inicio del desplazamiento hacia el oeste del centro de gravedad de la industria carbonera leonesa. Sólo Sabero parecía capaz de defender la primacía ostentada hasta entonces por los territorios mineros orientales.

Pero de momento, con tres cuencas mineras en su territorio, una de ellas en una extraordinaria fase expansiva, corrían buenos tiempos para la Montaña Centro-Oriental, cuyo aumento poblacional superó al del resto de las comarcas leonesas (figura 46), y triplicó, en términos porcentuales, al registrado en el conjunto de una provincia lastrada por la debilidad de sus territorios agrarios meridionales. El segundo lugar lo ocupó la Montaña Occidental, donde la actividad de MSP se traducía también en una notable expansión demográfica, aunque considerablemente más débil que la de su vecina del este.

Dentro de la Montaña Centro-Oriental, La Pola de Gordón y Cistierna registraron los mayores crecimientos demográficos en términos absolutos, superando los 7.000 y 4.000 habitantes, respectivamente (tabla 28). La localidad de Cistierna, muy cerca ya de los 2.000 habitantes en 1920, se convertía en la más poblada de la comarca, seguida de Santa Lucía (1.340) y La Robla (1.291), y muy lejos ya de Boñar, que venía padeciendo un cierto estancamiento demográfico (tabla 29)¹⁸³.

Este escenario experimentó un giro radical en las dos décadas siguientes. Por un lado, porque, como se aprecia al comparar los mapas de las figuras 46 y 47, fueron ahora la capital y los territorios agrarios del sur los más favorecidos por el aumento poblacional. Y, por otro, porque las crisis y la Guerra Civil incidieron de manera desigual en las comarcas mineras, resultando especialmente perjudicadas dos de las tres integradas en la Montaña Centro-Oriental (Ciñera-Matallana y Valderrueda), una circunstancia que contribuyó decisivamente a que esta comarca perdiese el 1,22 por 100 de sus efectivos.

En Valderrueda, donde habían proliferado las pequeñas explotaciones, la coyuntura de los años veinte y treinta frenó el crecimiento de la población (tabla 27). La merma de efectivos aconteció sólo en los años treinta; pero, como el estancamiento demográfico había sido la nota

¹⁸³ La población de la localidad de Boñar pasó de 1.096 efectivos en 1910 a 1.206 en 1920.

característica de la década anterior, la cuenca perdió más de un 4 por 100 de su población en el conjunto de esos veinte años. La evolución más negativa tuvo lugar en la zona occidental de la cuenca, donde Prado de la Guzpeña y Cerezal fueron dos de los pocos núcleos mineros de las cuencas orientales cuya población disminuyó entre 1910 y 1940 (tabla 29). En este último año, las localidades más importantes continuaban siendo las mismas que en 1910: Morgovejo y Valderrueda, que, pese a su crecimiento del 24 por 100, contaban tan sólo con 576 y 405 habitantes, respectivamente. En el crecimiento de Morgovejo influyó la apertura en 1927 de su balneario de aguas medicinales¹⁸⁴.

Pero, sin duda, lo más llamativo es el desplome demográfico de Ciñera-Matallana. Son precisamente los municipios de esta cuenca —junto con Valdelugeros, Maraña, Prado de la Guzpeña y Cármenes— los que ocupan, con retrocesos superiores al 10 por 100, los últimos lugares de la clasificación que atiende a la variación porcentual de la población de la Montaña Centro-Oriental entre 1920 y 1940 (figura 47). Los cinco municipios que forman la cuenca de Ciñera-Matallana están, además, entre los 23 términos leoneses con una evolución demográfica más negativa en el conjunto de las dos décadas. De hecho, el notorio descenso demográfico de los municipios occidentales de la Montaña fue el principal responsable de la pérdida de efectivos de esta comarca entre 1920 y 1940.

No obstante, durante los años veinte las dos principales localidades mineras de Ciñera-Matallana continuaron creciendo (tabla 29): Santa Lucía superaba los 1.500 habitantes en 1930; y Ciñera (junto con La Vid), los 900. El problema de la vivienda se agudizaba y la Vasco-Leonesa lo afrontó con la compra al Monte de Piedad de León de un grupo de seis edificios en Santa Lucía (Anes y Tascón, 1993). Estos bloques, de tres plantas y con capacidad para alojar a 36 familias, aún se conservan (foto 25).

El derrumbe demográfico que sobrevino en la década siguiente afectó extraordinariamente a Santa Lucía y Ciñera, y, en menor medida, a las demás localidades ubicadas junto al Bernesga. La Guerra Civil, cuyos efectos resultaron aquí especialmente funestos, fue el factor determinante del descenso poblacional. El frente se situó, en principio, en La Robla. Las poblaciones ubicadas en la carretera que une esta localidad con el puerto de Pajares —sometidas a un intenso bombardeo por parte de la Legión Cóndor, y algunas incendiadas por los milicianos antes de su retirada en septiembre de 1937— quedaron totalmente destruidas. Las secuelas demográficas fueron las que cabía esperar: en 1940, Santa Lucía tenía 889 habitantes (653 menos que diez años antes), y el grupo formado por Ciñera y La Vid sólo contaba con 673 efectivos (234 menos que en 1930).

Obviamente, la demografía eclipsa prácticamente cualquier otro aspecto relativo a la evolución de Ciñera-Matallana durante la etapa que estamos analizando. No obstante, es obligado mencionar una notable mejora infraestructural, muy relacionada con el carbón y que ya adelantábamos en el capítulo anterior: la construcción en 1923 del ramal entre Matallana y León del ferrocarril de La Robla¹⁸⁵.

El declive de Valderrueda y Ciñera-Matallana en los años veinte y treinta contrasta con el dinamismo de la cuenca de Villablino (la población del municipio de Villablino aumentó un 58 por 100) y de la cuenca berciana, donde el auge de la antracita hizo que los efectivos demográficos del pequeño municipio de Fabero se incrementaran un 52 por 100 entre 1920 y

¹⁸⁴ Una Real Orden de 22 de enero de 1927 autorizó la apertura al servicio público del establecimiento y el embotellamiento de sus aguas (*Gaceta de Madrid* 25 de 25 de enero de 1927).

¹⁸⁵ El 17 de agosto de 1920 la subasta para adjudicar la concesión del ferrocarril estratégico de León a Matallana (sección de Figaredo a León) se declaró desierta por falta de licitadores. El 10 de septiembre de 1920 se le otorgó la concesión a la compañía Industria y Ferrocarriles (*Gaceta de Madrid* 272 de 28 de septiembre de 1920).

1940. En el mapa de la figura 47, resulta evidente el desplazamiento de la actividad provincial hacia el sur y el oeste, en tanto que en el cuadrante nororiental sólo quedaba la cuenca de Sabero como testigo de su antigua pujanza. Eso sí, esta cuenca, situada entre las dos que más retrocedieron, fue paradójicamente la que registró el más intenso crecimiento poblacional en los años veinte y treinta.

TABLA 28

Población de derecho de los municipios de la Montaña Centro-Oriental, 1920, 1930 y 1940

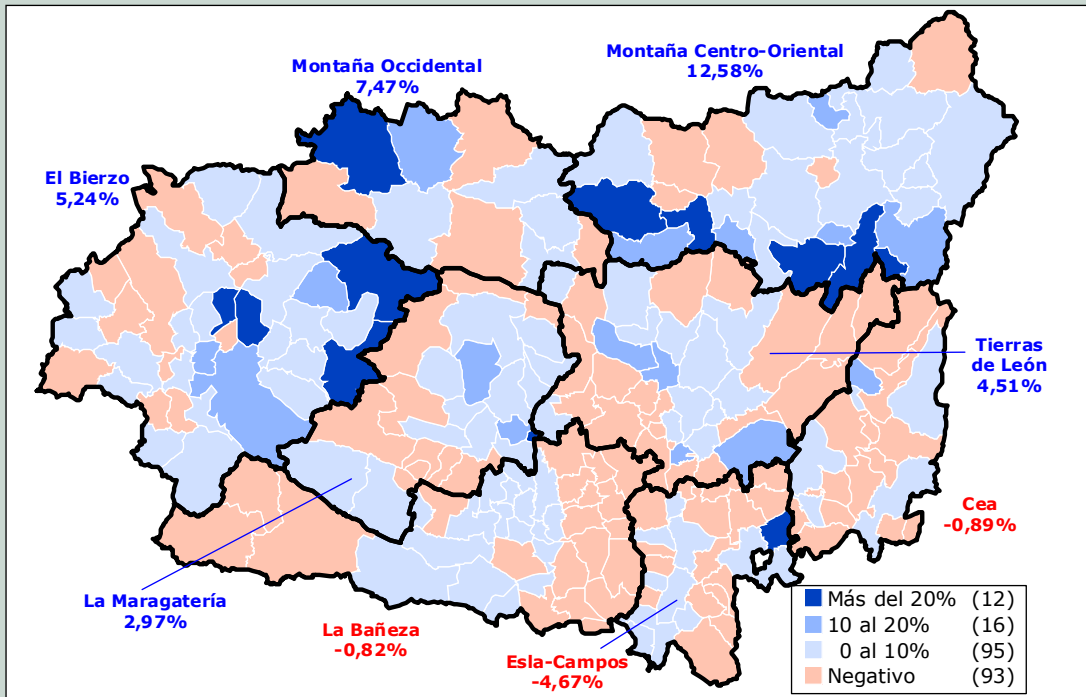
	1920	1930	1940	Variación porcentual			
				10-20	20-30	30-40	10-40
Sabero	1.741	2.676	3.403	10,12	53,70	27,17	115,24
La Ercina	1.873	2.202	2.532	25,70	17,57	14,99	69,93
Cistierna	4.154	4.005	4.792	44,59	-3,59	19,65	66,79
Matallana de Torío	2.778	2.464	2.475	34,07	-11,30	0,45	19,45
Prioro	1.246	1.301	1.360	7,23	4,41	4,53	17,04
Vegaquemada	1.979	2.140	2.216	3,50	8,14	3,55	15,90
Burón	1.598	1.774	1.794	3,16	11,01	1,13	15,82
Valderrueda	4.405	4.519	4.363	16,10	2,59	-3,45	15,00
La Vecilla	1.172	1.149	1.146	16,39	-1,96	-0,26	13,80
Acebedo	821	884	915	0,49	7,67	3,51	12,00
Riaño (*)	2.317	2.529	2.489	1,31	9,15	-1,58	8,83
Posada de Valdeón	1.178	1.276	1.287	-0,84	8,32	0,86	8,33
Oseja de Sajambre	1.290	1.444	1.275	9,32	11,94	-11,70	8,05
Boñar	5.073	4.861	5.038	8,10	-4,18	3,64	7,35
La Pola de Gordón	7.069	6.599	5.789	26,41	-6,65	-12,27	3,52
Boca de Huérgano	2.600	2.602	2.602	2,89	0,08	0,00	2,97
Puebla de Lillo	1.594	1.488	1.563	3,84	-6,65	5,04	1,82
Prado de la Guzpeña	894	782	715	27,17	-12,53	-8,57	1,71
Crémenes	2.749	2.571	2.622	4,48	-6,48	1,98	-0,34
La Robla	3.705	3.430	3.039	19,98	-7,42	-11,40	-1,59
Villamanín	3.643	3.857	3.273	8,68	5,87	-15,14	-2,36
Maraña	539	483	432	17,94	-10,39	-10,56	-5,47
Reyero	598	579	561	-2,29	-3,18	-3,11	-8,33
Valdepiélagos	1.478	1.380	1.299	2,92	-6,63	-5,87	-9,54
Valdelugeros	1.679	1.568	1.357	-1,35	-6,61	-13,46	-20,27
Vegacervera	1.016	974	822	-2,68	-4,13	-15,61	-21,26
Cármenes	2.488	2.185	1.768	-0,44	-12,18	-19,08	-29,25
Total	61.677	61.722	60.927	12,58	-6,00	-0,55	5,24

(*) En la segunda década del siglo, el municipio de Pedrosa del Rey se segregó de Riaño.

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

Figura 46

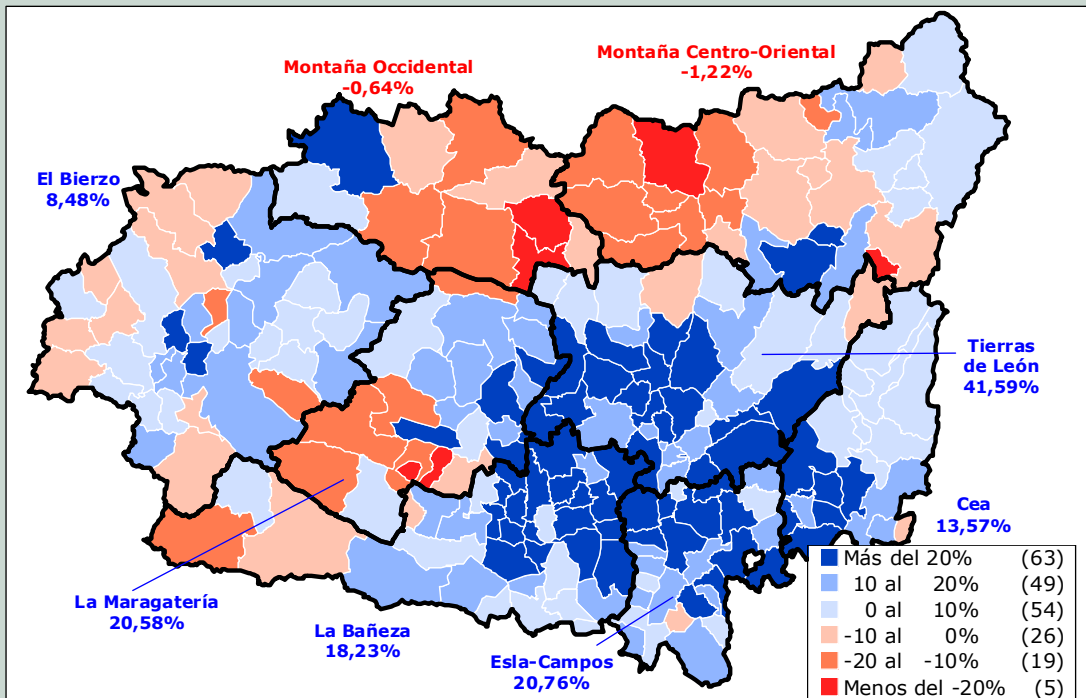
Crecimiento demográfico de las comarcas y los municipios leoneses entre 1910 y 1920



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

Figura 47

Crecimiento demográfico de las comarcas y los municipios leoneses entre 1920 y 1940



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

La menor incidencia de la Guerra Civil, el control de la actividad extractiva por una gran compañía integrada en un destacado grupo empresarial e incluso las dificultades técnicas del yacimiento —que hicieron que las necesidades de mano de obra de Hulleras de Sabero aumentaran— son factores a tener en cuenta a la hora de explicar la corriente inmigratoria que elevó la población de la cuenca un 38 por 100 entre 1920 y 1940. Este auge poblacional, especialmente intenso en las localidades mineras del valle del río Horcado, resultó suficiente para que, el 10 de enero de 1927, el municipio de Sabero se segregara del de Cistierna¹⁸⁶.

En los años veinte, el 42 por 100 del crecimiento demográfico de la cuenca tuvo lugar en el conjunto formado por Saelices, el barrio de La Herrera y Olleros, que pasó de 815 a 1.282 habitantes, es decir, su población creció un 57 por 100. Además, el moderado crecimiento de los dos núcleos centrales colocaba, en 1930, la población de Cistierna por encima de los 2.000 habitantes, y la de Sabero muy cerca de los mil (en 1.076 si le añadimos los 101 habitantes de Vegamediana).

En la década siguiente, los habitantes de Saelices, el barrio de La Herrera y Olleros aumentaron otro 22 por 100, situándose en 1.562. En 1940, Cistierna, con 2.671 habitantes, era el núcleo más poblado de la Montaña Centro-Oriental; y Sabero, con 1.385, el tercero, muy cerca de Boñar, que, con 1.414 habitantes, ocupaba el segundo lugar.

El extraordinario crecimiento de Sabero ocasionó sustanciales transformaciones en su patrimonio inmobiliario, en su mayor parte promovidas por Hulleras de Sabero con el objetivo de proporcionar viviendas y servicios a las familias de su creciente plantilla. La llamada Casa Chamorro —que aún puede contemplarse enfrente del actual edificio del Ayuntamiento—, construida en 1925 para albergar a los ingenieros de la compañía, es una buena muestra del interés constructor de la compañía minera (foto 26).

Pero más importantes resultaron las iniciativas del que fuera director de Hulleras de Sabero de 1928 a 1935, José León Izaguirre (Prado, 1995). Entre ellas cabe destacar la construcción, a comienzos de los años treinta¹⁸⁷, del hospital que lleva su nombre (en funcionamiento hasta el cierre de las explotaciones) y de diversos edificios para viviendas. Todas estas obras se llevaron a cabo en el emplazamiento de algunas instalaciones del antiguo complejo siderúrgico de San Blas, dando lugar a un interesante conjunto urbanístico que aún se conserva (figura 48 y foto 27). Concretamente, los edificios se levantaron entre la lonja de laminación y el pozo Sucesiva, a lo largo de la denominada calle de Atrás (hoy Enrique de Borda) y el camino a Olleros (hoy calle de Venancio Echevarría). En función de sus características, es posible distinguir cuatro grupos de edificios de viviendas.

El primero lo encontramos en la actual calle de Venancio Echevarría. Lo componen doce casas adosadas unifamiliares, con jardín delantero, zócalo de mampostería y fachada simétrica con balcón central, destinadas inicialmente a los empleados de la empresa. Se disponen a la derecha (ocho) y a la izquierda (cuatro) del hospital Izaguirre (foto 28).

¹⁸⁶ El anuncio de la constitución del Ayuntamiento de Sabero se publicó en la *Gaceta de Madrid* el día 23 de enero de 1927.

¹⁸⁷ Los años de construcción de los diferentes edificios han sido proporcionados por el que fuera responsable del mantenimiento de las viviendas de Hulleras de Sabero y topógrafo de esta empresa, D. Enrique Blanco Solís. Castrillo (2001, 332) considera que en 1929 el poblado de Hulleras de Sabero «presentaba ya una interesante estructura urbana».

TABLA 29

Población de hecho en las principales localidades de las cuencas orientales leonesas, 1910-1940

	1910	1920	1930	1940	Variación 1910-1940	
					Absoluta	%
Ciñera-Matallana						
<i>Sector Ciñera-Santa Lucía</i>						
La Robla	874	1.291	1.133	1.042	168	19,22
Santa Lucía	933	1.340	1.542	889	-44	-4,72
La Pola de Gordón	711	890	851	790	79	11,11
Ciñera y La Vid	648	833	907	673	25	3,86
Vega de Gordón	288	655	375	301	13	4,51
<i>Sector Matallana</i>						
Robles de la Valcueva	370	547	573	595	225	60,81
Orzonaga	342	471	446	397	55	16,08
Matallana	242	380	257	272	30	12,40
Sabero						
Cistierna	1.073	1.920	2.071	2.671	1.598	148,93
Sabero (*)	755	965	1.076	1.385	630	83,44
Olleros (**)	866	556	843	809	-57	-6,58
Saelices	247	259	439	753	506	204,86
La Ercina (***)	152	242	446	475	323	212,50
Santa Olaja de la Varga	232	308	290	371	139	59,91
Sorriba	256	317	300	356	100	39,06
Yugueros	230	281	313	345	115	50,00
Oceja de Valdellorma	109	237	260	326	217	199,08
Sotillos	125	159	158	238	113	90,40
Valderrueda						
Morgovejo	466	503	557	576	110	23,61
Valderrueda	326	406	383	405	79	24,23
Villacorta	252	298	323	334	82	32,54
Taranilla	277	341	304	263	-14	-5,05
Prado de la Guzpeña	219	294	185	214	-5	-2,28
Puente Almuhey		224	214	202	202	
Cerezal	212	325	208	199	-13	-6,13

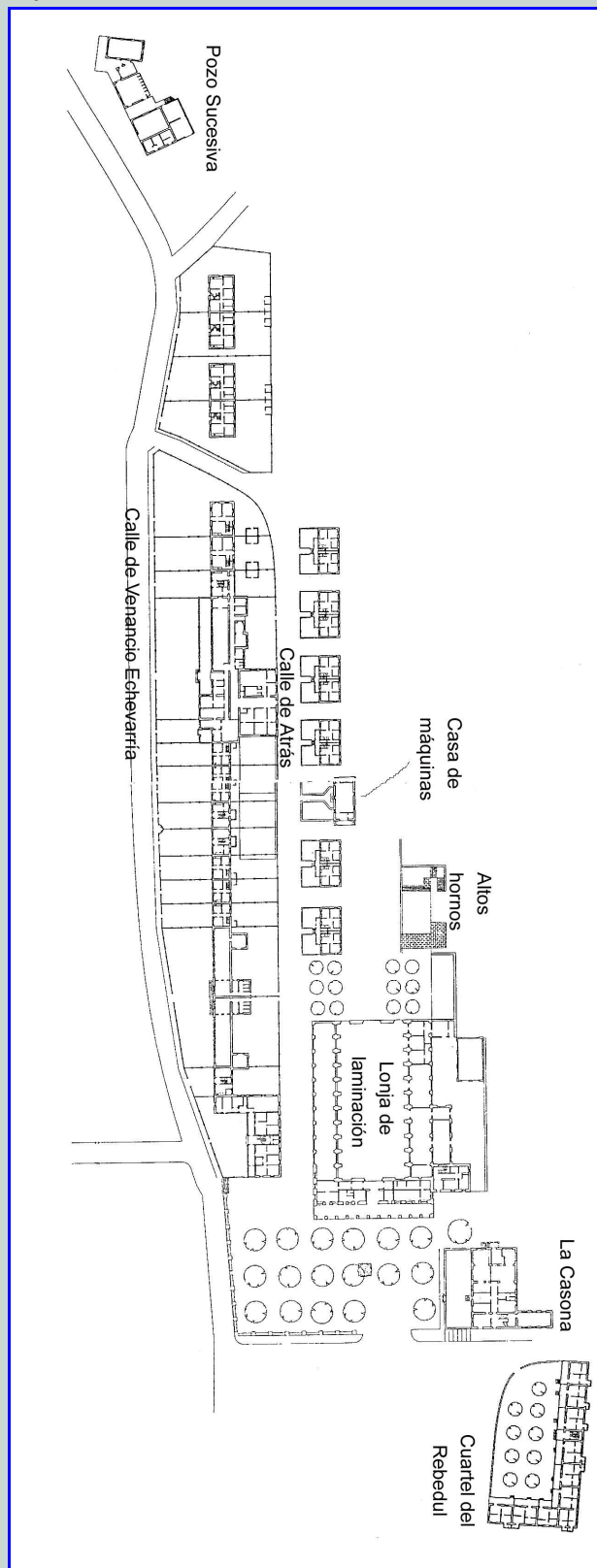
(*) En el *Nomenclátor* de 1940 no figura individualizada la población de Vegamediana. Para poder realizar las comparaciones se han agregado sus habitantes a Sabero. Los habitantes de Vegamediana fueron: 95 en 1910, 74 en 1920, y 101 en 1930.

(**) En el *Nomenclátor* de 1940 no figura individualizada la población del barrio de La Herrera. Para poder realizar las comparaciones se han agregado sus habitantes a Olleros. Los habitantes de La Herrera fueron: 218 en 1910, 184 en 1920, y 334 en 1930.

(***) La Ercina incluye la población del barrio San Pelayo o Las Casetas de Oceja: 51 habitantes en 1920 y 70 en 1930.

Fuente: *Nomenclátor*, Instituto Geográfico y Estadístico

Figura 48
Conjunto de San Blas en la década de los años treinta



Fuente: Castrillo (2001)

El segundo grupo se halla a continuación del anterior, cerca del pozo Sucesiva. Se trata de cuatro edificios de dos plantas con amplia parcela, escalera interior y una vivienda por planta, que se destinaron a capataces y empleados. Forman dos bloques separados de cuatro viviendas cada uno. Exhiben un código estilístico notable (foto 29) caracterizado por huecos con arcos, carpinterías muy divididas, fachada superior asimétrica (ventana estrecha en el centro, flanqueada por una ventana más amplia y un balcón), zócalo de mampostería, grandes aleros apoyados en tornapuntas y paramento bajo cubierta ejecutado en ladrillo visto.

El tercero lo forman seis bloques anteceditos de un jardín y ubicados en la acera norte de la calle de Atrás (paralela a la anterior), dos a la derecha (este) y cuatro a la izquierda (oeste) de la antigua casa de máquinas de la ferrería (foto 28). Cada bloque dispone de dos plantas (la baja con las paredes de mampostería) y dos viviendas por planta, en total, pues, 24 viviendas cuya finalidad consistió en alojar a obreros de la compañía. Al igual que en los típicos cuarteles, las entradas a las viviendas se sitúan en la fachada principal al final de un corto corredor. La escalera de acceso a la segunda planta es interior, pero abierta, está colocada en el centro del edificio y arranca y desemboca en la misma fachada. Como afirma Castrillo (2001, 336), esta tipología proporciona «el máximo de control de las circulaciones fuera de la vivienda, algo que las sitúa muy cercanas a la concepción de los alojamientos modelo de Henry Roberts para la Great Exhibition de Londres». Sin embargo, no es posible aseverar que ésa fuera precisamente la finalidad de tal tipo de construcción en el caso que nos ocupa.

Finalmente, al otro lado de la acera de la calle Enrique de Borda, al este del hospital, se levanta un bloque con tres edificios de dos plantas y dos viviendas por planta, cuyos rasgos recuerdan a las viviendas ubicadas junto a Sucesiva, aunque carecen del balcón, el zócalo de mampostería y los amplios aleros característicos de estas últimas (foto 30).

Para suministrar los servicios que la creciente población de Sabero precisaba, la antigua casa de máquinas se reconvirtió en escuela infantil, y en la lonja de laminación de la ferrería se habilitaron un economato, un almacén y una panadería.

Si la vivienda mejoró en Sabero durante estos años, las infraestructuras, salvo las relacionadas con la minería, progresaron muy lentamente. Habría que esperar hasta septiembre de 1925 para que se inaugurara, en las cercanías de la localidad de Sabero, el puente sobre el río Esla que sustituyó a la barcaza que, dirigida por un cable, unía hasta entonces las dos orillas¹⁸⁸. El camino vecinal entre Boñar y Sabero debió de construirse entre 1928 y 1935 a juzgar por el comentario de Prado (1995): «El señor Izaguirre, una vez construido el camino vecinal Boñar-Sabero, quiso evitar las zonas estrechas, tortuosas y peligrosas de su paso por la villa y no tuvo fortuna al encontrar resistencia en el vecindario agrícola, que se aferraba a sus fincas».

El ferrocarril entre Cistierna y Palanquinos, tan anhelado por Revilla, continuó siendo sólo un proyecto, pese a que los informes oficiales aconsejaban que el Estado contribuyera a su construcción al «considerar que facilitará la estructuración de la red de vía estrecha del Norte con la de Castilla y para dar salida hacia el interior en condiciones económicas a los carbones de la cuenca que tiene por centro Cistierna». Y pese a que, entre 1928 y 1929, se dieron algunos pasos para hacerlo realidad. Un Real Decreto-Ley de 16 de marzo de 1928 (a cuya exposición pertenece la cita anterior) lo declaró de utilidad pública con derecho a la expropiación forzosa¹⁸⁹. En 1929, el Estado se comprometió a subvencionar su construcción con 164.500 pesetas/kilómetro (75.000 a fondo perdido y el resto reintegrables), aproximadamente la mitad

¹⁸⁸ Este sistema para trasladar personas y mercancías de una orilla a la otra del Esla se conocía con el nombre de «Zepelín». Información recogida en <http://valledesabero.iespana.es/puenteviejo.htm>.

¹⁸⁹ *Gaceta de Madrid* 77 de 17 de marzo de 1928.

de su coste total¹⁹⁰. Y, en noviembre de ese año, se otorgó la concesión a Ferrocarriles de La Robla por un plazo de 95 años¹⁹¹. Las difíciles condiciones económicas y políticas del país, y el interés de la propia compañía ferroviaria en no ver mermado el tráfico de carbones hacia Bilbao, fueron retrasando el inicio del proyecto, hasta que finalmente la concesión se revocó.

En resumen, los efectos de la industria del carbón en la demografía, el urbanismo y las infraestructuras de las cuencas mineras orientales fueron notables. Pero aún debemos añadir un efecto más: el notable impacto ambiental ocasionado por las explotaciones carboneras. Baste como exponente de que los daños en el entorno resultaban ya considerables una Real Orden de 24 de agosto de 1925 referida a la cuenca de Sabero. Dicha norma disponía que se efectuara una visita de carácter extraordinario a la zona de Olleros de Sabero con el fin de informar y proponer las medidas oportunas «para evitar los perjuicios que a consecuencia de la explotación de las minas de la Sociedad Hulleras de Sabero y Anexas se está ocasionando a dicho pueblo; procediendo con la mayor urgencia»¹⁹².

¹⁹⁰ *Gaceta de Madrid* 163 de 12 de junio de 1929.

¹⁹¹ *Gaceta de Madrid* 333 de 29 de noviembre de 1929.

¹⁹² *Gaceta de Madrid* 230 de 27 de agosto de 1925.

