

# ALGUNAS CONCLUSIONES SOBRE LA POLITICA DE PROTECCION Y LA ECONOMIA HULLERA ASTURIANA EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX

JOSE LUIS GARCIA DELGADO  
Universidad Complutense de Madrid

Si para conocer con rigor cualquier proceso de industrialización se requiere el estudio de los recursos energéticos utilizados, el caso español puede enriquecerse muy notoriamente a partir de la atención que se preste a la minería de la hulla asturiana.

En efecto, representando la producción de Asturias casi siempre más de la mitad y, en muchas ocasiones, alrededor de los dos tercios de la total de España, la economía hullera asturiana ha sido una pieza clave de la industrialización española desde el mismo momento en que el mercado nacional del carbón queda supeditado a una rígida política proteccionista, esto es, desde los años finales del siglo XIX. Durante todo el primer tercio del siglo XX, esa relación entre minería de la hulla asturiana e industrialización española constituirá, así, un capítulo fundamental de nuestra historia económica. En las páginas que siguen se quiere ofrecer un avance de las conclusiones de un amplio estudio en curso de realización sobre el sector hullero asturiano, tratando de clarificar, en primer término, la entidad y las características de la política proteccionista del carbón, así como la lógica de las posiciones analíticas desde las que se han realizado hasta ahora los más importantes estudios históricos sobre el tema, y delimitando, en segundo lugar, los principales problemas económicos de un sector con tan poderosa influencia sobre toda la actividad productiva.

## 1. *El «movimiento nacionalista del carbón»*

La economía hullera es bien representativa de los logros y limitaciones del nacionalismo económico español contemporáneo.

Logros y limitaciones: el énfasis al subrayar los primeros o al marcar las segundas distingue las posiciones adoptadas y defendidas tradicionalmente en el análisis del tema. Y estas líneas introductorias no pueden dejar de aludir a esos opuestos enfoques, para explicitar al tiempo la posición valorativa que aquí se sostiene.

Dos obras representan de forma modélica las posturas extremas. Una, la de Román Perpiñá, *Memorándum sobre la política del carbón*, se publica en 1935 por las «entidades económicas valencianas»<sup>1</sup>, cuando se negocia un nuevo Tratado de comercio con Inglaterra que enfrenta, una vez más, a los exportadores agrarios levantinos (partidarios de ampliar las compras españolas de carbón inglés para forzar la contrapartida de las ventas a Gran Bretaña de productos hortofrutícolas) y a los productores hulleros (interesados en eliminar o reducir la secular competencia de las importaciones de hulla inglesa). Ofrece Perpiñá el más fundamentado y convincente análisis sobre la orientación proteccionista de la política del carbón en España (a él se debe la expresión «movimiento nacionalista del carbón», que encabeza este epígrafe), compensándose sobradamente los puntos menos conseguidos (en particular la ingenua, por improcedente, comparación entre la estructura económica de las provincias de Oviedo y Valencia) con el excelente estudio pormenorizado de los aspectos más relevantes de la economía hullera asturiana. Las conclusiones principales a las que llega son contundentes: no han sido factores propiamente económicos los determinantes del crecimiento de la producción hullera a lo largo del primer tercio del siglo xx, sino

«causas extraeconómicas (...) formando un sistema de nacionalismo económico y autarquía, [que] se ha realizado mediante la siguiente agrupación de medidas legislativas: a) Protección arancelaria. b) Exenciones y privilegios fiscales. c) Tendencia extrema al Monopolio del Consumo Nacional por medio de la obligatoriedad impuesta coactivamente por el Estado de consumo de carbón nacional a la más importante parte y a la mayoría de las industrias españolas (Marina, ferrocarriles, siderurgia, fundiciones, cementos, gas, etc.). d) Protección y privilegios especiales en los transportes. e) Auxilios pecuniarios, directos del Tesoro público. f) Plena intervención y control del Estado para llegar a una protección y nacionalización integral soportando el coste, el consumo».

Una «complicadísima gama de protección al carbón nacional», en definitiva («hasta nos atrevemos a decir —escribe Perpiñá— que la política del carbón en España llegará a tomarse nacional e internacionalmente como modelo y

<sup>1</sup> Román PERPIÑÁ GRAU, *Memorándum sobre la política del carbón*. Publicado por las entidades económicas valencianas bajo los auspicios del Patronato del Centro de Estudios Económicos Valencianos, Valencia, 1935. Las «entidades económicas» editoras son 37, desde la Cámara Oficial Agrícola hasta la Comisión Naranjera de Levante; desde la Confederación de Exportadores de Frutas y Hortalizas hasta los Sindicatos Agrícolas de Alcira, Gandía, Burriana, Játiva, Cullera y Castellón.

como caso clásico del sistema de autarquismo aplicado a una rama económica»), que se salda con el «fracaso más rotundo», pues no existiendo «industria alguna tan fuertemente protegida en España (...), la industria del carbón trabaja con déficit y aún clama mayor protección», siendo «evidente (...) que la protección al carbón no ha causado más que reducidos beneficios a unos pocos, con enormes perjuicios a toda la economía española»<sup>2</sup>.

En el extremo opuesto se sitúa la otra obra aludida. Es la de Ignacio Herrero Garralda *La política del carbón en España*, leída como Memoria doctoral en mayo de 1943<sup>3</sup>. En ella culmina una larga serie de estudios realizados durante el primer cuarto del siglo xx, con ocasión de coyunturas difíciles o de crisis manifiestas en el sector, desde los debidos a la iniciativa gubernamental (informes de la Comisión de Estudio de la Riqueza Hullera Nacional y de Luis Adaro, en los tres primeros lustros, o de la Comisión Protectora de la Producción Nacional y de la Comisión de Estudio de la Industria Hullera de Asturias, en la Dictadura) hasta los efectuados por encargo de empresarios del sector (los trabajos de Luis Olariaga y de la patronal Hullera Nacional, ambos de 1925)<sup>4</sup>. En todos ellos se partió de la conveniencia de conseguir la autarquía en el abastecimiento hullero del mercado español, dadas la abundancia y la calidad de las reservas nacionales de hulla. Y en todos se solicita protección para eliminar la competencia del carbón inglés y para superar las dificultades —«ajenas a la voluntad de los productores», en

<sup>2</sup> PERPIÑÁ, *op. cit.*: los párrafos entrecomillados corresponden a las páginas 118, 119, 66, IV y 115, respectivamente. La última frase citada la transcribe Perpiñá del *Informe sobre las conversaciones comerciales de España con Inglaterra para la concertación de un nuevo Tratado*, elevado por la Comisión Naranjera de Levante al Ministerio de Industria y Comercio, marzo 1935.

<sup>3</sup> Ignacio HERRERO GARRALDA, *La política del carbón en España*, Madrid, 1944. No deja de ser sorprendente que Herrero no cite ni utilice la obra de Perpiñá.

<sup>4</sup> Entre los estudios debidos a iniciativas gubernamentales, deben destacarse dos de la Comisión de Estudio de la Riqueza Hullera Nacional: *Información pública efectuada en 1906* (Madrid, 1909), e *Información relativa a la crisis del mercado hullero en España y medidas propuestas al Gobierno por la Comisión de Estudio para impulsar la producción nacional* (Madrid, 1915). También tiene mucho interés el apartado dedicado a la minería de la hulla por la Comisión Protectora de la Producción Nacional: *Crisis de la producción y del trabajo. Información realizada en cumplimiento del encargo del Gobierno*, Madrid, 1921. Y constituye un texto básico el *Dictamen oficial sobre la industria hullera en Asturias* (Madrid, 1926), que recoge el informe emitido en 1924 por la Comisión de Técnicos nombrada por el Directorio Militar en 1924 (en dicho texto se reproducen también en Apéndices amplios fragmentos del *Informe* de la Comisión de Estudio de la Industria Hullera Asturiana realizado en 1921). De los estudios editados por patronales, destacan dos simultáneos: el de Hullera Nacional, *El problema del carbón* (Madrid, 1925), y el firmado por Luis OLARIAGA, *La crisis hullera en España* (Madrid, 1925). Luis Adaro, presidente de la Comisión de Estudio de la Riqueza Hullera Nacional y también director del Instituto Geológico, firma el editado por este último organismo, *Los carbones nacionales y la Marina de guerra* (Madrid, 1911).

palabras de Olariaga— que encuentran la extracción, el transporte y la comercialización de los carbones nacionales. En las conclusiones respectivas se matiza si esa protección debe dar lugar tan sólo a una intervención estatal que se limite a estimular la iniciativa privada —posición habitual en los informes encargados por asociaciones patronales— o si, más bien, debe propiciar un intervencionismo decidido, sistemático y constante, como se defiende en el *Dictamen Oficial*, publicado en 1926.

Herrero Garralda reasume —ya se ha indicado— esta línea argumental de modo paradigmático, radicalizando la posición de defensa de la autarquía. Admitido como objetivo óptimo la autosuficiencia del mercado nacional de la hulla, la política económica, primero, ha de garantizar un adecuado nivel de protección frente al exterior y, paralelamente, ha de impulsar la producción nacional y su consumo en el propio mercado español, a través de estímulos en todo el proceso de extracción, transporte y comercialización. En ambos cometidos, la experiencia del primer tercio del siglo xx no muestra —en opinión de Herrero Garralda, contraria a la de Perpiñá— una decidida voluntad de apoyo a la minería del carbón por parte del Estado. Las medidas de protección y fomento de la minería de la hulla, aunque copiosas, son «tibias», son «tímidas», y en la balanza de las presiones patronales enfrentadas han pesado más los intereses de los sectores exportadores y de las industrias transformadoras, con la textil de Cataluña a la cabeza; sectores e industrias que, sin renunciar a la protección a ellos dispensada, aspiran «también a quemar carbón barato de allende los mares». Así, la historia contemporánea se configura, desde la perspectiva de Herrero Garralda, como la

«triste historia [de] la lucha (...) entre la minería del carbón y el resto de la industria española. Las regiones industriales empiezan a abogar por una política de férreo proteccionismo para sus productos, y de libre introducción de materias primas, lo cual resultaba deseable en cuanto al algodón y otras materias exóticas, pero (...) que (...) equivale a proteccionismo para todos y libre concurrencia para el carbón. A este clamor se fueron uniendo las regiones agrícolas, de intereses contrarios a los industriales en cuanto a la política comercial, y, por tanto, sólo coincidentes con ellas en lo que éstas eran traidoras a sus principios normales, o sea, en reclamar libertad de importación para el carbón, máximo cuando Inglaterra, infatigable consumidora de frutas, condicionaba precisamente todos sus acuerdos comerciales a la exportación de combustible».

Para Herrero Garralda, en suma, en diametral oposición a Perpiñá, no es la producción de carbón la actividad más fuertemente protegida en España;

por el contrario, la «precaria», la «no suficiente», la sólo «esporádica» protección a la industria hullera ha alimentado «el escepticismo de las siempre malparadas empresas» carboneras, no obstante haber demostrado éstas su capacidad de reacción positiva cuando se les ha dado «abrigo»<sup>5</sup>. Perpiñá Grau y Herrero Garralda sintetizan así las opuestas posiciones desde las que se ha valorado el contenido y la adecuación de la política del carbón en España. Opuestas y casi únicas, pues son muy poco frecuentes en la bibliografía disponible posturas que se sitúan en una zona intermedia, como el caso, un tanto excepcional, de Leopoldo Alas Argüelles, que, primero, reparte las responsabilidades de la aguda crisis de la industria hullera al comienzo de los años veinte entre el Estado y los empresarios del sector —sin dejar de apuntar las dificultades adicionales que se derivan de la alta conflictividad laboral y de la práctica sindical en las cuencas mineras asturianas— y, luego, concluye proponiendo

«por el momento acaso una prudente ayuda oficial (...). Más adelante, y con más calma, sería el mejor remedio renunciar a nuestro absurdo proteccionismo y buscar el progreso de nuestra industria, en general, por otros procedimientos de los que saliera más robustecida la verdadera riqueza nacional y menos malparada la justicia»<sup>6</sup>.

Una actitud, esta última, hasta cierto punto insólita que, sin embargo, entraña un elevado grado de ponderación y de agudeza. Porque el repaso de las principales vicisitudes de la historia de la minería asturiana durante la primera mitad del siglo xx pone especialmente de manifiesto, al examinar con especial atención la política económica seguida, cuatro hechos.

En primer lugar, el alto nivel de protección que se ha dispensado a la producción nacional de hulla, en el marco de una política económica de corte nacionalista, con objetivos autárquicos, declarados o implícitos, para un buen número de producciones agrarias e industriales.

En segundo término, la secuencia histórica a través de la cual se amplía, en intensidad y en extensión, esa protección. Así, por una parte, la política del carbón en la España del primer tercio del siglo ejemplifica muy bien esa dialéctica que, primero, insta a requerir protección para ayudar a actividades incipientes, retrasadas o que no han alcanzado su «mayoría de edad» —como escribirá expresamente Herrero Garralda con relación a la industria hullera del primer decenio del siglo— y, después, en momentos sucesivos,

<sup>5</sup> Herrero GARRALDA, *op. cit.*: los entrecomillados corresponden a las pp. 95, 89, 72, 56-57, 62, 68, 69, 103 y 83, respectivamente.

<sup>6</sup> Leopoldo ALAS ARGÜELLES, "La crisis hullera", en *Revista Nacional de Economía*, núm. 35, enero-febrero de 1922, pp. 7-22. La cita textual corresponde a la página 22.

empuja a demandar la elevación de las defensas inicialmente establecidas cada vez que la competencia internacional se deja sentir. Por otra parte, la política del carbón sirve también de modelo por lo que se refiere a la ampliación difícilmente reversible de los resortes puestos en juego en el proceso protector: se comienza por medidas arancelarias y fiscales; se prosigue con medidas directas de fomento a la producción nacional, que no reparan en hacer obligatorio el consumo de los artículos así obtenidos, y se termina practicando un intervencionismo económico cada vez más prolijo y pormenorizado en las áreas del consumo, la comercialización y la producción, anulándose de hecho el mecanismo económico de la formación de los precios.

En tercer lugar, otro rasgo definidor del proteccionismo español salta a la vista al examinar la política del carbón en los años considerados: el carácter escasamente sistemático, lógico y coherente de la práctica proteccionista. Se conceden altos niveles de protección, pero con frecuencia los beneficios posibles son neutralizados por medidas similares de efectos contrarios. Carácter contradictorio de una política proteccionista que es consustancial a un proteccionismo modelado por presiones de intereses particulares, de empresa o sector, pendientes tan sólo de los beneficios inmediatos que se generarán para sus propias industrias, y no de las repercusiones de signo opuesto sobre las demás actividades ni de las consecuencias a largo plazo sobre unas y otras. Con el resultado último de la insuficiencia, antes o después, de las medidas adoptadas en beneficio de un determinado sector, a pesar de su importancia e intensidad en términos absolutos.

En cuarto lugar, merece destacarse otro hecho innegable: al adoptarse medidas de protección con carácter indiscriminado, sin tomar en consideración la dimensión de las empresas afectadas, ni los niveles respectivos de productividad, ni ningún otro indicador de la situación económica de las entidades mercantiles que pueden acogerse al régimen protector, los beneficios de éste se reparten muy desigualmente. Las grandes empresas, con posibilidades mayores de inversión, de economía de gastos de conservación, de transporte en gran escala, resultarán, lógicamente, más beneficiadas. Una renta diferencial, en otras palabras, se genera a través de unas medidas de protección uniforme que no discrimina entre situaciones de hecho muy distintas. Y en un sector como el de la minería hullera asturiana ello es particularmente notorio, pues al lado de una gran fragmentación empresarial, con decenas de sociedades de dimensión muy reducida, sobresale la posición dominante de unas pocas grandes empresas.

La evolución de la minería de la hulla durante este período, cuando se consideran los problemas básicos del sector, aporta, en definitiva, inquietantes elementos de reflexión acerca del precio del desarrollo nacionalista de la economía española, acerca del coste de la autarquía.

## 2. *Los factores determinantes: problema de consumo y problema de precio*

Como ya se anticipó en las líneas introductorias, este segundo apartado tiene por objeto delimitar los problemas centrales que gravitan sobre la economía del sector hullero asturiano desde el mismo comienzo del novecientos.

El profesor Nadal proporciona, con cierto detalle, las principales pistas al estudiar la evolución del sector durante la centuria precedente<sup>7</sup>. Conviene, por ello, iniciar estas reflexiones recordando la situación en que se encuentra la minería de la hulla asturiana en los años finiseculares.

Nadal distingue, ante todo, tres grandes períodos en la economía carbonífera de Asturias: una fase inicial, comprendida entre 1825 y 1860, cuando el consumo se hallaba localizado más allá de los límites provinciales, ya fuese en las fundiciones de plomo y en los talleres de afinación de hierro del litoral penibético, o bien en las fábricas algodoneras de las costas catalanas, y con una producción todavía muy reducida, que no sobrepasaba las 200.000 toneladas; la segunda etapa se inicia precisamente con los años sesenta, prolongándose por espacio de dos decenios, y en ella el rasgo definitorio es el incremento de la demanda de carbón mineral que proviene de la metalurgia autóctona, principalmente de los establecimientos industriales de Mieres y de La Felguera, superándose en 1880, por vez primera, las 400.000 toneladas de producción. Con el desplazamiento del centro de gravedad de la producción siderúrgica hacia Vizcaya, en los años ochenta, se abre, finalmente, el tercero de los períodos citados.

En éste, y a lo largo del penúltimo decenio del XIX, la hulla asturiana se enfrenta ya con una situación ciertamente incómoda. Con dificultades de transporte siempre importantes —por ferrocarril, aunque pronto se supere el obstáculo del puerto de Pajares, por carretera y por mar, al no disponer de instalaciones portuarias que se adapten a las exigencias de la renovada navegación marítima del último cuarto del siglo XIX—, la producción carbonera asturiana cada vez va a encontrar mayores obstáculos para competir con la hulla inglesa, cuya penetración en el mercado peninsular se remonta al final de la cuarta década de la centuria pasada. Las barreras aduaneras de mediados de siglo sólo muy parcialmente impiden la creciente competencia de los fósiles extranjeros, que ofrecen, además de un buen precio, mejor calidad (carbones más puros, menos friables y con superior poder calorífico), suministros más sostenidos y clasificaciones más regulares. Particularmente allí donde el carbón inglés constituye cargamento de retorno, su ventaja sobre

<sup>7</sup> Jordi NADAL, *El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814-1913*, Barcelona, 1975, pp. 122-148. Con algunos matices adicionales ha vuelto sobre el tema en "Notas sobre la industria asturiana, de 1850 a 1935", en *Historia de Asturias. Edad Contemporánea. II. Economía y sociedad (siglos XIX-XX)*, Ayalga/Ediciones, Vitoria, 1981, pp. 155 y ss.

el asturiano es incontestable; el relevo del País Vasco en el liderazgo de la industria siderometalúrgica se consuma, en efecto, a partir de los intercambios de mineral de hierro vizcaíno por carbón mineral inglés. Detrás del desplazamiento de Andalucía por Asturias del primer lugar de la producción siderúrgica, en el decenio de 1860, estaba un problema de costes (la ventaja que para Asturias suponía utilizar carbón de cok en las ferrerías a pie de los yacimientos hulleros, frente al empleo de carbón vegetal en las instalaciones malagueñas y sevillanas); en la primacía vasca, a partir de la década de los ochenta, son decisivos los costes, junto con la calidad, del carbón inglés, así como el soporte financiero que proporcionan las exportaciones de mineral de hierro. En vez del eje Bilbao-Gijón, como concluye Nadal, es Bilbao-Cardiff el eje que acaba predominando.

Así, con una siderurgia autóctona que ha perdido el empuje de los veinte años anteriores y con la competencia creciente de la hulla del Reino Unido en el mercado peninsular, la hulla asturiana, cuyas salidas marítimas «han acabado supeditadas al albur del pequeño comercio de cabotaje de dimensiones liliputienses», en palabras del profesor Nadal, la hulla asturiana

«no reemprende francamente la marcha adelante hasta que, dentro de un clima de protección extremada, los años finales de la centuria aportan una serie de factores favorables. Cuentan entre los más destacados: la explotación de las minas de Aller, desde 1883, por parte de Antonio López, primer marqués de Comillas, quien necesita el carbón para alimentar las máquinas de su compañía "Transatlántica" de vapores (esta explotación sería el punto de partida de la importante Sociedad Hullera Española, creada por el segundo marqués, en 1892); la terminación en el segundo semestre de 1894 de las obras del ferrocarril de Ciaño-Santa Ana a Soto del Rey, enlazando en este punto con el general de León a Gijón, abierto al servicio en julio del mismo año; y, sobre todo, la devaluación de la peseta, que, desde 1896, se erige en el baluarte más sólido opuesto a la entrada de mercancías extranjeras. En cambio, permanecen la mayor parte de los defectos estructurales o de base —desde la escasez de los retornos hasta las deficiencias de los puertos de Gijón o de Avilés—, como se encargará de recordar, en 1903, la flamante Liga Marítima Española»<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> NADAL, *op. cit.* en primer lugar, pp. 141 y 148.

Interesa detenerse en estos hechos porque revelan, insisto, las pautas de la evolución posterior del sector. Por una parte, los «factores favorables» y, por otra, los «defectos estructurales».

En primer término, es cierto el avance de la producción durante todo el decenio de 1890, con una tasa mantenida de incremento interanual que se sitúa en torno al 10 por 100, superándose en 1895 el millón de toneladas. Dicho aumento de la producción se consigue con la ampliación de la capacidad de algunas de las grandes empresas ya existentes —en particular, de la Sociedad Fábrica de Mieres—, pero sobre todo con la creación de cinco nuevas empresas importantes: Sociedad Hullera Española, con las entonces «minas privilegiadas» del valle del Aller; Unión Hullera y Metalúrgica de Asturias, Hulleras del Turón, Compañía de Carbones Asturianos y Sociedad Coto del Musel. La salida de la mayor producción se verá favorecida por algunas mejoras en la red ferroviaria y en la infraestructura portuaria. Y detrás de todo ello está —cuando la demanda de carbón aumenta— el respaldo que a la producción nacional le garantiza la elevación de los derechos arancelarios en 1892 (se pasa de 1,25 a 2,50 pesetas por tonelada de carbón importado) y, especialmente, la protección automática —a favor de los precios nacionales frente a los de importación— que supone la devaluación monetaria mantenida hasta 1906, con el apogeo de 1898 (en este año, la devaluación máxima alcanza el 115 por 100, y la media, el 54 por 100). No es todavía una «protección extrema», como quiere Nadal, al menos en términos comparativos con la que posteriormente se alcanzará, pero supone ya una defensa importante de la producción interior.

Ahora bien, en segundo término, subsisten la mayor parte de los «defectos estructurales» que señalan las limitaciones básicas de la producción de hulla. Nadal es excesivamente sintético al señalarlo. Conviene detallarlos algo más. Afectan fundamentalmente a las condiciones de explotación, al transporte, a la comercialización y a la propia estructura de las empresas productoras.

En las *condiciones naturales de explotación* ha residido, puede decirse que hasta fechas muy recientes, una de las claves de los problemas económicos de la minería del carbón en Asturias. Su peso en las condiciones económicas de las empresas del sector es incuestionable durante todo el período estudiado; a la altura todavía de los años veinte, por ejemplo, se valora su influencia como determinante, no obstante los avances en las técnicas de extracción. Son especialmente concluyentes los testimonios de Luis Olariaga, en 1925, y de la Comisión para el Estudio de la Industria Hullera Asturiana, de 1924. El primero se expresa en estos términos:

«al analizar los elementos de la producción hullera asturiana, lo primero a tener en cuenta son las condiciones naturales de las

capas carboníferas. Esas condiciones son muy desventajosas, comparadas con las de las minas inglesas (...). Las principales desventajas de los yacimientos asturianos, y en general de los españoles, son, aparte de la suciedad del carbón en estado bruto: primera, la blandura del carbón; segunda, la escasa potencia de las capas; tercera, el hecho de no ser horizontales, sino inclinadas; cuarta, su irregularidad; quinta, su complicado sistema de transporte (...). La diferencia de condiciones naturales en las minas asturianas, en relación con las inglesas, tiene, pues, las siguientes consecuencias: primera, el trabajo se hace en condiciones mucho más desfavorables, siendo difícil hacer uso de medios mecánicos en el arranque, y a veces imposible utilizar las máquinas de mayor eficacia, y siendo indispensables abrir extensas galerías y emplear más personal. Segunda, además de ser menor el producto extraído por unidad de trabajo y su extracción más costosa en medios de transporte y madera, el producto tiene bastante menor valor por la proporción de menudos que encierra, y este menor valor se ve aún reducido considerablemente por la operación de lavado»<sup>9</sup>.

Por su lado, pero coincidentemente, el *Dictamen Oficial* —que recoge el informe de la Comisión nombrada en 1924 por el Directorio Militar— subraya cómo

«las capas de carbón en Asturias han sido enérgicamente afectadas por los movimientos orogénicos, y así aparecen trastornadas, plegadas, comprimidas y profundamente alteradas en su estructura. Ha desaparecido la regularidad tan apreciada en la explotación de yacimientos de esta naturaleza, y se presentan, por lo tanto, con inclinaciones muy diversas y con grandes variaciones de potencia con estrechones y pasos en estéril. Por esta breve indicación se comprende la desventaja que presentan estos yacimientos con relación a los de otros países. Sólo en casos excepcionales pueden emplearse los procedimientos de más eficacia para el arranque, usuales en otras hulleras que acrecen el efecto útil por obrero y reducen, en consecuencia, el costo. Las fuertes presiones a que han sido sometidas las capas de hulla explican la gran proporción de menudo producido y la escasa cantidad de granos, los más solicitados por el mercado y los vendidos en mejores condiciones. Si

---

<sup>9</sup> OLARIAGA, *op. cit.*, pp. 15, 18 y 19.

a esto se añade que la proporción de hulla extraída que puede sin lavar pasar directamente al consumo es reducida, se comprende que la producción asturiana tiene en su propia naturaleza dificultades importantes»<sup>10</sup>.

A esas dificultades en la explotación, que encarecen el producto obtenido, hay que añadir enseguida las que provienen del encarecimiento del *transporte*. «Lo que más distancia el coste del carbón español del coste del carbón inglés —afirma rotundamente Olariaga— es el enorme recargo que tiene desde que sale de la bocamina hasta que llega al consumidor»<sup>11</sup>. Y Herrero Garralda, glosando el informe publicado en 1909 por la Comisión de Estudio de la Riqueza Hullera Nacional, explica, en pocas palabras, las causas por las que

«el coste de los portes [es] desastroso para la producción nacional (...) La carestía de los ferrocarriles provenía, en primer lugar, de su costosísimo trazado. Tampoco, por otro lado, el tráfico carbonero era tan intenso que permitiese distribuir amortizaciones e interés entre muchas toneladas de arrastre, y nos encontramos aquí con otro de los círculos viciosos que tanto abundan en los problemas económicos. El ferrocarril no podía transportar barato porque transportaba poco; los hulleros transportaban poco porque el ferrocarril era caro. Los fletes, por su lado, resultaban tan altos porque los barcos que podían atracar a los puertos asturianos eran pequeños y resultaba difícil encontrar fletes de retorno del Sur y Levante al Cantábrico. El procedimiento de carga (...) rudimentario (...) encarecía también enormemente el precio de esta operación»<sup>12</sup>.

Si tanto los relativos a las condiciones naturales cuanto los referidos al transporte son «factores ajenos a la voluntad de los productores»<sup>13</sup>, no puede decirse lo mismo de los que apuntan a otros dos aspectos básicos de la economía del sector: la organización comercial y la propia estructura de las empresas productoras. De la caótica red de *comercialización* de la hulla asturiana, que aún subsiste al comienzo de los años veinte, se da cuenta con estos términos, bien expresivos, en el *Dictamen Oficial*:

«el régimen mercantil de la minería asturiana se basa (...) en el principio de la administración autónoma e independiente por parte de las empresas. Cada una de éstas busca aisladamente su

<sup>10</sup> *Dictamen Oficial...*, op. cit., p. 169.

<sup>11</sup> OLARIAGA, op. cit., p. 66.

<sup>12</sup> HERRERO GARRALDA, op. cit., p. 77.

<sup>13</sup> OLARIAGA, op. cit., p. 72.

clientela, y si bien las grandes Sociedades tienen a veces agentes en las principales provincias, que son órganos de penetración e instrumento de propaganda, las pequeñas, que no pueden soportar estos gastos, buscan la salida del producto entre un corto número, casi fijo, de compradores habituales, que procuran no reducir, aun a costa de envilecer los precios. Siendo así muy limitada la clientela de cada minero, se dan frecuentes casos de apilamiento de carbón por fallar un presunto comprador y no tener las empresas organización para dar salida al producto. A estas dificultades para el vendedor hay que añadir las no pequeñas que el sistema actual origina para los compradores, y que nacen de la falta de coordinación entre los tres factores: mina, transporte y embarque. Para hacer compras en Asturias, los consumidores españoles han de utilizar los servicios de agentes que cobran la correspondiente comisión. Estos agentes deberán comenzar por indagar las empresas que tienen a la venta en un momento dado carbón en la cuantía y calidad que ellos necesitan, aun con el riesgo de que la compra motive una desilusión, ya que en Asturias se emplea todavía poco la clasificación de los carbones, conforme a sus características químicas, y los productores se resisten a garantizar las calidades, como hacen habitualmente los exportadores ingleses. Pero sucede, además, que en Asturias no hay precio uniforme para los carbones. Cada minero vende al precio que puede, y el agente tiene que ir de oficina en oficina buscando el carbón más barato, ya que no existe una Bolsa en que se reúnan todos los productores. Concertada la compra, quedan por ajustar el transporte y el embarque. Unas empresas ferroviarias transportan el carbón en cuanto se solicita y lo dejan en el puerto esperando la posibilidad de embarque. Otras no realizan el transporte hasta que se encuentra al turno el buque que ha de realizar la carga. Como el tráfico no está concertado, el material ferroviario no puede ser utilizado debidamente y el acarreo resulta muy costoso. Luego, en el puerto, por esa misma falta de organización, los buques se ven obligados a sufrir largas demoras por los días de turno. A lo cual hay que añadir todavía, como cortejo de los males originados por el actual sistema, que la administración independiente por parte de cada empresa hace crecer los gastos generales, sin obtener todo el aprovechamiento deseable, e impidiendo un régimen conveniente de organización comercial; y que no está hecho tampoco el estudio de los merca-

dos que permita hacer de los carbones una acertada distribución»<sup>14</sup>.

La falta de organización comercial y el muy deficiente mecanismo de distribución constituyen, pues, otro componente adverso en la economía del carbón asturiano. Factor que, a su vez, está relacionado con el de la propia *estructura de las empresas productoras*, caracterizada, como ya se ha apuntado anteriormente, por una fragmentación y un minifundismo muy acusados, pero no incompatibles ni con la posición dominante de unas pocas sociedades (las tres mayores, por ejemplo, no dejan nunca de aportar más de la mitad de la producción total, y las ocho primeras controlan entre el 70 y el 80 por 100 de la producción de las cuencas durante los tres primeros decenios del siglo), ni tampoco incompatibles con la frecuente coincidencia de identidad de algunos miembros de los Consejos de Administración de las empresas del sector, ni con la existencia de organizaciones patronales que, en circunstancias específicas y por objetivos concretos, van a conseguir un alto grado de colaboración entre los principales centros de poder económico dentro del sector. Se trata, en suma, de una estructura empresarial que, en el mejor de los supuestos, no va a facilitar afrontar los problemas planteados en la explotación, en transporte y la comercialización de la hulla, máxime cuando el arcaísmo de las instalaciones y el escaso esfuerzo inversor van a ser reiteradamente denunciados<sup>15</sup>, y todo ello en el marco, tampoco debe olvidarse, de una dinámica reivindicativa sindical muy conflictiva y agresiva (que consigue, por ejemplo, para las minas asturianas la jornada de trabajo más corta de Europa a la altura de 1920).

Expuesto lo anterior, no es difícil ahora comprender la naturaleza del más grave problema que condicionará la evolución económica de la minería de la hulla asturiana durante el período aquí acotado. Una base de partida como la descrita ha de generar necesariamente un permanente *problema de precio*. Es importante subrayarlo porque, en bastantes ocasiones, se ha pretendido hacer del *problema del consumo* el fundamental del sector.

La penetración temprana e importante del carbón inglés en los mercados periféricos peninsulares, hasta el punto de ser cierto aún en los años finiseculares que la producción española viene a tener un carácter complementario de las importaciones inglesas (hasta 1897 no sobrepasará en cantidad aquélla a éstas); los hábitos así introducidos en el consumidor español, acostumbrado a encontrar en el mercado inglés carbones que reúnen íntegramente,

<sup>14</sup> *Dictamen Oficial...*, op. cit., pp. 107-108.

<sup>15</sup> Con relación a los primeros años del siglo XX, Gérard CHASTAGNARET, "Contribution à l'étude de la production et des producteurs de houille des Asturies de 1861 à 1914", en *Mélanges de la Casa de Velázquez*, tomo IX (París, 1973), páginas 581-631. Para un período algo posterior, *Dictamen Oficial...*, op. cit., p. 83.

merced a una depurada clasificación, todas las características deseadas, lo que no ocurre con la producción asturiana, por la precariedad de muchas explotaciones y por las propias pautas de comercialización; la flagrante resistencia durante decenios enteros de la Marina de Guerra española a sustituir por hullas asturianas el carbón inglés habitualmente empleado; la propia desorganización del mercado interior; en fin, la falta de pulsión continuada de la demanda, han conducido con cierta frecuencia, en efecto, a considerar el problema del consumo como el prioritario, dejando en un segundo plano el del precio.

Sin embargo, el simple repaso que se ha efectuado en las páginas anteriores de los «defectos estructurales» del sector obliga a poner el acento sobre el problema del precio. Este es el crucial, el origen auténtico de las principales tensiones que registra la economía de la producción hullera asturiana durante el período estudiado. Es más: el problema del precio gravita sobre todos los demás, y en particular, como es obvio, sobre el del consumo, de tal forma que mientras el carbón asturiano mantiene un coste superior al del inglés puesto en puertos españoles (Bilbao, Barcelona, Huelva y Sagunto son las entradas principales), resultan muy poco eficaces todas las recomendaciones hechas para adquirir carbón nacional.

El problema del precio, en definitiva, va a condicionar también las más importantes líneas de la política económica del carbón en España durante el período considerado; líneas que convergen en la protección de un sector crónicamente necesitado de ella, salvo cuando circunstancias excepcionales —la Gran Guerra, conflictos en las cuencas inglesas, alteraciones súbitas del mercado europeo de la hulla— cortan ocasionalmente el flujo normal de la oferta de carbones extranjeros y enmascaran el temor a la competencia exterior.