

LA VIEJA QUIMERA DE INDUSTRIALIZAR CASTILLA (LA VIEJA)

EXCELENTÍSIMO señor ministro de Fomento: Al determinar el Gobierno los estudios de un ferrocarril para poner las minas carbónicas de Sabero, Orbó y Santullán en comunicación con el de Alar del Rey a Santander, actualmente en curso de ejecución, ha concebido, sin duda, un gran pensamiento, que la Administración y la política justifican y aplauden igualmente... Y penetrada de toda la importancia del objeto, por más que pudiera considerarse como una oficiosidad, no se limitará a examinar el beneficio y naturaleza de los terrenos carboníferos, sino que llevando más lejos sus observaciones, las apreciará también por la influencia que pueden ejercer en el desarrollo de los intereses materiales de una gran parte de los pueblos centrales de la Península... Y suplirla (la hulla) con las leñas y carbones de nuestros bosques, sobre ser contrario a las economías de los especuladores, producirá un nuevo y fustoso medio de destruir el escaso arbolado que aún nos resta, y cuyo fomento reclaman a la vez las buenas cualidades del clima, la construcción civil y naval, las atenciones del hogar doméstico (sic) y las de la agricultura... Al par del agua, reclama Madrid el combustible, y puede el Gobierno proporcionárselo no con menos gloria suya y utilidad del público. Dos leguas de ferrocarril sencillo, desde Orbó y Santullán hasta Agullar de Campo, donde debe empalmar con el de Alar del Rey y Santander, producirían este milagro... Las vocaciones particulares, las tendencias del siglo, consideran su falta como inconcebible retraso, y por instinto y por cálculo esperan los pueblos esta mejora de la ilustrada munificencia con que S. M. ha procurado siempre su prosperidad y ventura». (De la «Memoria presentada al excelentísimo señor ministro de Comercio por la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio, sobre las aplicaciones posibles del carbón de piedra de Orbó y Santullán, considerándolo en relación con la locomoción, el surtido de combustibles de Madrid y los elementos industriales de ambas Castillas». Madrid, 21 de noviembre de 1852.)

Estos párrafos, entresacados al azar, ¿no podrían pertenecer a cual-

quier informe de esos que dimanan hoy de las provincias, por conducto de municipios, sindicatos, corporaciones públicas y privadas? Se observa en la redacción de la «Memoria», aun siendo oficial, no la petulancia de ciertos proyectos tecnocráticos de ahora, sino el tono implorante de quien solicita alguna forma de redención para una parcela de España —Castilla—, sin otro porvenir entonces que sus propios harapos. Y a su pesar, se cumpliría el siglo de aquel escrito, sin que tal parte de la geografía nacional se viera asistida de mayores providencias.

La «Memoria» de referencia contempla la zona meridional de las estribaciones de la cordillera Cantábrica, que comprende unos noventa kilómetros de las provincias de León y Palencia. Más o menos, por donde el Instituto Geológico y

Minero de España se propone efectuar una amplia investigación minera durante el III Plan de Desarrollo. Esa franja, en la que a partir de 1840 son beneficiados ricos yacimientos de carbón y otros minerales, por mor de los cálculos más lisonjeros y expectativas muy halagüeñas de un capitalismo embrionario, lleno él de sabias y benéficas intenciones, pues «duele sobre manera ver a nuestra Patria marchar tan rezagada en esa carrera de verdadera civilización, porque para hombres sobrios y pensadores, amantes del trabajo y la virtud, la verdadera civilización es la que proporciona fe al desgraciado, ocupación al jornalero, interés al industrial, negocios al comerciante, libertad al comercio, seguridad al hombre honrado...». («La Aurora Minera, periódico de intereses materiales». Madrid, 25 de junio

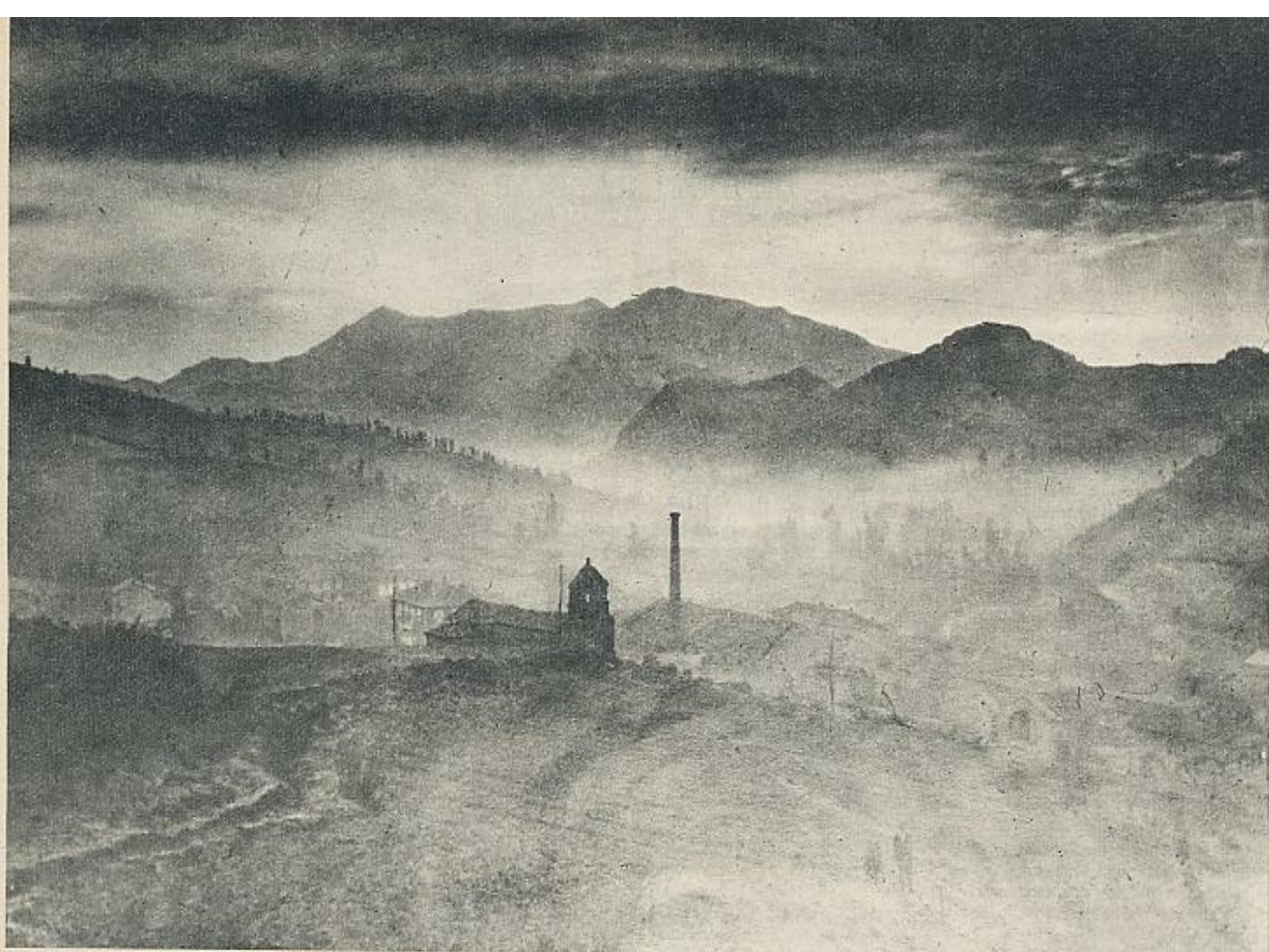
de 1853.) Parece como si aquí ya balbuclera, en labios de orondos inversores, el nobilísimo «pathos» de los arbitristas. Lucas Mallada, por ejemplo, había reconocido pericialmente aquellas áreas mucho antes de publicar «Los males de la Patria», y formuló también venturosos augurios a su desarrollo. Pero...

La primera fundición al cok siderúrgico

Fiel al móvil del presente trabajo, omitiré la posterior evolución minera de la cuenca palentina, para centrar la atención en el Valle de Sabero, junto al río Esla, ombligo, por así decirlo, de la colonización industrial que esboza la «Memoria» del principio. Procuraré hacer dejenación de pintoresquismos o par-

En primer plano, lo que permanecía de un horno, adelantado el siglo actual. Al fondo, la gran chimenea, que ya no existe.





Perspectiva del pueblo de Sabero, teniendo abajo, a la derecha, los restos de la fábrica de San Blas. La foto, borrosa por el paso de los años, posee un estimable valor documental.

GONZALO GARCIVAL

ticularizaciones ociosas. No me disgustaría, empero, que la historia se tomara a título de apólogo, por cuanto ilustra el fracaso de los varios intentos de dotar a zonas del interior peninsular con grandes industrias de base. La apresurada decadencia de Sabero como centro siderúrgico —tal es el caso—, se inscribe en una época de mutación tecnológica de la metalurgia, no sólo a escala nacional, sino universal. Los métodos de «forja catalana» y similares decaen a causa de innovaciones, que precipitan la demanda de hierros, al conseguirse una elevada producción y variedad de calidades.

Si bien el común de autores sostiene que el primer alto horno instalado en España fue el de los Hermanos Heredia (Marbella, 1832), habrá que retrotraerlo a finales del siglo XVIII, cuando la fábrica de Sargadelos (Lugo) trabajó por la iniciativa del marqués de ese nombre, arrastrado y muerto al término de la guerra de Independencia, sospechoso —al parecer con poco fundamento— de afrancesado. Sargadelos produjo armas y municiones que bastaron para cargar cuarenta buques durante la lucha contra Napoleón. De todos modos, los hornos altos de Málaga funcionaban al carbón vegetal, con notable retraso: en 1735, los ingleses comenzaban a aplicar el cok a la siderurgia (por cierto: se cree que fue Jove-

llanos el primer español que ensayó la obtención de carbón de coke). Ahora bien, lo que resulta incontrovertible es que la primera fundición a partir de cok, en hornos montados al efecto, corrió en la fábrica de San Blas, de Sabero, nunca más tarde del año 1847. Hasta 1859 —inactiva ya la siderurgia sabarena— no se construye, por los señores Duro, el alto horno número uno de La Felguera; en ese mismo año funciona el segundo de los de Vizcaya. La fábrica de Nuestra Señora de la Merced, en Guriezo (Santander), que data de 1847, estuvo considerada como un auténtico avance en este tipo de industria, pero sus hornos empleaban todavía carbón vegetal.

La idea más clara sobre las diferencias cronológicas la da el hecho de que los hornos altos vizcainos empiezan a usar cok desde 1879; con autoridad, el cok era privativo de las fundiciones asturianas, próximas a las minas hulleras. Casi un siglo después, como se ve, la preponderancia siderúrgica volvería a repartirse entre una y otra provincias.

El desbordante optimismo de don Miguel de Iglesias

Al margen de esas empresas preeliminadas, de esos esfuerzos aisla-

dos, un tal Miguel de Iglesias lleva al Registro de Minas gran número de pertenencias, todas ellas en Sabero (municipio, a la sazón, de Cistierna) y cercanías. Bautiza los yacimientos con nombres pretenciosos: «Democracia», «Imponderable», «Hércules», «Pólux», «Sucesiva»... Denuncia no sólo carbón de hulla, sino hierro y otras sustancias varias, que quizá no se explotaron nunca. Confiado, a lo que se nota, en la riqueza de algunas capas, la concurrencia copiosa de primeras materias, etcétera, Miguel de Iglesias promueve la creación de una sociedad, la Palentina-Leonesa, nada exenta de miras ambiciosas. Leemos en la «Revista de la Industria e Intereses Materiales» (1847): «No parece sino que la naturaleza se propuso amontonar en esta localidad cuantos materiales pudieran ser necesarios para el establecimiento de una ferrería, y para ello nada olvidó. Así, que adyacente a los demás materiales, se halla la arena para moldes, tan necesaria para esta fabricación, y que en muchas ferrerías tienen que conducir desde distancias muy considerables y a precios muy subidos, porque se requiere tenga condiciones especiales. La piedra de construcción y para mampostería, la calcárea, las tierras para fabricar teja y ladrillo común, las maderas de haya y roble para construcción y carboneo, todo, todo se halla reunido allí ad-

mirablemente, como si hubiera sido ordenado por el hombre. Añádase a esto la abundancia de aguas, y no parece quede nada por desear... La situación es tan ventajosa para el consumo, porque, distando ocho leguas de León y trece del canal de Castilla, podrá surtir exclusivamente, no sólo a Castilla la Vieja y Extremadura, sino también a la Nueva... Suponiendo por un momento, llegado el caso de que aquélla (la Palentina-Leonesa) construyese mayor número de hornos, no sólo podría ensanchar el círculo de sus mercados en el interior, sino que podría exportar sus productos por Santander y aun por el puerto de Rivasella, del que sólo dista catorce leguas (sic), si llegase a verificarse el proyecto de la apertura de esta carretera, que debería pasar inmediata a Sabero».

Acorde con su convicción, en parte razonable, la Palentina-Leonesa se embarcó en un magno empeño. En testimonio del propio Miguel de Iglesias, lo instalado, muebles e inmuebles, supondría más de once millones de reales. Encargado, cómo no, el utillaje a Inglaterra, debió de ser una auténtica odisea hacerlo llegar a Sabero. La maquinaria, pesadísima, desembarcó en el puerto de Gijón. Luego, cargada en

LA VIEJA QUIMERA DE INDUSTRIALIZAR CASTILLA (LA VIEJA)

carros de bueyes, habría de remontar las cumbres de la cordillera, en una distancia que no baja de los doscientos kilómetros, atravesando los caminos que, a poco que forcemos la figuración del español de hoy, merecen la calificación de tales sólo por extensión. Valló más aquella proeza, en verdad triunfo pírrico, que los beneficios, pocos o muchos —más bien pocos y efímeros: de quince años—, alcanzados.

Sabemos que en torno a la ferriera «a la inglesa» (dos altos hornos) florecieron otros proyectos: una fábrica de hilados de hierro en Boñar —«a cuatro leguas de Sabero»—, factorías de productos químicos, cerámicas, etcétera.

Gracias a un inventario hecho en 1855, apreciamos la magnitud del equipamiento de la fábrica: dos altos hornos de cok, de diez metros de altura cada uno; hornos de verbero; crisoles para la fundición de bronce; hornos de cok, cuarenta abiertos y cuarenta cerrados; fábrica de tejas y ladrillos refractarios; máquina soplante vertical, de tres caballos de fuerza, con tres calderas; dos soplantes horizontales; un martillo de palanca y otro pilón; laminadores, tijeras, y demás. De las múltiples edificaciones sólo queda en pie lo que era taller principal, una soberbia nave, de planta rectangular, con grandes arcos ojivales y de cuya utilidad, a lo largo de los últimos años, pueden hablar las gentes de Sabero. Conocido en el lugar como «Plaza cerrada», este edificio debería estar bajo protección oficial, teniendo en cuenta su valor histórico y aún material.

Sin infraestructura viaria, ¿qué no es utópico?

¿Qué ocurrió, pues, para que la ruina sobreviniera tan aprisa? Bastaría con achacarla a un solo factor: la total ausencia de comunicaciones. Entonces no se hablaba de «infraestructura»; simplemente, de caminos, de ferrocarril o de vías transitables para lentos carruajes. La situación al respecto, mucho más que indigente, podríamos reflejarla así: la carretera de Sahagún-Arriendas, tal como hoy existe, no sería realidad hasta muy avanzado el siglo. Para entroncar con ella —alrededor de un kilómetro— tenía que vadearse el Esla, puesto que los hornos se levantaron en el casco de Sabero, y no en la margen del río, como en principio pensó la sociedad. Pero un puente de

pedra, por más que fuese (aún lo es) angosto, sobre el río no lo habría antes de la Dictadura de Primo de Rivera. En cuanto al ferrocarril, la línea más inmediata, trazada desde La Robla a Bilbao para ensartar los puntos de abastecimiento carbonero a la industria vizcaína, quedaría inaugurada en 1894. Parece ser que en el proyecto originario, la vía, estrecha, debería transcurrir por Sabero, pueblo que pasó a ser sufragáneo de la estación de Cistierna.

En 1863, el ferrocarril del Norte entra en León, sin que aún estuviera determinado el tendido hacia Galicia. Los empresarios de la cuenca saberense tuvieron el propósito de tender un ramal hasta Palanquinos, apenas la línea de Madrid apareciese. Total, unos setenta kilómetros. Hay un anteproyecto técnico, del que José Revilla, en su

libro «Riqueza minera de la provincia de León» (1906), nos enseña un croquis. Todo eso lo llevaron los diablos.

Aparte el escollo de las comunicaciones, consideremos el desbarajuste funcional de la factoría. Verdad es que algunos yacimientos, tanto de carbón como de hierro, fueron explotados a cielo abierto. Sin embargo, los abundantes minerales férricos de la zona son heterogéneos, con predominio del sílice, presente en proporciones que oscilan entre un 25 y un 30 por 100. La mena aprovechable se evaluó entre el 32-42 por 100. Resultado, un elevado consumo de cok, obtenido de hullas con alto contenido de azufre. Y, como se sabe, no cualquier cok es apto para siderurgia, y menos si el mineral no garantiza cierta pureza. En nuestro siglo, agotadas las menas más ricas, po-

seemos técnicas para aprovechar reservas incluso fosforosas (¿para cuándo —debe uno preguntar— la planta de pelletización en el Bierzo?). Salta a la vista que los muy confiados inversores, dando por descontado que el prodigio se redondearía con el equipo traído de Inglaterra, montaron una fundición a «la última»..., pero idónea a otro tipo de minerales, verbigracia, hematites. Hubo técnicos extranjeros trabajando allí, a juzgar, entre otras cosas, por la bibliografía que legaron.

El producto elaborado era una fundición de las llamadas gris, cuyo porcentaje de carbono varía de 3 a 4,5. Este tipo es óptimo para el molde de piezas macizas. La Palentina-Leonesa presentó a la Exposición Universal, en 1851, diversas labores, a la vez que muestras minerales.

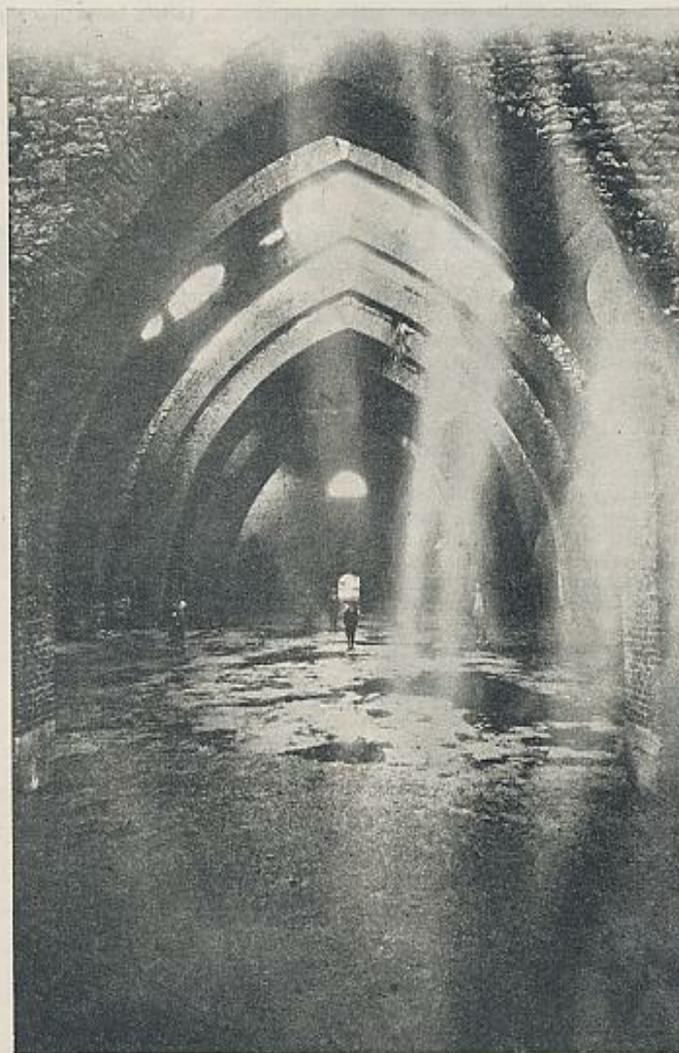
Que el gasto de carbón fue extraordinario lo prueba el que, de los 750.000 quintales producidos en la zona interprovincial en 1851, 540.000 se consumieron en la ferriera de San Blas. Al fin y al cabo, los recursos forestales no sufrieron el mismo expolio de otras regiones, acentuado por la proliferación de funderías y obras ferroviarias.

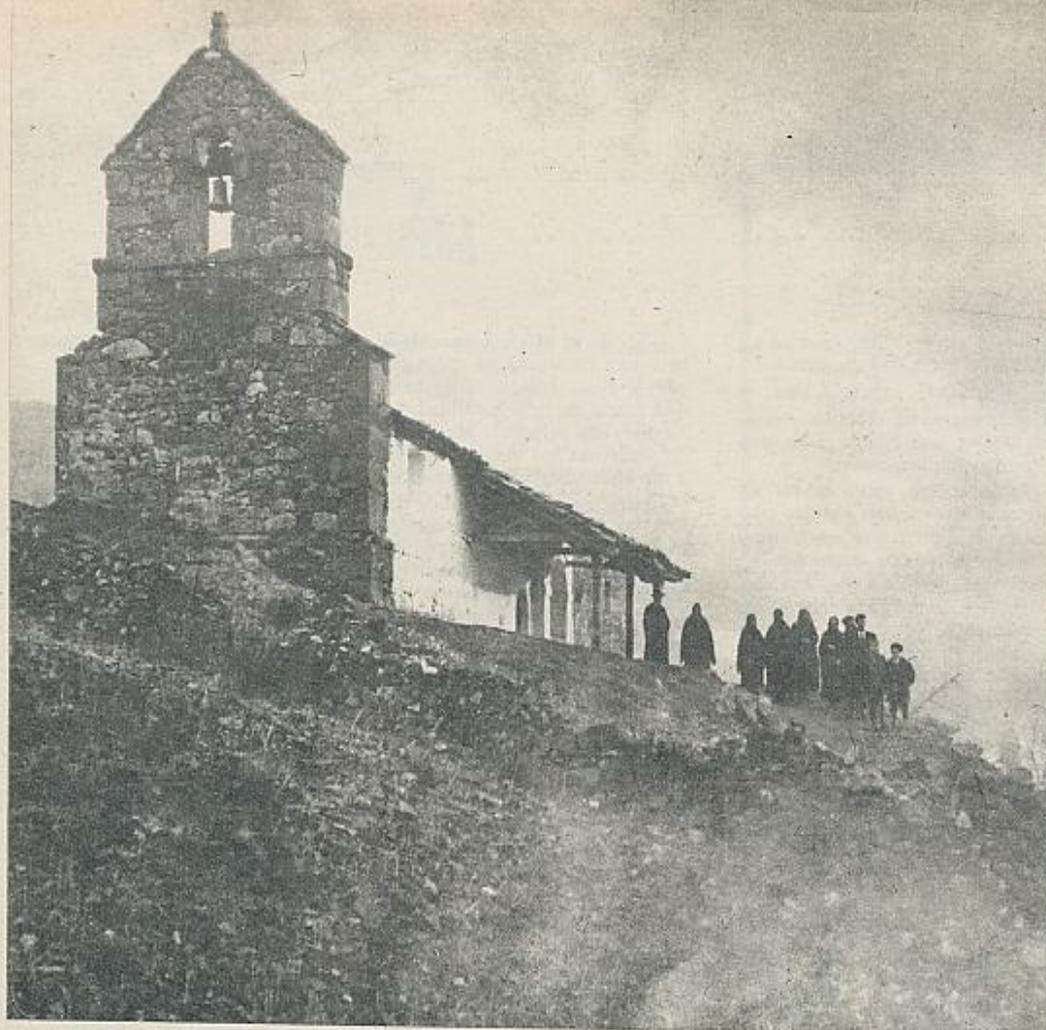
Posteriormente al sino adverso de la Gran Fábrica de San Blas, las calendas señalarían —o sea, hacia 1855— cómo el convertidor Bessemer irrumpió en el sector siderúrgico haciendo antiguos los más novedosos tinglados.

La comercialización: reclamo de las «minas» de cok

Poco es posible aportar al capítulo «marketing» de la compañía Palentina-Leonesa. Según Miguel de Iglesias («La Aurora Minera», 1853): «En 1842 tuve la gloria (sic) de ofrecer al público los primeros almacenes de carbón y coque que se establecieron en la capital de la Monarquía, en Valladolid provincia y otros puntos, fundada la acreditada Sociedad Palentina-Leonesa, con su magnífica ferriera a la inglesa». En otro anuncio, de la misma revista y año, titulado «Venta de carbón piedra y coque en Palencia», leemos: «La compañía minera La Ventajosa —también creada por Iglesias— ha edificado extramuros de esta ciudad, a orillas del canal de Castilla, un espacioso almacén donde tiene de venta al por mayor un considerable surtido de los mejores carbonos que se conocen en España, a precios muy

El taller principal de la fábrica de San Blas, de Sabero, ya entrado en el siglo XX y sin tejado. En la actualidad, su estado es menos lamentable.





En esta ermita, hoy en día rodeada de pinos y acacias, se venera a San Blas. Al pie de ella se situó el descargadero del mineral de hierro. Cien pasos escasos, y ya los altos hornos.

arreglados, procedentes de sus acreditadas minas de coque (sic) inmediatas a Sabero, Otero y otros puntos. Los pedidos se dirigirán al director de dicha compañía en Palencia».

Otro destino de los carbones: el alumbrado de gas en Madrid, como combustible para el ferrocarril de Aranjuez y consumos diversos de Valladolid, Burgos, Palencia y Santander.

Uno de los mercados más apetitosos que se prometió la empresa fue el ferroviario, la fabricación de carril. Pero recojo aquí un párrafo de M. Tuñón de Lara: «La gran época de demanda de hierro para el tendido de ferrocarriles (1857-1864) no se tradujo en un aumento de la producción siderúrgica nacional, sino en importaciones masivas de productos férricos». Esto formaba parte de la política arancelaria del Estado, así que San Blas no debió de salir muy ganancioso. Además, agrega T. de Lara: «Por obra y gracia del Estado —dice Tortellá—, mientras la industria española languidecía, la red ferroviaria creció asombrosamente».

Acerca de los precios, al menos en versión de la parte propietaria, se presentaban como competitivos. Según estimaciones de 1853, los

costos se pondrían, para el mercado de Madrid, y contando con el concurso del Ferrocarril del Norte: quintal de hierro, 60 reales; quintal de carbón, ocho reales. Antes, en 1846, el ingeniero de la sociedad aseguró se obtendría el quintal castellano de fundición bruta a siete reales con catorce y medio maravedises; el hierro moldeado, a veintidós con diecinueve, y el de hierro forjado o maleable, a veintitrés, «costos tan diminutos que no tienen ejemplo en parte alguna». Ramón Pellico fijaba la producción de hierro colado, durante 1851, en 47.500 quintales.

Retrato robot de la cuestión social

Muy poco o nada nos es posible tratar de las consecuencias sociales al asentarse aquel complejo industrial. No siendo la documentación capitalizada por los empresarios, donde tropezamos con los epítetos «filantrópicos» de rigor, no tenemos ni línea sobre los trabajadores y sus condiciones de vida. Miguel de Iglesias afirma que fábrica y minas dieron ocupación a «millares de brazos», dato este que corrobora —casi cien años después— Emilio Martínez Salbadores,

maestro mecánico formado en la Escuela de Artes y Oficios de Valladolid, mediante una harta curiosidad e informal memoria leída a la junta vecinal de Sabero.

Para cubrir semejante laguna, aún a riesgo de viclarla con desfasos y excesiva generalización, citaré a Manuel Tuñón de Lara («El movimiento obrero en la Historia de España»): «Según estimaciones de Garrido, habría, en 1861, 10.873 obreros de fundición de metales (siderurgia y viejas forjas), más unos 11.092 de fabricación de metales (metalurgia). Evidentemente, los puntos de concentración eran Asturias, Vizcaya, Málaga y Barcelona (los núcleos de Guipúzcoa y Sabero —provincia de León— eran menos importantes). Y por lo que toca a salarios, recorro asimismo a la aproximación: en 1861, el jornal de un operario de fundición andaba por los 6,94 reales.

A través de connotaciones de la época, hemos de deducir que el «hábitat» de la comarca, a contrapelo de la realidad industrial, se mantuvo con los rasgos preexistentes, es decir, agrícolas. Era costumbre extendida, sobre todo en el País Vasco, que los obreros metalúrgicos, desplazados al tajo des-

de las aldeas cercanas, permanecieran durante la semana al pie de sus centros de trabajo; pernoctaban allí incluso. Muchos no volvían a casa sino para pasar los domingos y festivos. Conservaban sus propiedades rurales, sus ganados; la actividad fabril o minera les ayudaría a engrosar, nímíamente, su renta monetaria. Además, la concentración «urbana», la extensión del casco de Sabero y lugares limítrofes sería bastante más tardío.

No prosperó el intento de resucitarlo

A raíz de paralizarse la fábrica, quienes perdieron el empleo tuvieron que sufrir muchas penalidades, qué duda cabe. Eso lo dicen hoy día los más viejos del lugar, según oyeran contar a sus abuelos.

Tras el desmantelamiento de la fábrica, los titulares de pertenencias hulleras pusieron el acento en la explotación de éstas. Hay que notar que en el período 1860-64, España extrajo solamente 353.568 toneladas de dicha clase de carbón.

En 1892 se fundaba Hulleras de Sabero y Anexas, S. A. (razón social que subsiste), empresa que, con cinco millones de capital, se aplica al beneficio de la hulla en gran escala. El ferrocarril de La Robla-Bilbao asegura la salida de la producción; en Hulleras predominarían los intereses de grupos financieros vascos hasta 1966, cuando el control viene a manos leonesas; se mecanizan e intensifican las explotaciones, con notable reducción de la mano de obra.

Alguien intentó resucitar las viejas ilusiones perdidas de la Palentina-Leonesa. A fines de siglo, un tal señor Disdier proponía la construcción de un alto horno en el paraje de Vegabarro, a orillas del río, donde Hulleras tiene su parque de carbones. El presupuesto del plan se cifraba en 1.850.000 pesetas e incluía un horno y sus accesorios, aparatos Cowper, máquina soplante, maquinaria aneja, calderas, depuradores de gases... Sobre la base de disponer de mineral homogéneo (38-40 por 100 de hierro y 20-25 por 100 de sílice), Disdier estimaba posible sacar unas cincuenta mil toneladas anuales de lingote.

Avantadas todas aquellas quimeras, nos paramos en admirar la persistencia de las ruinas: la fábrica de San Blas duró en activo quince años; sus vestigios han remontado, holgadamente, el centenario. El apólogo que yo quería termina ahí. ■ G. G.