

Rafael Anes Alvarez

La industrialización asturiana, que comienza con retraso respecto a otras regiones de Europa, en sus desarrollos más importantes estará basada en el carbón, recurso que se quiere aprovechar desde finales del siglo XVIII, y tendrá sus realizaciones limitadas por las dificultades del transporte. Las características de esos desarrollos industriales y su localización han hecho que cambiase la distribución espacial de la población, que se concentró en núcleos urbanos en la zona central del Principado, y motivó la especialización ganadera y la generalización de la economía lechera. Esa especialización ganadera supuso la disminución de la mano de obra necesaria en el campo, mano de obra que, al no ser absorbida por el sector industrial, tuvo que emigrar.

En el campo asturiano predominaba el autoconsumo, aunque haya habido cambios que pudieran favorecer el crecimiento económico, como la difusión del cultivo del maíz, desde el segundo decenio del siglo XVII, y la del cultivo de la patata, en la segunda mitad del siglo XVIII, además de extensión de cultivos y expansión ganadera. Ese predominio del autoconsumo hacía que el campo asturiano no pudiese ser mercado amplio para productos industriales. Los establecimientos o explotaciones que se proyectasen tenían que mirar al mercado extraregional, para lo que era necesario poder ofrecer los productos a precios competitivos, esto es, vencer los obstáculos al transporte. Esto, refiriéndose al carbón, lo señalaba Jovellanos en un Informe, fechado el 9 de abril de 1789, -- cuando, después de referirse a la necesidad de enseñar a beneficiar las minas, decía: "Pero con otro auxilio más esencial puede vuestra Majestad animar este útil ramo de industria y de comercio en Asturias, cual es -- abrir caminos firmes y cómodos para conducir el carbón desde las minas a los puntos de extracción. Como todas se encuentran en lugares altos, y el terreno que media entre ellos y la costa sea de ordinario áspero y fragoso, es increíble el afán y dispendio con que se hace la conducción de este fósil, y esta es precisamente la causa de que proviene su alto valor. Por lo común las conducciones no se pueden hacer sino en los meses de verano, y en carros muy pequeños y con muy corta carga. ¡Cuánto no abaratarían los portes, y por consiguiente los precios del carbón, -- si se abriesen caminos firmes y cómodos por donde pudiesen transitar carros de cubo, que llevarían triple cantidad de materias en menos tiempo y con mayor facilidad!"

Las experiencias industriales de los últimos años del siglo --

XVIII y de comienzos del siglo XIX no tienen éxito. La explotación regular de las minas de carbón trató de llevarla a cabo la Compañía de San Luis, primero Compañía de Pumarejo, con técnicos ingleses, con la aspiración de ser monopolista tanto en el beneficio de las minas como en los asientos de la Real Hacienda. La Real Cédula de 24 de agosto de 1792, que reconocía la propiedad de las minas a los dueños del suelo acabó con sus pretensiones. Igualmente fracasó la empresa promovida por Antonio Carreño y Cañedo para beneficiar minas de carbón en Siero.

Será la Real Hacienda la que trate de aprovechar el recurso natural que Asturias poseía y el ingeniero de la armada Fernando Casado de Torres el encargado de promoverlo. Primero será ocupado en el estudio de la sustitución del carbón vegetal por el de piedra en los hornos de la fundición santanderina de La Cavada, empleando el carbón de Penagos. Viajará a Gran Bretaña, Bélgica y Francia, tratando de encontrar facultativos expertos, mineros que conociesen la teoría y dominasen la práctica, cualidades que reunía Stievenard, quien trabajaba en Valenciennes. Una vez puesta en explotación la mina de Penagos, por Real Orden de 28 de abril de 1791 es enviado a Asturias Casado de Torres, para poner en explotación las minas de carbón por cuenta de la Real Hacienda, incorporándose a su nuevo destino en agosto y llevando a cabo las primeras prospecciones en el concejo de Langreo, donde selecciona 25 minas. Esa selección la hizo en función de la calidad del carbón y de la proximidad del yacimiento al río Nalón, pues pensaba en la vía fluvial como medio por el que saliese el producto hasta puerto de mar. En efecto, para dar salida a los carbones de las Reales Minas de Langreo el ingeniero Casado propone la canalización del río Nalón, proyecto que prosperó contra el alternativo de Jovellanos, que era una carretera hasta el puerto de Gijón. Los hechos dieron la razón a Jovellanos, quien calificó la obra de quimérica.

Por la vía del Nalón llegó el combustible a la fábrica de municiones de Trubia, emplazamiento que se había buscado dada la proximidad de las existentes a la frontera francesa. También llegó por ese medio el coque del horno de coquización que Casado de Torres construyó en La Riera (Riaño), en el concejo de Langreo. La invasión francesa hizo cerrar la fábrica de Trubia, a donde había dejado de llegar el carbón -- por la vía fluvial desde años antes.

Sin hacer mención de otros establecimientos, como la Fábrica de armas portátiles de Oviedo o la Real Fábrica de hoja de lata de Fontameña (Parres), hay que decir que, ni por el consumo interior ni por la posibilidad de poner el combustible a disposición de la demanda del exterior de la región, el recurso natural que poseía el Principado no pudo ser aprovechado en esos años primeros.

En la década de 1920 reaparece el interés del Gobierno por la minería del carbón. Ese interés se muestra en el encargo que se le hace al logroñés, educado en Francia y emigrado a México, Fausto Elhuyar, de que elabore un proyecto de ley de minas. El proyecto, que se convertirá en el Decreto de 4 de julio de 1825, si bien asimilaba las minas de carbón a otras ramas de la minería, con clara desventaja para las primeras, sirvió para reglamentar esa actividad minera. El propio Elhuyar señalaba que ese combustible, que en Gran Bretaña había sido el agente principal de su gran desarrollo industrial, se había contemplado en --- España con indiferencia. Como no era suficiente esa muestra de interés, ni la reglamentación establecida, el ministerio de Hacienda, por medio de la Dirección General de Minas, dispuso otras actuaciones para remover los obstáculos que impedían el aprovechamiento del recurso natural. Por Orden de 28 de octubre de 1829 le quedó encomendado a la Dirección General de Minas el nombramiento de una comisión que estudiase, e informase, los terrenos mineros y los medios necesarios para la explotación de las minas y el transporte del mineral. La Comisión, compuesta por Rafael Amar, Felipe Bauzá, Joaquín Ezquerro y Francisco García, se trasladó a Asturias en el mes de diciembre para reconocer el terreno. Del estudio realizado concluyen que los yacimientos mejores están en lo que podemos denominar cuenca de Langreo y que el medio mejor para la conducción era la carretera hasta el puerto de Gijón. Además del proyecto de carretera de Jovellanos había el de Ramón Secades, pero se inclinan por el del primero, descartando totalmente la navegación del río Nalón.

El desarrollo minero asturiano se veía unido a la demanda extrarregional del combustible, porque, como informaba la Comisión, por -- falta de industria en Asturias no había en ella consumo de carbón de -- piedra. Fuera de la región tampoco había ese consumo, por el alto y variable precio a que resultaba debido a la costosa conducción a los puertos. Era preciso, según la Comisión, poner a los concejos donde estaban las minas en comunicación con el mar. El medio tendría que ser un camino carretil, porque uno de hierro no sería rentable, ya que "las utilidades que por ahora ofrece el tráfico que pudiera establecerse sobre él, no compensarían su coste, atendidas las dificultades que presenta el terreno, ni ofrecerían un interés proporcionado al capital que demanda".

El camino carretil, lo que se conocería como carretera carboneada, fue construido por contrata por el marqués de las Marismas del Guadalquivir, Alejandro Aguado, quien tenía pertenencias mineras en Langreo y Siero y necesitaba poder colocar el carbón en puerto de mar en condiciones de poder competir. La construcción de la carretera comenzó en 1838 y quedó terminada en 1842, lo que supuso mayores facilidades al tráfico, aunque la rebaja en los costes de transporte no fuese la esperada. Esa mayor facilidad al transporte se refleja en los embarques en

el puerto de Gijón (Cuadro 1), a pesar también de que la dársena no reunía buenas condiciones y a la falta de demanda de productos de otros lugares, con el encarecimiento consiguiente de los fletes.

CUADRO 1

EMBARQUES DE CARBON EN PUERTOS ASTURIANOS
(miles de toneladas ⁽¹⁾)

<u>AÑOS</u>	<u>GIJON</u>	<u>TOTAL</u>
1828	3,5	3,7
1829	4,5	5,1
1830	5,4	5,6
1831	5,6	5,7
1832	6,4	6,6
1833	7,8	8,2
1834	6,3	6,4
1835	11,6	12,8
1836	8,4	12,7
1837	10,3	14,4
1838	9,0	13,3
1839	11,8	16,1
1840	9,4	13,2
1841	7,6	11,1
1842	18,5	22,6
1843	17,7	22,1

(1) Para pasar los quintales a Kilogramos se multiplicó por 46.

FUENTE: Memoria sobre los productos de la industria española reunidos en la exposición pública de 1850, sobre certificado expedido por Apolinar de Aguirre, Establecimiento Tipográfico de D. Santiago Saunaque, Madrid, 1851, p. 137.

Hasta ahora nos hemos referido a actividades tendentes a colocar el carbón asturiano fuera de la región, pero, aún pudiendo lograrlo, eso no permitiría aprovechar todas las posibilidades del recurso natural que se poseía, pues una parte importante o se consumía a bocamina o se perdía. Era, pues, necesaria demanda dentro de la región, demanda -- que sólo podría haber si se contaba con instalaciones siderúrgicas modernas. La administración central era consciente de ello y comisiona a Gregorio González Azaola, en 1828, para que busque en el extranjero inversores que beneficiasen las minas de carbón y montasen fundiciones de hierro modernas. Al menos eso indica el título del folleto que publicó

en París: Memoria sobre la formación de compañías que beneficiando las ricas minas de carbón de piedra de España establezcan fundiciones de -- hierro a la inglesa. En ese viaje consiguió despertar el interés de inversores belgas, que después de estudiar diversas posibilidades optan por Asturias, por tener carbón, para establecer fundiciones de hierro. El Estado les concedió todas las facilidades posibles a esos inversores, como eran la exención de los derechos mineros establecidos en la Ley de minas de 1825 y la concesión de cotos carboneros en Asturias y de yacimientos de hierro en Vizcaya. A pesar de esas ventajas concedidas el -- proyecto se quedó en la explotación del coto carbonero de Arnao(Avilés). No sirvió de nada que fuesen reiterados los beneficios concedidos y que se le diese a la sociedad el título de Real Compañía, que quedó constituida como Real Compañía Asturiana de Minas de Carbón.

Tampoco fue demandante regional grande de carbón la reestablecida, en 1844, Fábrica de Trubia, ni las instalaciones mierenses de la Asturian Mining Company, constituida en Londres ese mismo año. Las minas que contaban con vía de transporte eran las de la cuenca de Langreo, aunque faltaba el ferrocarril, lo que en esa época era el nuevo medio -- de transporte, y las instalaciones que no tuviesen eso en cuenta estaban llamadas al fracaso, como sucedió con las de Mieres.

La cuenca de Langreo sería la que tendría su desarrollo mayor en esos años y en los siguientes. Para ello iba a ser decisivo la construcción del ferrocarril de Langreo, que sin duda se debió a los intereses que tenía el duque de Riánsares, Fernando Muñoz, quien había adquirido las pertenencias mineras de Aguado, a las que se les unió las de Adolphe D'Eichthal. Al año siguiente de terminadas las obras del ferrocarril, en 1857, se crea la Sociedad Metalúrgica Duro y Compañía, para instalar fábricas de hierro en La Felguera, a pocos metros del ferrocarril de Langreo, donde se enciende el primer horno alto en 1859. En esos momentos la localización era óptima, pues estaba situada "en el centro del carbón", elemento fundamental, ya que para producir una unidad de hierro laminado eran necesarias siete de carbón y tres de mineral de hierro, y disponía del ferrocarril para que le llegase el mineral de Vizcaya y sacase los hierros concluidos. El obstáculo mayor estaba -- en el puerto de Gijón, que era preciso mejorar para que pudiesen entrar con mayor facilidad los barcos y de mayor tonelaje. No se veía como inconveniente la calidad del carbón, pues se tenía por muy bueno. En la -- Memoria sobre los productos industriales españoles reunidos en la exposición de 1850 se dice, respecto a las muestras presentadas por el duque de Riánsares, de sus minas de Sama de Langreo: "Negro lustroso, poco peso, fractura brillante, con todas las condiciones de la hulla más preciosa, nada falta a su natural bondad. Los criaderos de donde fueron extraídas, son las mejores de España, e igualan, si no superan, los más

celebradas del extranjero. De fácil explotación, en capas inclinadas, a corta distancia de la superficie, sin obstáculos que embaracen sus trabajos, se benefician con inteligencia y esmero, ofrecen siempre abundante mineral, y sus vastas galerías, y sus acertadas entibaciones, y los métodos seguidos en el laboreo, manifiestan, que bien apreciada toda la importancia que recibieron de la naturaleza, ha sabido el arte correspondier cumplidamente a los deseos de los explotadores. Distantes seis y media leguas del puerto de Gijón, bien situados, con las condiciones -- más ventajosas para un lucrativo beneficio, son hoy objeto de grandes -- esperanzas".

Si la cuenca de Langreo no tuvo un desarrollo mayor fue debido a que no pudo extender suficientemente la producción por falta de demanda. Se puede aducir que no producían las fábricas a precios competitivos, pero también es cierto que al ser la demanda pequeña no era posible invertir lo necesario para aumentar la producción y rebajar los costes unitarios. Las quejas de los productores iban dirigidas hacia la -- franquicia que tenían los materiales empleados en la construcción de -- los ferrocarriles y, en definitiva, hacia la falta de protección. La fábrica de Duro fue levantada después de la Ley de Ferrocarriles de 1855 y, por tanto, sus propietarios sabían que el mercado ferroviario lo tenían perdido. No obstante señalaban que, si todos los hierros que entraban en España pagasen derechos, ellos podrían aumentar considerablemente la producción con costes unitarios más bajos. Los responsables de la Fábrica de Mieres consideraban que el Gobierno había cometido un error inmenso permitiendo que el hierro empleado en la construcción de los ferrocarriles fuese pedido al extranjero y que si las forjas españolas lo hubiesen tenido que fabricar su asentamiento sería firme y su desarrollo para siempre. Se puede discutir acerca de la capacidad que tenían -- las instalaciones de La Felguera, fundamentalmente, para atender a esa posible demanda ferroviaria. Si nos atenemos a lo que manifiesta el director de Duro y Compañía, en la Información sobre el derecho diferencial de bandera, en 1866, refiriéndose a la posibilidad de fabricar carriles, no la obstaculizaba ninguna dificultad técnica, pues dice: "no puede haber duda alguna que podrían fabricarse en nuestro tren grande en vista de la fuerza de su motor y de los aparatos accesorios con que contamos; además, haciendo hierros de 72 líneas de diámetro y 13 pies de largo y 12 quintales de peso, bien podría nuestro tren y su personal fabricar carriles, que si bien tienen seis metros de largo y una sección algo difícil de concluir, no pesan sino cinco quintales", y añadía Pedro Duro, "conocemos perfectamente los procedimientos completos de fabricación en el extranjero, y, permítaseme decirlo sin parecer inmodesto, no envidiamos en la administración y dirección de nuestra fábrica --

la capacidad ni la laboriosidad de las del extranjero ni creemos que - nuestro utillaje desmerece del suyo". Para poder atender esa demanda - tendría que hacer la Sociedad inversiones grandes, el movimiento del - mineral de hierro y de productos debería ser mucho mayor y las posibi- lidades del ferrocarril y del puerto de Gijón constituirían una limita- ción indudable.

Parece claro que hubo condicionantes que acortaron el desarro- llo de la industria siderúrgica asturiana en las décadas de 1860 y -- 1870. Sobre todo estuvieron limitadas las posibilidades de Duro y Com- pañía, porque las fábricas de Mieres, por no disponer de ferrocarril, estaban abocadas al fracaso. En efecto, la Asturiana de Minas cerró sus instalaciones hasta que en 1852 pasan a la Minera y Metalúrgica de Asturias, constituida en París en ese año, que en 1861 subroga la Hu- llera y Metalúrgica de Asturias, quien tenía a Numa Guilhou como promo- tor. La Hullera adquirió la acería de Villallana, en Bárzana, concejo de Lena, montada por la Compañía Lenense Asturiana, constituida en -- 1846. La Hullera fue subastada en 1870 y adquirida por Numa Guilhou, - para crear la Sociedad Numa Guilhou, que pasa a ser Sociedad Fábrica - de Mieres.

En 1868 quedó constituida la Compañía de Minas y Fundiciones de Santander y Quirós, para beneficiar minas de carbón y fabricar lin- gote con los minerales de la zona. Dos años más tarde enciende un hor- no alto, pero la falta de comunicaciones y el depender de los pedidos de la fábrica de Mieres condicionó su futuro, de modo que en 1877 apa- gó sus hornos.

En 1879 quedó constituida en París la Sociedad de Minas y Fá- bricas de Moreda y Gijón, que contaba con minas en la cuenca de Aller, pero fue la primera fábrica costera, pues decidió montar sus instala- ciones en Gijón. Al dedicarse a la elaboración de hoja de lata y alam- bres necesitaba minerales de muy buena calidad y la proximidad al puer- to de mar fue considerado el emplazamiento mejor.

Cuando Vizcaya comienza a exportar su mineral de hierro y a - instalar fábricas que producían lingote sin fósforo y a aplicar el mé- todo Bessemer, los productores asturianos se vieron seriamente afecta- dos. Sobre esa situación incidió la reducción de derechos arancelarios que en 1882 se estableció a los hierros belgas. Hubo intentos de unión entre los productores, pero la crisis de sobreproducción, con el des- censo consiguiente de precios, parecía insalvable para los fabricantes asturianos.

Esa crisis afecta, lógicamente, a la minería de la hulla al - descender la demanda. La cuenca más afectada fue la de Langreo, porque tenía un desarrollo mayor y porque la del Caudal se vió favorecida --

por la terminación de la línea férrea Madrid-Gijón, con la apertura -- del Pajares, lo que permitió sacar más carbón hacia el interior de España y otras regiones.

Los inversores asturianos, perdida la ventaja de localización de las instalaciones siderúrgicas, procuran aprovechar todas las posibilidades del carbón. Extienden e intensifican su explotación. Como el carbón asturiano no puede competir en precio con el carbón británico -- (Cuadro 2), los productores piden protección mayor, para lo que crean grupos de presión, como la Liga de los Intereses Hulleros de Asturias

CUADRO 2

PRECIOS DEL CARBON BRITANICO Y ASTURIANO EN BILBAO Y BARCELONA (1895)
(pesetas/tonelada)

	BILBAO	BARCELONA
Cribado británico	19,56	27,67
" asturiano	24,60	30,85
Menuado británico	13,84	21,99
" asturiano	19,60	25,85

FUENTE: Rafael Anes y Germán Ojeda, "La industria asturiana en la segunda mitad del siglo XIX: de la industrialización a la expansión hullera", Revista de Historia Económica, año I, nº 2 -- (otoño, 1983), pp. 13-29.

y la Liga General de los Intereses Hulleros de España. En 1891 aumentan los derechos arancelarios al carbón importado, pasando de 1,25 a -- 2,50 pesetas/tonelada.

Aumenta mucho la producción de carbón en la década de 1890, -- con cuatro empresas dominantes (Cuadro 3), que consiguen rebajar los -- costes unitarios. Esas empresas eran Fábrica de Mieres, Sociedad Unión Hullera y Metalúrgica de Asturias, constituida en 1886 por la fusión -- de las Sociedades D' Eichthal, María Luisa y La Justa, Sociedad Hullera del Turón, creada en 1890 con capitales vascos, y Sociedad Hullera Española, que se constituye en 1892 teniendo como base las minas que -- el marqués de Comillas tenía en la Cuenca del Aller. A ese aumento de la producción contribuyó la protección mayor, el encarecimiento del -- carbón británico y la instalación en Asturias de talleres metalúrgicos, en una división de productos entre vascos y asturianos, para aprovechar

CUADRO 3

CARBON PRODUCIDO EN ASTURIAS EN 1898
(miles de toneladas)

Fábrica de Mieres	255
Hullera Española	277
Unión Hullera	242
Hulleras del Turón	179
TOTAL ASTURIAS	1.397

FUENTE: Rafael Anes y Germán Ojeda, "La industria asturiana en la segunda mitad del siglo XIX".

mejor la ventaja que el Principado tenía con el carbón. Eso supuso la llegada de más capitales vascos, con lo que el capital español va desplazando al extranjero en las sociedades asturianas.

El desarrollo minero e industrial de la zona central de Asturias conllevó la concentración de la población en la zona central, con migraciones de la población de otras zonas. Esa concentración de la población hace que el sector agrario se orientase hacia la demanda de los núcleos urbanos, especializándose en la producción de leche, con descenso de las tierras dedicadas al cultivo de cereales, excepto el maíz. Aumenta la producción de leche, pero no tiene lugar su industrialización hasta el siglo XX.

No obstante esa especialización en ganadería lechera, en la década de 1890 se produce la extensión del cultivo de la remolacha azucarera. Asturias también participa de la expansión de las fábricas azucareras. Son varias las que se levantan pero tienen vida corta, porque las afectó la caída del precio del azúcar y el aumento de las cargas fiscales.

La especialización ganadera del campo asturiano no se vió interrumpida por ese aumento transitorio de las tierras destinadas a la remolacha azucarera. Una consecuencia de esa especialización fue la necesidad menor de mano de obra en el campo, mano de obra que en parte fue empleada por la industria y la minería, pero no toda y de ahí una de las causas de la emigración.