

Boletín de la Asociación Provincial de
Museos Locales de
Córdoba



nº 6 • año 2005

Índice

Pág.

Memoria de la Asociación durante 2005

Fernando Leiva Briones. *Secretario de la Asociación* 9

Museos

Almedinilla. Ecomuseo del Río Caicena

Ignacio Muñiz Jaén. *Director del Museo* 23

Belmez. Museo Histórico y del Territorio Minero

Manuel Cano García. *Director del Museo* 47

- El poder de las grandes compañías en la Cuenca Minera de Belmez en el último tercio del siglo XIX

José A. Torquemada Daza 53

Cañete de las Torres. Museo Histórico Municipal

M^a José Luque Pompas. *Directora del Museo* 89

- Algunos de los edificios más emblemáticos de nuestra localidad

M^a José Luque Pompas y Purificación García Pareja 95

La Carlota. Museo Histórico Local “Juan Bernier”

Antonio Martínez Castro. *Director del Museo* 109

- La alquería, unidad de poblamiento básica en el al-Andalus rural

Antonio Martínez Castro. *Director del Museo Histórico de La Carlota* 113

Doña Mencía. Museo Histórico-Arqueológico

José Antonio Recio Jiménez. *Responsable Técnico* 131

Fuente Tójar. Museo Histórico Municipal

Fernando Leiva Briones. *Director-Conservador del Museo* 141

- SVCAELO, ciudad misteriosa

Fernando Leiva Briones. *Director-Conservador del Museo de Fuente-Tójar* 153

Lucena. Museo Arqueológico y Etnológico

Daniel Botella Ortega. *Director del Museo y Arqueólogo Municipal* 169

Montilla. Museo Histórico Local

- Asociación de Arqueología Agrópolis 207
- **A la sombra del claustro. Acerca de algunos bienes muebles del Monasterio de Santa Clara de Montilla**
Elena Bellido Vela. *Licenciada en Historia del Arte* 211

Montoro. Museo Arqueológico Municipal

- Santiago Cano López. *Director del Museo* 225
- **Arqueología del pasado reciente**
Santiago Cano López. *Director del Museo* 229
 - **Análisis de los capiteles adosados a pilares de la Iglesia de Santa María de la Mota**
Esperanza Rosas Alcántara. *Lda. en Historia del Arte* 235

Monturque. Museo Histórico Local

- Ana B. Ruiz Osuna. *Directora Técnica del Museo* 243
- **Las cisternas romanas de Monturque: nuevas intervenciones para su musealización y puesta en valor**
Francisco J. Rueda Aguilar. *Técnico de Turismo y Patrimonio* 247

Peñarroya-Pueblonuevo. Museo Geológico Minero

- Miguel Calderón Moreno. *Director del Museo* 263

Priego de Córdoba. Museo Histórico Municipal

- Rafael Carmona Ávila. *Director del Museo. Arqueólogo Municipal* 271

Priego de Córdoba. Patronato Municipal “Niceto Alcalá Zamora”

- Francisco Durán Alcalá. *Director del Museo* 299

La Rambla. Casa-Museo Alfonso Ariza

- M^a Lorena Muñoz Elcinto. *Técnico de Patrimonio* 309
- **El Museo de Alfonso Ariza Moreno: el sigiloso sueño de un ingenuo ingenioso vanguardista en La Rambla (Córdoba)**
José R. Pedraza Serrano. *Profesor de Secundaria* 313

Torrecampo. Museo PRASA

- Juan Bautista Carpio Dueñas. *Director del Museo* 329

Villa del Río. Museo Histórico Municipal

- Francisco Pérez Daza. *Director del Museo*
M^a de los Ángeles Clémentson Lope. *Conservadora del Museo* 337

- **El Museo Histórico Municipal de Villa del Río "Casa de las Cadenas", salas de exposiciones permanentes y temporales**
M^a de los Ángeles Clémentson Lope. *Conservadora del Museo* 341

Asociaciones y Colaboraciones

Ad Aras. Asociación de Amigos del Museo Histórico Local de La Carlota	
Antonio Martínez Castro	351
Fe de erratas	353
Publicación de artículos	
Normas para la presentación de originales	355

Museos



Belmez



El poder de las grandes compañías en la Cuenca Minera de Belmez en el último tercio del siglo XIX

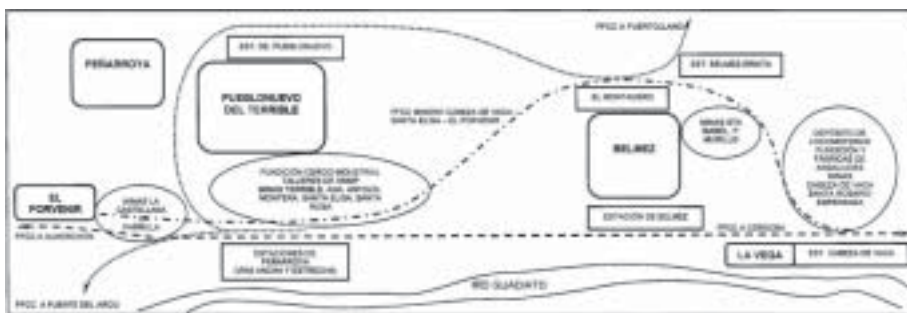
José A. Torquemada Daza

Minas de cobre, oro y plata se habían explotado en el Valle del Guadiato desde tiempos de los iberos y a mediados del siglo XIX aún continuaban en funcionamiento algunas de ellas, como *La Pastora*, cerca de Doña Rama (una de las aldeas de Belmez), aunque con grandes problemas para el transporte de su producción, que se hacía en caballerías hasta el puerto de Sevilla. También se conocían desde hacía mucho tiempo los filones de hierro y galenas argentíferas, poniéndose énfasis en el gran depósito de carbón mineral que ocupaba desde cerca de Obejo hasta Fuente Obejuna. Y aunque se había extraído carbón desde finales del XVIII, hubo que esperar a 1843

para que un comerciante de Écija, D. Manuel Rodríguez de Cabeza de Vaca, hiciera unos cuantos registros en la zona conocida como La Vega, dos kilómetros al sur de Belmez, iniciando así la carrera por ver qué empresa se quedaba con las mejores concesiones. Sólo en Belmez se denunciaron en 1845 ocho minas de carbón, una de plomo y una de cobre.

El principio: La minería y el ferrocarril

En 1846 se constituyeron las primeras compañías que pretendían la industrialización de la cuenca minera y la extracción del carbón de una for-



Plano esquemático de la Cuenca Minera de Belmez desde El Porvenir hasta Cabeza de Vaca.

ma racional: la *Unión Ferro-Carbón* y la *Compañía de Los Santos*.

Surgida de la iniciativa del ingeniero inglés D. Francisco Giles, con el apoyo del Marqués de Salamanca, de varios capitalistas catalanes y de algunos políticos y especuladores madrileños, fue la Unión Ferro-Carbón la que primeramente propuso la construcción de altos hornos en La Vega. Esta sociedad ya puso énfasis en que uno de los principales problemas que tendría que resolver quien pretendiera explotar los yacimientos minerales de la cuenca sería el del transporte, por lo que en el artículo 11 de sus estatutos establecía como uno más de los objetivos de la compañía la mejora de las comunicaciones de la cuenca e incluso la posible construcción de un ferrocarril para sacar su producción al mercado¹. Se iniciaba así la comunión entre intereses ferroviarios y mineros, de tal modo que cualquiera de las grandes compañías que actuaron en la cuenca, habría de ser vista con una doble óptica, como extractora de mineral y como propietaria de alguna de las grandes líneas que confluían en esta comarca, pues la filosofía que movió al capital extranjero a invertir en España, sobre todo al francés, era en primer lugar controlar las minas de carbón y, una vez conseguido ésto, hacerse con el resto de los sectores productivos, para lo cual era imprescindible la construcción de líneas férreas.

La Compañía de Los Santos, de

capital francés, tenía en explotación la mina más productiva de la cuenca, «La Terrible», y dio un fuerte impulso a sus trabajos mineros a partir de 1862 por la participación en su capital de la sociedad *Parent & Schacken*, dueños de *Fives Lille* (la gran sociedad europea dedicada a la construcción de ferrocarriles) y socios de la *Compañía del ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz*, que se hicieron con la concesión de la línea de Almorchón a Belmez, con lo que el nombre completo de esta sociedad pasó a ser el de *Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las minas de carbón de Belmez*. Teniendo la concesión del ferrocarril y capitales suficientes para construirlo, el negocio seguro con los minerales era cuestión de tiempo: Dos meses después de otorgarse la concesión de esta línea se asociaron con la Banca Rothschild y constituyeron en París el 18 de junio de 1864 la *Sociedad Carbonífera y Metalúrgica de Belmez*, que continuó con la explotación de las minas de la Compañía de Los Santos y que se transformó en 1869 en sociedad anónima, llamándose a partir de entonces *Sociedad Hullera y Metalúrgica de Belmez* (S.H.M.B.). Más adelante se seguirá hablando de ella, por ahora sólo anticipar que esta sociedad fue la que en 1881 creó, como filial, a la todopoderosa *Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya* (S.M.M.P.).

Si el camino para llegar a la constitución de una de las grandes socie-

¹ Escritura de constitución, estatutos y prospecto de la Unión Ferro-Carbón. 1847.

dades de la cuenca, la S.M.M.P., fue relativamente breve, más larga y tortuosa fue la conformación del otro gran patrimonio minero, el que acabaría en manos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

La Unión Ferro-Carbón fue absorbida un año después de su constitución por la *Sociedad Carbonera Española*, pero hubo que esperar hasta 1855 para que el capital nacional decidiera implicarse seriamente en la extracción del carbón, con la *Fusión Carbonífera y Metalífera de Belmez y Espiel*², presidida por el Duque de Veragua, por entonces Presidente del Senado, formando su Consejo de Administración cuatro Grandes de España y relevantes senadores, diputados y militares españoles. Su principal accionista era el cordobés Conde de Torres Cabrera, que aportó diversas minas, dinero en metálico y una casa en Belmez que había arrendado en 1853 para instalar la dirección de sus negocios mineros, conocida como «*La Casa Grande*».

Al igual que la Unión Ferro-Carbón, la Fusión Carbonífera pretendía la construcción de una fundición de hierro y la explotación de las minas de carbón, plomo y cobre de la cuenca. En 1860 inició la producción de plomo, instalando su fundición en La Vega, junto a las minas de Cabeza de Vaca, llegando a producir 13.000 Tm. de plomo y a poseer 1.004 con-

cesiones mineras: 364 de carbón, 288 de cobre, 246 de plomo y el resto de plata, hierro, arsénico y antimonio, por lo que se convirtió en la más grande de cuantas empresas explotaban los yacimientos del Guadiato.

En estos años la industria malagueña, a cuyo frente estaban D. Manuel Agustín Heredia y su yerno, D. Jorge Loring, necesitaba el carbón mineral para su desarrollo, por lo que se interesó directamente por la adquisición de minas, y en 1850, iniciaron las explotaciones carboníferas de la mina *Santa Elisa*, contigua a de La Terrible y segunda en importancia de toda la cuenca, participando en la Fusión Carbonífera a través de José Burgos, director de la fundición de plomo que Heredia y Loring tenían en Adra (Almería) y que aportó el 30% del capital fundacional de esta sociedad³.



Mina Santa Elisa según un dibujo de 1880.

² Fusión Carbonífera y Metalífera de Belmez y Espiel. Documentos relativos a su riqueza, organización y administración. 1858.

³ Daza Sánchez (2006), p. 5.

También en Málaga se planteó en 1845 la creación de un gran almacén de carbón mineral procedente del Guadiato, con el que se podría suministrar combustible a todos los barcos que transitaran a través del Estrecho de Gibraltar y a todos los puertos del Mediterráneo y con este fin, en 1851 la familia Heredia constituyó en esta ciudad la llamada *Junta del Ferrocarril de Andalucía*, creándose en su seno una comisión para el estudio de este medio de transporte compuesta, entre otros, por D. Martín Larios.

Como resumen y anticipo de la importancia de estos tres capitalistas en la cuenca minera hay que indicar que Jorge Loring y Oyarzábal, Marqués de la Casa Loring, fue concesionario desde 1859 de la línea Córdoba-Málaga y Presidente de la *Compañía del ferrocarril de Córdoba a Málaga*; D. Martín Larios, optó en 1852 a la concesión de éste ferrocarril, en pugna con el Marqués de Salamanca; y por su parte, D. Manuel Agustín Heredia (cuñado del Marqués de Salamanca y suegro de Jorge Loring) fue el gran impulsor de la industrialización de la costa malagueña y tras su muerte, en 1846, sus herederos compartieron con la familia Larios una compañía naviera para el comercio con América y una industria textil. Las tres familias fundaron en 1856 el *Banco de Málaga*⁴.

Ante la imposibilidad de sacar su producción de la comarca, las nume-

rosas deudas hicieron que la Fusión Carbonífera terminara sus días absorbida por la *Sociedad Carbonera Española*, sociedad que traspasó en 1869 todas sus pertenencias mineras a Loring, Larios y Heredia en virtud de un contrato de arrendamiento firmado por 20 años. Se unían así el capital malagueño con el cordobés del Conde de Torres Cabrera, que además de las concesiones mineras reunían en Belmez varios miles de hectáreas de terreno en las fincas «*El Coto de Heredia*», «*Los Mestos*» y «*El Alicante*», y que establecieron la dirección de sus negocios conjuntos en La Casa Grande, edificio que desde entonces y durante los siguientes treinta años fue el referente económico de la comarca.

Aunque otras compañías menores también poseían explotaciones mineras, quedaban definidos ya los dos grandes grupos económicos que marcarían el desarrollo de la cuenca hasta finales del siglo XIX: Por un lado la Sociedad Hullera y Metalúrgica de Belmez y la Sociedad Minero-Metalúrgica de Peñarroya, que contaban con el apoyo de la compañía ferroviaria M.Z.A., y por otra parte el sindicato malagueño formado por las familias Loring, Larios y Heredia, cuyas explotaciones pasarían con los años a ser propiedad de su *alter-ego*, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

Hay que dejar claro desde ya el distinto proceder de unos y otros en

⁴ García García (1979), p. 531.

la cuenca. La S.H.M.B. y S.M.M.P. se desvincularon de los poderes fácticos y la burguesía tradicional de Belmez y Peñarroya (por entonces aldea de Belmez), montando de acuerdo con los dictados del imperialismo francés sus propias estructuras de poder, industrias y población en torno a la mina La Terrible, a la que se denominó Puelblonuevo del Terrible, también una pedanía dependiente del Ayuntamiento de Belmez. Frente a ellas el sindicato malagueño, que integrándose en la población de Belmez, donde estableció la dirección de sus negocios mineros, contó con el beneplácito de los poderes locales.

Los primeros desencuentros: El transporte del carbón

Además de la lucha por el control de las minas, las más enconadas batallas entre unas compañías y otras se dieron por la concesión de las líneas férreas y su financiación, apareciendo numerosos testaferros, especuladores, nobles y políticos tratando de hacer negocio, aunque tal como se apuntó, finalmente las dos grandes concesiones (la línea de Belmez a Almorchón y Madrid, y la línea de Belmez a Córdoba) quedaron en manos de la Compañía del Ciudad Real a Badajoz y de la *Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Belmez y Espiel*, tras la que se escondía el capital malagueño de Loring, Larios y Heredia.

Tras numerosas paralizaciones en las obras de una y otra línea, en abril de 1867 se reiniciaron los trabajos de la del sur con Joaquín de la Gándara

como contratista de las obras y al mismo tiempo, como si de una carrera por la conquista de cuenca minera se tratara, se aceleraban los trabajos en la construcción de la línea de Belmez a Almorchón. La pugna por el carbón belmezano era patente, y el 1 de mayo se publicaba en el «El Correo de Andalucía», periódico fundado en Málaga por Jorge Loring, una magnífica descripción de las pretensiones de las compañías y de la rivalidad que mantendrían a partir de entonces por el dominio de la cuenca:

«(...) Hoy tenemos que dar una noticia muy lisonjera para la industria, y al hacerlo vamos a anticipar una enérgica y espontánea excitación a las empresas concesionaria y constructora de la línea de Belmez a Córdoba.

Sabido es de todos que hace muchos meses que se abrió a la explotación la importante línea de Ciudad Real a Badajoz, que pone este confín de Andalucía en directa comunicación con el reino lusitano a la vez que con la capital de la monarquía. Pues bien, el trayecto que desde las minas de carbón de Belmez enlaza con la de Ciudad Real en la estación de Almorchón, paralizado desde hace algún tiempo, emprende en estos momentos de nuevo sus trabajos con tan decidido empeño, que la empresa quiere dar por terminada la línea antes de fin de año.

¿Y qué se desprende de esto? En primer lugar que la rica cuenca de Belmez tiene abierta una de sus dos poderosas vías de comunicación, que antes de medio año podrá inundar el centro de España de carbones que no solamente competirán en calidad con los ingleses, sino que en las minas metalúrgicas de Linares, por ejemplo, (donde tanta falta hace), en Madrid mismo, y en otros varios puntos, el carbón costará siete u ocho reales quintal cuando más.

La misma línea de Ciudad Real a Badajoz no consume ni ha consumido desde antes de su inauguración otro carbón que el de las minas de Belmez. Según datos fidedignos que tenemos, la mina Terrible, la portentosa mina Terrible, propiedad de los respetables banqueros Parent Schaken y compañía de París (dueños a la vez de dicha línea férrea) a pesar de hallarse en su periodo de instalación, a pesar de no haber entrado aún en una regularizada explotación, envía diariamente a la estación de Almorchón de mil quinientos a dos mil quintales de carbón.

Este mismo carbón ha sido ensayado con un éxito completo por la fábrica de gas de Madrid y es pedido con empeño y consumido por toda la industria harinera de Extremadura,

para donde se exporta en grandes cantidades (...).

Si conocemos que quizás dentro de poco dejará una gran parte de España de ser tributaria de los carbones ingleses, ¿habrán de quedar nuestras industrias, el puerto de Málaga, el mercado natural de Belmez, el ferrocarril de Córdoba, habrán de quedar, decimos, sin el abundante alimento que tenemos a nuestras mismas puertas? Indudablemente careceremos de él si la línea a Belmez no se construye. (...)

¿Qué diremos cuando veamos esparcido por España un carbón que nace en la provincia de Córdoba y que está vedado sin embargo para nosotros? ¿Cómo hacer venir hoy ese carbón a Málaga o Sevilla si costaría en las respectivas plazas catorce o diez y seis reales quintal?»

Y en cuanto a la construcción del ferrocarril de Belmez a Córdoba, alentaba las obras de este modo:

«(...) Verdad que la construcción de este ferrocarril ofrece serias dificultades en su rápida y peligrosa bajada a Córdoba (...), pero lo es también que se han hecho y se hacen nuevos estudios y que al fin se le dará buena solución al problema. Es también muy cierto que los trabajos de esta línea se han inaugurado ya ocho

veces en el espacio de algunos años y siempre en la sección más fácil: en la sección de Espiel, donde no hay que hacer más que desmontes y terraplenes y algunas ligeras obras de fábrica.

¿Por qué es tan desgraciada que tras de las más pomposas inauguraciones vienen inmediatamente las más largas demoras, las más interminables paralizaciones?

Consideramos animadas de los mejores deseos a las respectivas empresas pero les pedimos más todavía: les pedimos un último y más poderoso esfuerzo, pedimos al Gobierno una iniciación directísima y eficaz, para que, de una vez, de un solo empu-

je, con un unánime empeño se llegue pronto al ansiado momento de oír silbar a la audaz locomotora por esa parte de la escarpada Sierra Morena».

El 1 de abril de 1868 se inauguró oficialmente la línea de Belmez a Almorchón, mientras que a la línea de Belmez a Córdoba se le añadía una nueva expectativa de negocio, pues estaban acabando las obras del Canal de Suez, impulsadas desde París por el ingeniero Fernando de Lesseps, y desde el puerto de esta ciudad se pretendía ofrecer el carbón necesario para todos los barcos que por él transitaran, lo que multiplicaría la demanda del combustible mineral procedente de las minas de Belmez.

En 1869 se inaugura oficialmente este canal, y el consorcio Loring, Larios y Heredia se hizo con la ma-



Mina La Terrible en 1902.

yor parte de los yacimientos mineros de la cuenca. Sus minas de hulla se distribuían en tres grupos: Cabeza de Vaca, Santa Rosa y Santa Elena, añadiéndose por alquiler, el muy importante grupo de Santa Elisa y todas las demás concesiones de la Fusión Carbonífera y Metalífera de Belmez y Espiel y de la Sociedad Carbonífera Española. Las minas de plomo estaban más dispersas, en Fuente Obejuna, Villanueva del Duque, Villanueva de Córdoba, Conquista, El Viso, Montoro, Villafranca, Córdoba, Lucena y Hornachuelos.

El 5 de septiembre de 1873 se inauguró la línea férrea de Belmez hasta Córdoba, con lo que, una vez construidos los ferrocarriles del norte y del sur de la cuenca, quedaba abierta la lucha por el control de las minas e, indirectamente, por controlar el poder político y económico en la comarca, fundamentalmente a partir de 1880, cuando la Compañía del ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.) absorbió a la del Ciudad Real-Badajoz y se hizo dueña de la línea de Belmez a Almorchón; y la línea de Belmez a Córdoba fue adquirida por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, compañía fundada por Jorge Loring y Joaquín de la Gándara y que contaba con el apoyo financiero del *Banco de París y de los Países Bajos*, relacionado también con los Rothschild.

Un año después, la Sociedad Huллera y Metalúrgica de Belmez creó como filial a la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya y en 1882 la Compañía de los Ferrocarriles An-

daluces compra todo su patrimonio minero a Loring, Larios y Heredia, pasando a ser desde entonces la mayor propietaria de minas en el Guadiato.

Las grandes compañías: Ferrocarriles Andaluces, M.Z.A., S.H.M.B. y S.M.M.P.

Interesa ahora conocer algo más acerca de estas compañías, que con su actividad ferroviaria, industrial y minera decidieron durante las dos últimas décadas del XIX el futuro de la cuenca. Además de lo ya dicho, como sucesora de la Fusión Carbonífera y de los intereses del sindicato malagueño, Andaluces explotó principalmente los grupos de Cabeza de Vaca y Santa Elisa. Mantuvo en funcionamiento algunas minas de plomo y plata, como *La Unión*, en Fuente Obejuna, en la que llegó a tener 108 obreros, y el grupo minero de El Horcajo, al sur de Ciudad Real, explotado conjuntamente por Andaluces y la Banca de París a través de la *Compañía Minera y Metalúrgica del Horcajo*. Entre 1884 y 1897 amplió su patrimonio minero con otras 35 nuevas concesiones.

M.Z.A. se constituyó en Madrid en 1856 y llegó a tener una red ferroviaria de 3.650 kilómetros, que la situó en el segundo lugar en importancia de España. En su capital participaron la *Sociedad Española Mercantil e Industrial*, sociedad francesa controlada por los Rothschild; la *Compañía del Grand Central Francés* y el Marqués de Salamanca. Sus directores siempre fueron franceses has-

ta 1869, aunque la mitad de los miembros de su Consejo de Administración eran españoles, figurando entre ellos personajes tan relevantes como D. José Canalejas, D. Claudio Moyano o el Conde de San Luis.

Esta compañía estableció en Belmez la dirección de sus negocios mineros y construyó un grupo de viviendas para ferroviarios («El Jardín»). Adquirió en 1875 la línea de Córdoba a Sevilla, con cuya compra obtuvo también las minas de hulla de La Reunión, al norte de Sevilla, que le servirían para cubrir las necesidades de combustible de sus líneas del sur de España⁵, aunque previendo el aumento de consumo que supondría la construcción de nuevas líneas y el incremento de la utilización del ferrocarril, estableció alianzas comerciales con la compañía del Ciudad Real-Badajoz y con la S.H.M.B. para utilizar los carbones del Guadiato, participando también directamente en las tareas extractivas.

En principio y hasta que en 1880 absorbió a la Ciudad Real-Badajoz, M.Z.A. sólo poseía algunas concesiones en la cuenca del Guadiato, pero a partir de ese momento y sobre todo de 1891, comenzó una actitud expansiva en los negocios mineros que la llevó a ocupar el cuarto lugar en el total de concesiones de la cuenca, con 42 minas de carbón, destacando las minas *Santa Isabel* y *La Castellana*.

Por su parte, la S.H.M.B. tenía concesiones mineras en Belmez y Fuente Obejuna, y poseía criaderos metalíferos en Monterrubio y Cabeza del Buey. Junto a la mina La Terrible, en las proximidades de la estación de Peñarroya y de la Santa Elisa, instaló hornos de coque, fábricas de briquetas para aprovechar los menudos del carbón y talleres para el lavado de carbones, y a partir de 1877 se planteó construir una fundición de plomo en ese mismo lugar, por lo que, para la obtención de galenas argentíferas, adquirió el grupo minero de Berlanga, en el sur de la provincia de Badajoz, con concesiones en los municipios de Berlanga, Azuaga, Ahillones, Valverde de Llerena y Llerena⁶.

De esta duplicidad de tareas, extracción de hulla por un lado y producción metalúrgica por otro, surgió la idea de constituir una nueva sociedad que se ocuparía exclusivamente de la explotación de minas metálicas y la fundición de los minerales extraídos. Nació así el 6 de octubre de 1881 la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya, filial de la anterior, con un capital de cinco millones de francos, suscritos en un 50% por la S.H.M.B., un 30% por la casa Rothschild y el 20% restante por los obligacionistas de la S.H.M.B. Todos los miembros de los Consejos de Administración de ambas compañías eran franceses.

La S.M.M.P. arrendó después di-

⁵ El Libro del Centenario, pp 381.

⁶ Idem, pp 376-382.

rectamente a los Rothschild cuatro grupos mineros en Almodóvar del Campo (Ciudad Real) y otro en Llerena. Ambas sociedades fueron incrementando año tras año sus beneficios, sobre todo la filial, que comenzó a obtener una gran producción de galenas argentíferas de sus minas El Triunfo y San Guillermo, en Azuaga; Victoria y San Quintín, en Almodóvar del Campo; Los Eneiros, en Fuente Obejuna, y algunas minas más en el Valle de Alcuadía y Campo de Calatrava. En 1895 construyó el ferrocarril de vía estrecha de Peñarroya a Fuente del Arco para el transporte de minerales a su fundición.

Todas estas compañías eran conscientes de los privilegios que las leyes de minas y ferrocarriles les otorgaban. Ya en un informe de 20 de junio de 1836 utilizado por la Unión Ferro-Carbón se trataba de ello, indi-

cando que *«otro privilegio es que los terrenos son realengos o baldíos, y por tanto la construcción de edificios barata, ni se requieren capitales para la compra de solares, protegida por la ley de la minería»*. La Ley General de Ferrocarriles estableció para las compañías ferroviarias el derecho a ocupar los terrenos de dominio público y el beneficio de vecindad, por lo que tenían los mismos derechos de los vecinos de los pueblos para el aprovechamiento de la leña y pastos comunales. También tenían la facultad de abrir canteras y construir hornos de cal, yeso y ladrillo sin tener que pagar ningún precio por los materiales extraídos, sin más obligación que la de indemnizar los daños causados en las propiedades particulares.

Por otra parte, las expropiaciones de terrenos para el tendido de las lí-



Belmez. Dirección de MZA en 1898 (Foto Solano).

neas, los solares de las estaciones, depósitos de máquinas, almacenes, apeaderos y otras obras tales como dormitorios y viviendas para los empleados, convirtieron a las compañías en titulares de un importante patrimonio inmobiliario, incrementado por los terrenos y construcciones referidos a las explotaciones mineras, como lavaderos, almacenes y edificios de oficinas. Con todas estas propiedades, las compañías se convirtieron en los mayores terratenientes del municipio, que según las leyes de estaban exentos del pago de contribución territorial, por lo que no generaban ningún ingreso para la hacienda municipal.

Actuaciones en el municipio de Belmez

La Compañía de Andaluces, que estableció la dirección de todas sus minas y negocios en La Casa Grande, conocida también desde entonces como «*La Casa de la Compañía*», inició en 1883 una época de protectorado con respecto al Ayuntamiento de Belmez y lo primero que se propuso fue acabar con el mal endémico que suponía la escasez de agua en los meses de verano, que además de las incomodidades que suponía para la creciente población, impedía el desarrollo de industrias y minas.

El 21 de julio de ese año se estudió por el Pleno del Ayuntamiento la solicitud hecha por D. Pedro Baquera, representante de la sociedad minera

de los Ferrocarriles Andaluces, para el suministro de agua a la población. El acuerdo que se tomó consideraba plausible «*el pensamiento de la sociedad de dotar a ésta villa de aguas para el surtido de sus vecinos, extra-yéndolas del curso subterráneo del Río Guadiato*», indicándose que «*el Ayuntamiento no tendrá inconveniente en aceptar la traída de aguas por la Compañía de Ferrocarriles Andaluces en el fin filantrópico que se propone*».

Realmente, detrás de este filantrópico fin pretendía el libre uso del agua en minas y fábricas, así como abastecer el depósito de locomotoras y demás instalaciones ferroviarias de Cabeza de Vaca sin necesidad de soportar las muchas quejas de los vecinos, que habían manifestado en diversas ocasiones su temor de que se agotara el agua en el cauce del río debido a la extracción que hacía la máquina de vapor que Andaluces tenía instalada⁷. El Ayuntamiento llegó a un acuerdo con la compañía, por la que ésta se obligaba a establecer dos pilares públicos en la villa y a cambio se le permitiría el uso industrial del agua. También se le otorgaban a Andaluces unas prerrogativas que la ponían en posición de manifiesta superioridad con respecto a las demás de la cuenca, pues se autorizaba a cualquier otra empresa o particular utilizar el agua y traerla a la población, pero siempre que se trajera «*desde otros puntos que no*

⁷ Archivo Histórico Municipal de Belmez (A.H.M.B.). Libro de actas del Pleno. 21 de julio y 4 de agosto de 1883.

sean el río Guadiato», que de este modo quedaba para el uso casi en exclusiva de la compañía.

Días después de la firma del acuerdo, D. Pedro Baquera solicitó instalar una tubería para llevar agua desde Belmez a las minas del grupo Santa Elisa, plasmándose así que las pretensiones de la compañía no eran las simples de abastecer de agua a la población, sino que ésto era un mero pretexto para llevar el agua desde la Vega a todas sus fábricas y explotaciones mineras.

Disponiendo ya de agua, acometió una serie de importantes reformas en sus minas y la modernización de los hornos de coque situados junto a la Santa Elisa y la zona de Cabeza de Vaca, y amplió la fábrica de briquetas y aglomerados de este lugar, que se convirtió en un foco de atracción para algunas fábricas.

Por su parte, la S.H.M.B. y la S.M.M.P. fueron creando una nueva población nacida del poblado minero existente junto a La Terrible, a la que se llamó Pueblonuevo del Terrible. El prototipo de ciudad europea creada tras la Revolución Industrial era el de una ciudad formada junto a las zonas mineras, puertos, ferrocarriles y primeras industrias, en torno a los que se crean barrios obreros con condiciones generalmente infrahumanas. Alejados de esta zona crecen los barrios residenciales de clases acomodadas y el centro comercial, dotados con todo tipo de servicios y con casas lujosas rodeadas de jardines. Pocas localidades había en España

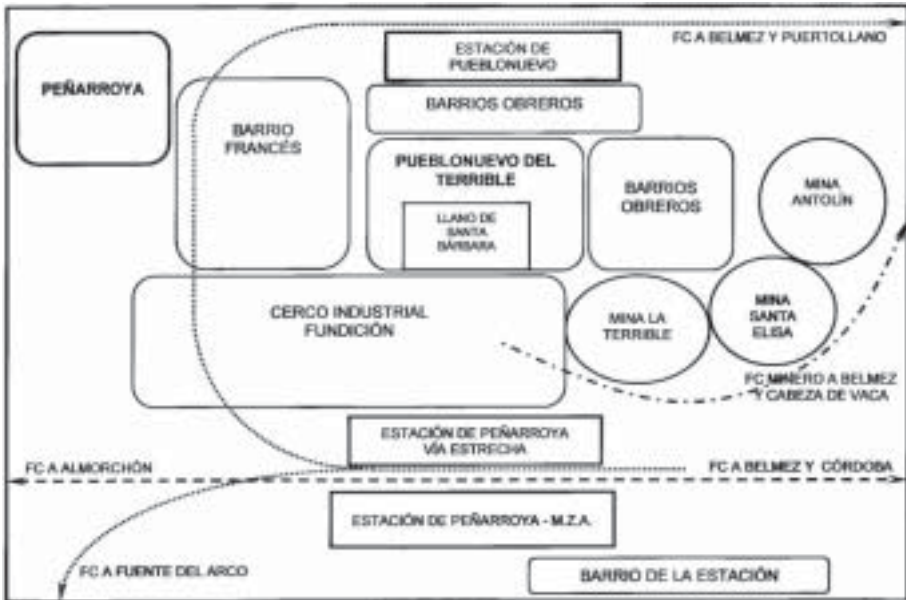
que cumplieran tan fielmente este patrón como Pueblonuevo.

Existía una zona residencial, la colonia francesa, con grandes casas ajardinadas que se completaban con el impresionante edificio de la dirección de la S.M.M.P. y zonas destinadas al recreo de los franceses. Con una cierta separación le seguía un centro comercial, la Plaza de Santa Bárbara, a cuyo alrededor se formaron calles trazadas a cordel siguiendo las pautas que Ildefonso Cerdá planteó en Barcelona a partir de 1859. Esta parte albergaba los servicios, el comercio y la población que trabajaba en ellos y a los técnicos de las industrias. A continuación, en zonas periféricas y próximas a las explotaciones, las barriadas y cuarteles mineros. Todo ello se completaba con el llamado Cerco Industrial, donde se ubicaban las fábricas y fundiciones, situado entre la población y la estación del ferrocarril, donde surgió también una populosa barriada.

Sobre la base de la antigua aldea, Peñarroya también fue creciendo, aunque no con la misma intensidad ni tan bien diseñada como Pueblonuevo, pues conservó el sustento de la población agrícola-ganadera que fue hasta el comienzo de las explotaciones mineras.

Contratistas, «validos» y «protegidos»

Tanto Belmez como Pueblonuevo y Peñarroya, estaban incrementando notablemente su población en esos años. En apenas tres décadas la po-



Plano esquemático de Peñarroya y Pueblonuevo del Terrible en 1900.

blación total había pasado de dos mil a más de diez mil habitantes como consecuencia de los continuos aluviones de gentes llegados principalmente desde Extremadura y La Mancha para los trabajos en el ferrocarril, y de otras zonas de Andalucía para el trabajo en minas y fábricas.

Además de los ingenieros y directivos extranjeros a las ordenes de las compañías francesas, llegaban gentes de otras regiones económicamente más desarrolladas, como Asturias, Cataluña o el País Vasco, en estos casos para trabajos que exigían una mayor especialización y con larga experiencia minas, ferrocarriles o altos hornos. Muchos de ellos se instalaron como contratistas de las gran-

des compañías, a cuya sombra amasaron grandes fortunas, siendo utilizados por éstas para la ejecución de casi todo el «trabajo sucio» en despachos de políticos o personalidades influyentes, y también cuando les interesaba no aparecer directamente como empresas extranjeras y sí como entidades o personajes integrados «en el pueblo».

A la sombra de los franceses prosperaron a finales del XIX personajes como D. Ramón Lizaso Igarzábal y D. José Sánchez Cruz, que aparecieron durante años en los primeros puestos entre los mayores contribuyentes del municipio⁸, y cabe destacar a D. Juan Alcántara Márquez, segundo teniente de alcalde del Ayun-

⁸ A.H.M.B. Libros de Actas de Plenos de 1890 a 1905.

tamiento de Belmez, que en 1871 fue nombrado Jefe de Minas, estableciendo desde entonces muy estrechas relaciones con las compañías mineras de la cuenca, principalmente con la S.M.M.P., en la que prestó servicios como técnico su hijo D. Jorge Alcántara Palacios.

Otros dos de sus hijos, D. Leopoldo y D. José, fueron socios de la S.M.M.P. y construyeron para esta compañía el ferrocarril de Peñarroya a Puertollano. Bajo el auspicio de las compañías francesas consiguieron importantes concesiones de minas de carbón, plomo, bismuto y mercurio dispersas por el norte de la provincia de Córdoba y en la zona de Almadén. Tuvieron importantes vínculos económicos con M.Z.A., de la que a veces actuaron como testaferros, y con la

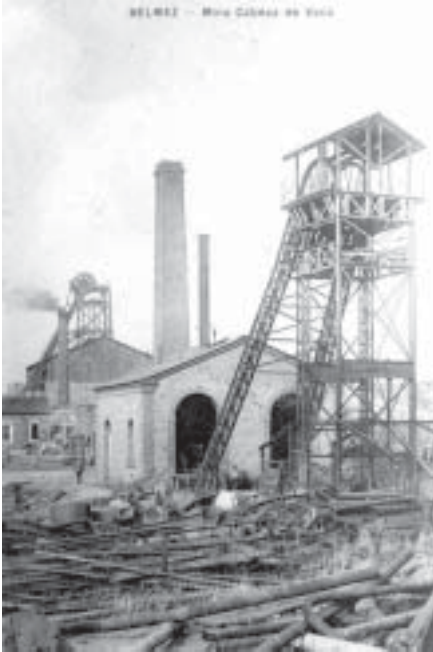
S.M.M.P., de la que fueron contratistas en numerosas ocasiones, y en general con la incipiente burguesía de Pueblonuevo, hasta el punto de que varios descendientes de D. Leopoldo Alcántara, contrajeron matrimonio con algunos de sus más destacados representantes: su hijo Juan se casó con D^a. Carmen Lizaso (hija de D. José Ramón Lizaso Igarzábal), y su hija Julia se casó con D. Nicolás Saint-Gerons Berasaluce, descendiente de franceses y una de las más destacadas fortunas de Pueblonuevo del Terrible.

También Andaluces tuvo bajo su manto algunos años al Jefe de Minas D. Julio Pellicer y como contratistas y grandes beneficiarios de sus favores a D. Domingo Muguerza Eguía, alcalde de Belmez durante varias legislaturas a finales del siglo XIX y principios del XX, y D. Agustín Arregui Fernández, que se llegó a convertir en el mayor capitalista de la época.

Ambos eran cuñados y procedían de la localidad alavesa de Lermanda. Llegaron a Belmez en 1867 avalados por Joaquín de la Gándara para trabajar como contratistas de los movimientos de tierras en la línea a Córdoba, y una vez acabados éstos permanecieron bajo la órbita de Loring, construyendo casas para los obreros y urbanizando la que se llamaría calle Hoyancones. Participaron en todo tipo de negocios, sobre todo Arregui, que bajo la tutela y con el beneplácito de Andaluces puso frente al Ayuntamiento un gran almacén para la venta de todo tipo de productos, donde compraban los obreros con los



Excavadora de vapor de la familia Alcántara en uno de sus trabajos. 1914.



Instalaciones y minas de Ferrocarriles Andaluces en Cabeza de Vaca (Foto Solano).

«vales» que esta compañía les entregaba como salario; construyó y explotó también un café-teatro (curiosamente, el otro café-teatro que había en Belmez era propiedad de D. Juan Alcántara), instaló el alumbrado eléctrico en Belmez en 1894; fue arrendatario durante años del impuesto de consumos, y, sobre todo, construyó una gran fábrica de harinas que, con una producción diaria de 30.000 Kg., era la mayor de la comarca.

De ambos cabe destacar su faceta de constructores y contratistas de obras. Al igual que los franceses es-

taban haciendo en Pueblonuevo con la construcción de edificios tan majestuosos como el de La Dirección, cuando Andaluces inició sus inversiones en la cuenca pretendió que el municipio contara con una Casa Consistorial representativa de la importancia que estaba adquiriendo la población, y alentó a alcaldes y concejales para que emprendieran la construcción de un nuevo y emblemático edificio, cuya obra ejecutó Domingo Muguerza⁹, a a partir de 1885.

También era consciente de la falta de viviendas, por lo que diseñó el ensanche de la población partiendo de la Casa Grande y hacia el sur, junto a la recién construida carretera-paseo de la estación y en dirección a sus explotaciones de Cabeza de Vaca. En mayo de 1887 Félix Brard Compagnon, director de las minas de Andaluces, presentó al Ayuntamiento el plano de la carretera de la estación y las expectativas de crecimiento del pueblo por este lugar¹⁰, y de acuerdo con él procedió a urbanizar la zona y a promover la construcción de más de medio centenar de viviendas para obreros a lo largo del antiguo camino hacia Córdoba, junto a la dirección y oficinas de M.Z.A., zona a la que se le dio el nombre de «Barrio de Don Agustín», en honor a Agustín Arregui, su constructor.

Tres de las nuevas calles que se urbanizaron tras el ensanche entre 1887 y 1895 llevaron (y aún conser-

⁹ A.H.M.B. Expediente de construcción del edificio de la Casa Ayuntamiento. 1885-1889.

¹⁰ A.H.M.B. Libro de Actas del Pleno. 28 de mayo de 1887.

van) por nombre Lermanda, Echegaray y Bailén. Lermanda en honor al pueblo natal de Muguerza y Arregui. Echegaray, dedicada a José Echegaray y Eizaguirre, relacionado con Andaluces por ser ingeniero de caminos que ejerció su oficio principalmente en Almería y Granada. Y Bailén en recuerdo a la primera batalla que perdió el ejército francés en la Guerra de la Independencia y como respuesta a la actitud de los franceses de la S.H.M.B. y S.M.M.P., que por entonces iniciaron sus hostilidades hacia el Ayuntamiento de Belmez con el fin de conseguir que la pedanía de Pueblo del Terrible se constituyera como ayuntamiento independiente.

Desarrollo de la cuenca minera

La rivalidad entre compañías, competencia entre una y otra en cuanto a inversiones, apoyos políticos y ganarse a la población, había llevado al municipio a unos niveles de desarrollo inimaginables para cualquier otra zona del Sur de España. Baste un ejemplo: La Ley General de Ferrocarriles había establecido la obligación para las compañías de construir y conservar líneas telegráficas, imprescindibles para el tráfico ferroviario, y por eso las dos compañías que confluyeron en Belmez crearon su propia red, a cuyos postes el Estado añadió más hilos, creando una red estatal y dando como resultado que en Belmez hubiera tres oficinas de telégrafos, la estatal, en la

oficina de correos, y dos más en la estación, una de Andaluces y otra de M.Z.A., ambas con servicio permanente las 24 horas. También había servicio telegráfico permanente en la estación de Peñarroya, prestado por M.Z.A., con lo que en 1891 en todo el término municipal de Belmez había cuatro oficinas telegráficas, mientras que en el resto de la provincia de Córdoba, incluida la capital, sólo había 31 oficinas más.

Y como ejemplo de aplicación de los últimos adelantos, Andaluces solicitó a mediados de 1886 la instalación de una línea telefónica para comunicar las oficinas de la Casa Grande con sus minas del término municipal, licencia que le otorgó el Ayuntamiento en octubre de ese año, permitiéndole poner postes en la vía pública, sin exigirle retribución alguna y con la sola carga de que procurara colocarlos en sitios donde no estorbaran¹¹. Pasa esta línea telefónica por ser la primera que se instaló en Andalucía.

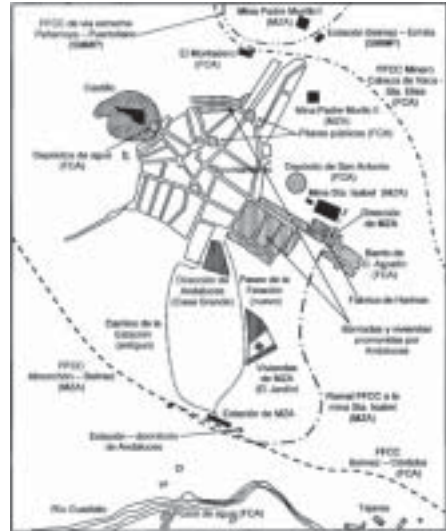
De conflicto de Andaluces con M.Z.A., surgió un muy peculiar ferrocarril minero que acabó en convertirse en el más popular de los ferrocarriles de la cuenca minera y sin duda uno de los más singulares de toda España. La dispersión de las propiedades mineras de Andaluces, cuyos grandes centros productivos, Cabeza de Vaca y Santa Elisa, distaban entre sí más de nueve kilómetros exigía que la compañía tuviera que utili-

¹¹ A.H.M.B. Libro de Actas del Pleno. 9 de octubre de 1886.

zar necesariamente los seis kilómetros de la línea de M.Z.A. existentes entre la estación de Peñarroya y Belmez. Estas compañías, inmersas en plena guerra de precios, trataban de gravar los productos de la rival con las tarifas más altas, con el fin de elevar los precios del carbón producido por la sociedad competidora.

Al alto precio que M.Z.A. ponía por el transporte en esos seis kilómetros respondió Andaluces con la construcción de una línea alternativa, sirviéndose de los varios kilómetros de vía de ancho normal que unían la estación de Cabeza de Vaca con las minas del grupo de Cabeza de Vaca propiamente dicho. A principios de 1884 se otorgó la oportuna concesión y las obras terminaron a finales de ese mismo año. Desde entonces la compañía pudo transportar sus carbones desde las minas próximas a Pueblonuevo del Terrible por este ramal de uso particular eludiendo la línea y las tarifas de M.Z.A.

Como puso de manifiesto Lorenzo García¹², las inversiones en minas y ferrocarriles en la comarca llevaron a Andaluces a producir 125.219 toneladas de carbón en 1888-89, lo que suponía el 55,4% de todo lo que se producía, y ello ocupando en ocasiones a más del 63% de los mineros de la cuenca, cuya selección se hacía de un modo peculiar, primando a los que residían en Belmez sobre los de Pueblonuevo del Terrible:



Plano de la villa de Belmez en 1905. Se indican los edificios e instalaciones que pertenecieron o fueron promovidas por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (FCA), por M.Z.A., y por la S.M.M.P.

«(...) La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces tiene hoy sus más importantes trabajos en el grupo minero de Santa Elisa, y gracias a la buena voluntad hacia Belmez del señor director, la mayor parte de los obreros de aquella mina son de esta ciudad, a pesar de distar de nuestro pueblo cinco kilómetros y poco más de medio de Pueblo Nuevo.»¹³

Como consecuencia de todo este impulso económico, diversos organismos se fueron instalando en la Plaza del Santo, junto a la Casa Grande: la Jefatura de Minas, el Cuartel de la

¹² García García. (1979), p. 540.

¹³ Diario de Córdoba. 19 de mayo de 1900.

Guardia Civil y hasta una representación del Banco de España, además de ser domicilio de varios contratistas de minas. Por todo ello no es de extrañar que se propusiera por varios concejales que «se reconocieran a D. Félix Brard Compagnon, director facultativo de las minas de la Compañía de los ferrocarriles Andaluces en Belmez, los servicios prestados en beneficio de esta población, el impulso dado a las explotaciones carboníferas y el desarrollo de los intereses de los vecinos», acordándose solicitar del Ministro de Estado la concesión de la Encomienda de Isabel la Católica a favor de este señor «como justo y merecido premio de los indicados servicios»¹⁴.

Merced a las inversiones de las compañías, Pueblonuevo del Terrible y su Cerco Industrial iban adquiriendo también un desarrollo desconocido: A principios del siglo XX, el Doctor D. José del Amo, describía así esta población¹⁵:

«Pueblonuevo no se parece en cosa alguna a estos lugares agrícolas y tranquilos; el campo es árido y seco, rodeado de alguna montaña de escasa vegetación y de aspecto completamente fabril e industrial. Veintidós chimeneas lanzan al espacio columnas interminables de humo, en sus cinco líneas férreas ordinarias y

en sus seis de tráfico se mueven continuamente trenes cargados de productos industriales; las locomotoras y poleas para extracción atruenan el espacio».

Y algunos años después, el Barón de Almajar, escribía lo siguiente¹⁶:

«No se parece a ninguna otra población andaluza. Tiene aires de capital por su trazado y de pueblo por la altura y forma de los edificios. El humo de sus chimeneas y el polvo de los minerales tienen constantemente entoldado el cielo (...) Nuestra visita fue al vuelo pero la impresión que nos produjo no pudo ser más grata y satisfactoria, porque en este pueblo no se vislumbra la miseria. Los días entre semana el teatro está lleno totalmente. Sus establecimientos tienen aire de categoría y lujo en sus instalaciones. El casino, confortable y señorial, dentro del modernismo de la época. Sus calles admirablemente pavimentadas. La prensa de Madrid llega el mismo día y se lee con fruición».

Política y Sociedades: S.H.M.B., S.M.M.P y M.Z.A. versus Andaluces

Resulta interesante que si se hace

¹⁴ A.H.M.B. Libro de Actas del Pleno. 21 de mayo de 1887.

¹⁵ Diario de Córdoba. 7 de septiembre de 1906.

¹⁶ Revista Blanco y Negro. Agosto de 1932.



Cercos Industriales en 1925.

un repaso de los políticos y altos cargos que estaban detrás de cada una de estas compañías se comprueba que todos los que se alinean con S.H.M.B., S.M.M.P. y M.Z.A. pertenecían al Partido Liberal o a partidos de corte progresista, mientras que eran conservadores o moderados los que apoyaban a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

A título de ejemplo, Francisco Luxán, Ministro de Fomento, pertenecía al Partido Progresista, y favoreció al Marqués de Salamanca para que llevara el ferrocarril a Badajoz. Su sucesor como Ministro de Fomento fue Claudio Moyano, que perteneció al Consejo de Administración de M.Z.A. También fueron consejeros de M.Z.A. el Conde de San Luis, nombrado Presidente del Consejo de Ministros el 19 de noviembre de 1853; o Alejandro Mon, que había sido Presidente Honorario de la Compañía del Ciudad Real-Badajoz, que ocupó cargos de tanta relevancia como la Presidencia de las Cortes y del Consejo

de Ministros en 1864, y que fue también Embajador en París, lo que le puso en contacto con el capital francés y le permitió participar en la fundación de grandes sociedades industriales y de ferrocarriles.

De mayor trascendencia para esta cuenca son los también liberales José Canalejas y Casas y su hijo José Canalejas y Méndez. El primero estuvo empleado en las empresas del Marqués de Salamanca, construyendo por cuenta de éste varias líneas férreas; fue director de la Compañía del Ciudad Real-Badajoz, consejero y representante en España de la compañía Fives Lille, y consejero también de la S.M.M.P.

Su hijo, José Canalejas y Méndez, que le sucedió como consejero de la S.M.M.P., fue abogado y literato, además de uno de los más destacados hombres de Estado de la época. Fue Secretario General del Ciudad Real-Badajoz, diputado en numerosas ocasiones y Presidente del Congreso en

1905 y 1906. En febrero de 1910 fue nombrado Presidente del Consejo de Ministros.

El caso más relevante fue el de D. Álvaro Figueroa, Conde de Romanones, que fue Ministro de Fomento, de Agricultura, de Obras Públicas y de Instrucción Pública en diversas etapas. Se puso al frente del Gobierno tras el asesinato de Canalejas y además de ser miembro del Consejo de Administración y accionista de la S.M.M.P. durante más de dos décadas, participó en muchos de sus negocios, sobre todo en lo referido a las fundiciones de plomo.

Realmente no cabía hablar sólo de S.H.M.B. o S.M.M.P., sino de un cúmulo de empresas e intereses que tuvieron todos la misma sede en París, el nº 12 de Place Vendôme, domicilio social de la Compañía de Los Santos, la Sociedad Carbonífera y Metalúrgica de Belmez, la Sociedad Hullero-Metalúrgica de Belmez, la Sociedad Minero-Metalúrgica de Peñarroya, la Compañía Fives-Lille, la Compañía del ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, de M.Z.A. durante una etapa, y de la sociedad Parent-Schaken y Cía.¹⁷, entre otras.

Fue domicilio también de uno de los personajes más relevantes del expansionismo francés: el Vizconde Fernando de Lesseps, que fue cónsul en Málaga, por lo que conocía su

industria y la navegación que iba a tener el Canal de Suez, del que fue constructor. Además, la relación de este edificio con España se amplía a que fue allí donde vivió sus últimos años el compositor Federico Chopin, que había vivido antes en Menorca; fue residencia también de María Eugenia de Montijo antes de ser la Emperatriz de Francia por su boda con Napoleón III, máximo artífice del imperialismo económico francés del siglo XIX (la madre de Eugenia de Montijo era familia de la madre de Fernando de Lesseps). Y mucho tuvo que frecuentar esta casa el Emperador, por cuanto que fue también amante de María Wodzinski, novia de Chopin durante algún tiempo.

En cuanto a la Compañía de Andaluces y alineados con el Partido Conservador, además de algunos Grandes de España y altos cargos militares que ya habían figurado en el Consejo de Administración de la Fusión Carbonífera y Metalífera de Belmez y Espiel, se pueden resaltar a Adelardo López de Ayala, Diputado a Cortes y Ministro de Ultramar; Juan Varela, escritor, político y diplomático; Antonio Cánovas del Castillo, Diputado a Cortes por Málaga y varias veces Presidente del Gobierno, o Francisco Silvela, también miembro relevante de los conservadores.

Los dos últimos fueron los que más se vincularon con el ferrocarril

¹⁷ Basile Parent, uno de los principales accionistas de la compañía del Ciudad Real-Badajoz y de la S.H.M.B. era yerno de León Say, Ministro de Hacienda francés y miembro del comité de MZA en París.

en general y con la Compañía de Andaluces en particular, aunque hay que referirse antes a la figura de D. Juan Varela, Diputado y Senador por la provincia de Córdoba, conocido por su faceta de escritor, pero del que no hay que olvidar que fue también diplomático y ocupó diferentes cargos en Frankfurt, París, Lisboa y Washington, entre otras muchas ciudades, codeándose con las más altas instancias sociales y frecuentando la casa de la Condesa de Montijo.

Antonio Cánovas del Castillo (nacido en Málaga y cuyo abuelo materno se había significado en la defensa de esta ciudad frente a los franceses durante la Guerra de la Independencia), comenzó a trabajar en las oficinas del ferrocarril de Madrid a Aranjuez en 1845 y a partir de 1853 ejerció de abogado defendiendo ocasionalmente los intereses de D. Jorge Loring en recursos contencioso-administrativos ante el Tribunal Su-

premo. Fue también Presidente del Consejo de Administración de la Compañía del ferrocarril de Zafra a Huelva. Por sus servicios a Andaluces, a una de las minas que esta compañía tuvo en de Cabeza de Vaca se le puso el de Cánovas.

Su hermano, Emilio Cánovas del Castillo, también malagueño, fue abogado de Loring ante el Tribunal Supremo, Presidente del Consejo de Administración de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en la primera década del siglo XX y consejero del ferrocarril de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo. Fue también Subgobernador del Banco Hipotecario.

En cuanto a Francisco Silvela, aunque nació en Madrid, su padre, Francisco Agustín Silvela (que fue Magistrado del Tribunal Supremo), nació y se educó en París, transmitiéndole los conocimientos y la cultura.



Casa Grande. Dirección de Ferrocarriles Andaluces hasta 1900 (Foto Solano).

ra francesa. Fue yerno de Jorge Loring, y lo unían estrechos vínculos políticos con Canovas del Castillo con quien fue Ministro de Gracia y Justicia en 1883 y de Gobernación en 1890.

Segregación de Pueblonuevo del Terrible

Ante la rivalidad de las empresas, las poblaciones implicadas tomaron parte por la compañía que más les beneficiaba. Los belmezanos apoyaban generalmente a Andaluces, de quien recibían un trato especial en materia de inversiones y colocación obrera, y los habitantes de Pueblonuevo eran en su mayoría trabajadores de S.H.M.B., S.M.M.P. y M.Z.A., aunque estaba también la cohorte francesa de ingenieros y directores de minas y fábricas, y junto a ellos una incipiente burguesía industrial y comercial que progresaba económicamente a la sombra de estas sociedades. En tercer lugar estaban los habitantes de Peñarroya, que en cierto modo eran proclives a apoyar a la burguesía belmezana por los lazos históricos y de sangre que los habían unido hasta entonces, pero que por la proximidad de las industrias del Cerco, donde se empleaban muchos de ellos, se sentían más atraídos por la S.M.M.P.

La idea de segregarse y constituir un municipio independiente no era nueva ni original, pues el proceso seguido a partir de entonces es una copia casi exacta del que pocos años antes se había producido en la provincia de Huelva con la secesión de

Riotinto (apoyado por la Rio Tinto Limited Company) del ayuntamiento matriz de Zalamea la Real, donde la burguesía tradicional agraria se oponía a la creación del nuevo municipio.

En 1885 se hizo un primer intento de crear un nuevo y único municipio entre Peñarroya y Pueblonuevo, pero después de muchas trabas y retrasos el asunto no llegó a más, aunque sirvió para poner de manifiesto las diferencias que había entre unos y otros vecinos, razón por la que los de Peñarroya se desmarcaron del segundo intento de segregación, instado en 1887 por los habitantes de Pueblonuevo con el apoyo de las compañías francesas.

S.H.M.B. y S.M.M.P. pretendían con ello unificar el poder político local, del que todavía carecían, con el control social que ya disfrutaban, pues su relación con los habitantes de Pueblonuevo iba más allá de una mera relación empresa-empleados, controlando casi todos los aspectos de la vida social, desde las fuerzas de orden público (guardas privados) hasta las creencias religiosas, pasando por la educación y la sanidad, basándose siempre en que esta población se asentaba sobre las 462 hectáreas que poseía en la Dehesa de Navapandero, por lo que cualquier cosa que allí sucediera debía estar controlada por los propietarios del terreno, como si de una villa feudal se tratara.

No fue el único caso en el que estas compañías diseñaron poblacio-

nes. En 1883 la S.H.M.B. ya se ofreció al Ayuntamiento de Azuaga¹⁸ para trazar el plano del pueblo, indicándole hacia donde tenía que continuar su expansión según sus intereses mineros. Hechos similares se produjeron con la construcción de nuevas poblados mineros por estas sociedades, como fueron los casos de Los Eneros, Mestanza, El Horcajo o El Soldado, creados según sus necesidades.

Sólo en el caso de Azuaga, donde el poder político y económico estaba plenamente consolidado en manos de la burguesía agraria, no lograron el control, aunque sí que mantuvieron una posición privilegiada al ser propietarias de las mejores minas, controlar el transporte por ferrocarril y, sobre todo, por tener el monopolio de la compra de los minerales extraídos, comprando a quien querían y a precios por debajo de los habituales del mercado, según la eterna queja de los productores.

En el resto de las localidades donde tenían explotaciones su dominio fue absoluto, con dos excepciones: Belmez y Peñarroya. En Belmez, ya se ha visto, este tipo de prácticas monopolísticas estaban ejercidas por Andaluces, donde esta compañía supo ganarse desde el primer momento el beneplácito de la burguesía local, por lo que las decisiones que en su favor iba tomando el Ayuntamiento fueron hasta cierto punto «voluntarias» y poco traumáticas para la

población. Igualmente, en Peñarroya, antes de llegar las compañías francesas existía ya un sustrato social, una pequeña burguesía agraria, que de algún modo obstaculizaba el libre actuar de las sociedades.

Se puede comprobar que con el paso del tiempo la S.M.M.P. tomó fuerza sobre todo en aquellos lugares que antes de su llegada o no existían, o eran pequeñas poblaciones sin un tejido empresarial o político consolidado. Además de Pueblonuevo del Terrible, tales fueron los casos de Puertollano, en Ciudad Real, localidad de poca importancia hasta que en 1873 se descubrieron las minas de carbón; La Carolina, en Jaén, una de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena creadas por Carlos III a partir de 1767; y Escombreras, en Murcia, que tomó su nombre de la sociedad Escombreras Bleyberg, absorbida por la S.M.M.P. en 1912.

Rivalidad entre compañías

Algunos de los hechos relacionados con minas y ferrocarriles a partir de 1889 enturbiaron las relaciones entre Andaluces y el resto de las compañías, lo que decidió a éstas a acelerar la creación de su ayuntamiento propio en Pueblonuevo del Terrible.

El 16 de octubre de ese año Andaluces solicitó la construcción de un ferrocarril que uniera Belmez con El Horcajo, en el límite entre las provincias de Córdoba y Ciudad Real, don-

¹⁸ Archivo Histórico Municipal de Azuaya. Libro de Actas del Pleno. 26 de agosto de 1883.



Mina Santa Isabel (M.Z.A.) en 1912.

de conservaba su participación en las minas de plomo. Esto ponía de manifiesto su más que posible interés por incrementar la producción de estas minas, revitalizar los trabajos en la fundición de Cabeza de Vaca, parados hacía algún tiempo, y monopolizar el transporte de galenas, poniendo en riesgo el más rentable negocio de la S.M.M.P., su fundición de plomo.

Otra actuación de Andaluces también iba a suponer una seria amenaza para las otras compañías. Desde 1889 había ido ampliando las instalaciones, vías y apartaderos de Ca-

beza de Vaca, «con el objeto de facilitar las maniobras para la formación y descomposición de los trenes de hulla, coke y aglomerados procedentes de esta mina y de la de Santa Elisa»¹⁹, culminando la modernización de este ferrocarril minero en 1892, cuando solicitó y obtuvo el carácter público para el transporte entre Cabeza de Vaca y la mina Santa Elisa, aprobado el 7 de noviembre, por lo que desde ese momento podía competir con M.Z.A. en el tráfico de personas y mercancías entre Peñarroya y Belmez.

Poco después, en enero de 1993, D. Pedro Baquera, representante de Andaluces, solicitó construir un paso a nivel necesario para la prolongación de las vías de maniobras y de servicio de la mina Santa Elisa. Pretendía la compañía que las vías llegaran a la estación de Peñarroya, para continuar hasta La Parrilla, con lo que los carbones de casi toda la cuenca podrían salir al mercado sin quedarse en la fundición ni utilizar las vías de M.Z.A. Como era de esperar, el permiso solicitado fue concedido por el Ayuntamiento sin objeción alguna, con lo que M.Z.A., S.H.M.B. y S.M.M.P. volvían a contemplar la mutua colaboración entre Belmez y Andaluces²⁰.

Las hostilidades culminaron con el apoyo del Ayuntamiento al proyecto presentado también en 1993 por D.

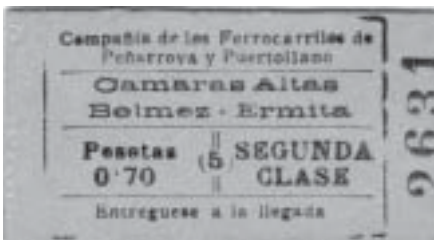
¹⁹ Archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Compañía de Andaluces. A-0215-008. 1890.

²⁰ A.H.M.B. Libro de Actas del Pleno. 22 de enero de 1893.

Guillermo Sundheim, para la construcción del ferrocarril de Belmez a Valencia del Ventoso, en competencia con la línea Peñarroya-Fuente del Arco, pretendida en ese momento por la S.M.M.P.

Todo lo narrado pone de manifiesto la ignorancia del Ayuntamiento belmezano hacia los asuntos de las tres compañías que apoyaban las intenciones de Pueblonuevo, en contraste con el trato dado a Andaluces. Prueba de ello es que desde 1880 hasta 1900 a M.Z.A. oficialmente sólo se la cita una vez en los Plenos del Ayuntamiento, el 16 de enero de 1881, con ocasión de la construcción de un paso a nivel. Una sola vez se habla también de la S.M.M.P., en 1893, al tratar la construcción del cuartel de la Guardia Civil de Pueblonuevo, y a pesar de su importancia, a la S.H.M.B. no se la mencionó nunca de manera oficial. Es decir, según los libros del Archivo Municipal, estas compañías prácticamente no existieron entre 1880 y 1900.

Por entonces Andaluces tenía casi 1.500 obreros en la comarca, la S.H.M.B. 600 y la S.M.M.P. alrededor de 1.000. La reunificación daría a estas dos sociedades la primacía en



Billetes de tren de las líneas de la S.M.M.P. y de Andaluces.

cuanto al número de empleados, un primer paso para doblar a Andaluces en la producción industrial y minera, por lo que se planteó su fusión. En realidad, como ya se dijo, la empresa era una sola, pero con dos nombres distintos, según el sector en el que se operara (minería del carbón para la S.H.M.B. y metalurgia para la S.M.M.P.) y aunque los pactos internos delimitaban el ámbito de cada una, en sus relaciones con terceros actuaban utilizando indistintamente uno u otro nombre.

La fusión de ambas tuvo lugar el 30 de marzo de 1893, manteniendo en adelante sólo el nombre de la filial, la S.M.M.P., declarando abierta la guerra en pos de la segregación de Pueblonuevo del Terrible y, en definitiva, por dilucidar si era ella o Andaluces la que habría de hacerse con el control de la cuenca minera.

El proceso de secesión

La primera medida importante que tomó la nueva S.M.M.P. fue incluir en su Consejo de Administración a José Canalejas con el fin de hacerse con los favores del Gobierno Liberal y sólo hizo falta algo más de un año para que la Ley de Segregación



fuera aprobada por el Parlamento, sancionada por la Reina regente Doña María Cristina el 10 de julio de 1894.

Nada más aprobarse la constitución del Ayuntamiento de Pueblonuevo del Terrible se inició un nuevo expediente para conseguir la secesión de Peñarroya, con el apoyo de los ayuntamientos de Belmez, Espiel, Fuente Obejuna, Villanueva del Rey, La Granjuela, Hinojosa y Villanueva del Duque (todos los limítrofes), y la oposición del recién creado Ayuntamiento de Pueblonuevo del Terrible²¹. El acuerdo de creación del nuevo Ayuntamiento de Peñarroya se aprobó por la Diputación Provincial el 19 de noviembre de 1894, por lo que en cuatro meses se habían segregado las dos principales pedanías de Belmez, constituyendo tres ayuntamientos distintos.

Ocho días después, el 27 de noviembre, una comisión de 141 vecinos de Pueblonuevo del Terrible recurrió esta decisión de la Diputación, iniciándose desde entonces un largo camino de pleitos, recursos y discusiones hasta la secesión definitiva, referidas casi siempre al reparto del territorio y el deslinde de los tres municipios.

En el trasfondo de todo estaba el control de la Estación de Peñarroya, la Fundición de plomo y la mina Santa Elisa, pues si estas instalaciones

quedaban bajo la jurisdicción del Ayuntamiento de Pueblonuevo, quedaría claro que la S.M.M.P. era la empresa con más poder y mayores influencias, mientras que si se le adjudicaban al de Belmez la mejor posición sería para Andaluces. La adjudicación de alguna de ellas a Peñarroya, haría entrever una cierta igualdad entre ambas.

El recurso presentado por los vecinos de Pueblonuevo tuvo éxito y el Gobierno anuló el 26 de enero de 1895 el acuerdo de la Diputación referente a la segregación de Peñarroya. Días después, el corresponsal del Diario de Córdoba en esta población escribía que *«tengo noticia de que los comisionados de Pueblo-Nuevo celebraron en la Corte una conferencia con algunos personajes extranjeros la víspera del día en que se suspendió el aludido acuerdo»*, poniendo de manifiesto que la mano de la S.M.M.P. estaba detrás de todo el conflicto y las altísimas influencias que la compañía tenía en el Gobierno, que sólo tardó un día en dictar una resolución favorable a sus intereses²².

Anulada la autonomía de Peñarroya, el reparto del territorio habría de hacerse sólo entre Pueblonuevo y Belmez, y a partir de entonces fueron varias las reuniones convocadas entre comisionados de ambos pueblos para ver la manera de hacerlo, reuniones casi siempre celebradas en las oficinas que la Compañía de An-

²¹ A.H.M.B. Expediente de segregación de Pueblonuevo del Terrible y Peñarroya. 1893-1906.

²² Diario de Córdoba. 27 de febrero de 1895.

andaluces tenía en la mina Santa Elisa y en las que las posturas de unos y otros no cambiaban: Belmez indicaba en primer lugar que el reparto había de hacerse teniendo en cuenta también los intereses de Peñarroya, a quien se le debía adjudicar la Estación, y que a Pueblonuevo le debía corresponder sólo la Fundición. Pueblonuevo reivindicaba para sí la Estación de Peñarroya y su barriada, la Fundición y la mina Santa Elisa.

En 1896 se reconoció de nuevo la autonomía municipal para Peñarroya, que asistió como convidado de piedra a la importante reunión celebrada en la mina Santa Elisa el 4 de marzo de 1897, en la que se puso de manifiesto que el poder de Andaluces y S.M.M.P. estaba muy por encima del de los propios ayuntamientos, pues aunque asistieron sus respectivos alcaldes, las negociaciones sobre el reparto las llevaron D. Víctor Solanet Catalá en representación de la compañía de Andaluces y varios comisionados de Pueblonuevo, en defensa de los intereses de S.M.M.P., entre ellos D. José Ramón Lizaso Igarzábal, contratista de obras de esta sociedad y José Antonio Rodríguez Aparicio, contratista del transporte de carbón de la S.M.M.P. Como pago por la defensa de sus intereses, la S.M.M.P. cedió al primero en 1906 la concesión del servicio de aguas potables por menos de la mitad de su valor y al segundo le otorgó en 1905 una finca rústica junto a la estación de Cámaras Altas.

Continuaban las discusiones, recursos y sentencias, pero nada se aclaraba, hasta que la situación y la postura de Andaluces dieron un giro inesperado.

En 1899 fallecieron Anatolio Macgherman, Director General de la compañía desde su fundación y D. Eusebio Page, eminente ingeniero español que durante años figuró al frente del Consejo de Administración, defensores del mantenimiento de las minas y, por extensión, de los intereses belmezanos en el litigio. En marzo de 1900, la compañía decide relevar de su puesto al director de la mina Santa Elisa, el ingeniero D. Juan Ravel, que contaba con el apoyo de los obreros de Pueblonuevo²³, y a los pocos meses falleció también D. Félix Brard Compagnon, director de las minas de Andaluces y alma del desarrollo de Belmez en rivalidad con Pueblonuevo.

En poco más de un año habían desaparecido los máximos valedores de los intereses de Andaluces en Belmez, pero la crisis de cargos de la compañía llegaba aún más lejos. En el mes de agosto se declara en quiebra el principal contratista de obras de la compañía, D. Agustín Arregui, que traspasa a D. Pedro López su fábrica de harinas y la concesión del suministro eléctrico a la población. Este señor era el dueño del banco cordobés *Pedro López e Hijos* y Jefe de Minas de la provincia, cuya actuación como supervisor se veía muy

²³ Diario de Córdoba. 13 de marzo de 1900.



Estación de Peñaroya-M.Z.A. hacia 1900.

seriamente comprometida, dado que la S.M.M.P. realizaba todos los cambios de divisas y envíos de fondos a Francia precisamente a través de su banco.

Además de D. Pedro López, la S.M.M.P. había ido tejiendo entretanto una amplia red de apoyos a su causa, de los que a título de ejemplo sobre el proceder de las compañías, se pueden citar dos: el Juez de Distrito de Belmez, D. Heliodoro Díaz Platero, y el Registrador de la Propiedad de Fuente Obejuna, D. Miguel Poole Cordero. De ellos se hablaba en una denuncia²⁴ formulada al Gobierno sobre las muchas irregularidades de todo tipo en que incurría la S.M.M.P. Respecto al primero, decía:

«Hubo un juez municipal en Belmez, D. Francisco Muñoz de la Gala, que cobraba sueldo de la sociedad y venía todas las mañanas de Belmez a la oficina, donde quedaba una hora o dos. Su trabajo consistía en leer la Gaceta de Madrid. Desde luego no figuraba en nómina y la ocultación se hacía por medio de un capítulo que si recuerdo bien se titulaba Gastos Jurídicos (...). El sobrino y yerno de D. Francisco Muñoz de la Gala, D. Heliodoro Díaz Platero, fue juez de Belmez después de su tío y durante varios años. Al dejar el juzgado entró como abogado de la Sociedad Mine-

²⁴ Denuncia del contable de la S.M.M.P., D. Eduardo Fabing, ante el Directorio Militar de Primo de Rivera. 1924. Archivo personal.

ra y Metalúrgica de Peñarroya, donde ésta lo emplea para todos los negocios sucios».

Y en cuanto al segundo, sus relaciones con la S.M.M.P. no fueron muy cordiales en principio, pero la situación acabó con un buen «arreglo» para ambas partes, tal como se pone de manifiesto en la denuncia:

«Todas estas defraudaciones han sido puestas a tiempo en conocimiento del Registrador de la propiedad de Fuente Obejuna D. Miguel Poole, que en aquella fecha se llevaba muy a mal con la Sociedad de Peñarroya, tanto que la Sociedad solicitó de D. José Canalejas, entonces Presidente del Consejo de Ministros, su traslado, que no le fue concedido. Viendo que no le podían echar y el daño que les hacía lo tomó la sociedad a su servicio, le asignó un sueldo y empleo fijo. Una inspección minuciosa del Registro de la Propiedad de Fuente Obejuna haría descubrir bastantes irregularidades.»

Y como en otros muchos casos, la sociedad acabó por regalar terrenos y viviendas a D. Heliodoro Díaz y D. Miguel Poole, y a este último, además, le otorgó una finca de varios cientos de fanegas junto a las minas de El Soldado, en Villanueva del Duque.

Visto esto, no sorprende la rapidez con la que las compañías hacían las expropiaciones de terrenos, sobrepasando a menudo los que necesitaban para sus explotaciones y consiguiendo un patrimonio inmobiliario del que obtuvieron pingües beneficios, entregando parte de estos terrenos a bajo precio o incluso gratis en pago de todo tipo de favores.

Claudicación y venta del patrimonio de Andaluces a la S.M.M.P.

En defensa de los intereses belmezanos sólo quedaba en su puesto D. Víctor Solanet, miembro de la Junta Local de Reformas Sociales y Presidente de las minas de Andaluces, que todavía quiso plantar cara a los problemas y revitalizar los trabajos industriales y mineros de la compañía, para lo que a finales de marzo de 1900 solicitó permiso para construir un pantano en las proximidades de Belmez, con el que pretendía aumentar la producción de las industrias de Cabeza de Vaca e instalar otras nuevas. La solicitud para esta construcción fue ratificada por Andaluces el 29 de septiembre²⁵.

Sin embargo, apenas doce días después, el 9 de octubre, se dio a conocer en Belmez que Andaluces había llegado a un acuerdo para vender todo su patrimonio industrial y minero a la S.M.M.P., y el día 12 se hacía efectiva la venta. Andaluces sólo conservaría el ferrocarril de Belmez a Córdoba, sus estaciones y parte del

²⁵ A.H.M.B. Libro de Actas del Pleno. 31 de marzo y 29 de septiembre de 1900.

depósito de locomotoras de Cabeza de Vaca. Los nuevos aires que había tomado la compañía pesaron más que las intenciones de D. Víctor Solanet y Belmez perdía así a su más poderoso aliado, quedando expedito el camino para que la S.M.M.P. se hiciera con el cuasi monopolio minero de la cuenca.

Por la venta de todo su patrimonio, que incluía minas, maquinaria, concesiones de agua, el ferrocarril minero de Cabeza de Vaca a Santa Elisa y los terrenos y edificios de la compañía, ésta percibió 13.248.811 pesetas. En concreto, las concesiones de agua, al igual que los edificios, se valoraron en 200.000 pesetas; y el ferrocarril minero con todo su material móvil tuvo un precio de 1.500.000²⁶. Con el dinero obtenido pretendía la compañía hacer frente a las deudas contraídas desde 1894 y emprender un vasto plan de obras en sus líneas que consistiría en el refuerzo de las vías, reconstrucción o ampliación de estaciones y talleres, prolongación de muelles y de vías de apartadero, y aumento del material móvil; proyectos que originarían una serie de importantes gastos²⁷.

Siendo ciertos estos motivos, con todos los antecedentes vistos surgen algunas dudas respecto a la realidad de la venta, pues precisamente, en la Junta de accionistas del 24 de julio de 1901, en la que la que dio las explicaciones oficiales del porqué de la

venta de sus minas del Guadiato, se quejaba del aumento de cargas que había sufrido en el año 1900 por la gran subida del precio del carbón, que había encarecido notablemente los costes de circulación. Y es este un tema que queda por aclarar, pues el precio del carbón producido en las minas de Andaluces llegó a multiplicarse por cinco en el verano de 1900, tal como se ponía de manifiesto a mediados de julio:

«Los precios que han tenido un alza considerable desde el pasado 26 de junio han sido los de los carbones grasos. En la mina Santa Elisa, el menu-do para fraguas que hace unos



Fundición de plomo de la S.M.M.P. en 1908.

²⁶ García García (1979), p. 545.

²⁷ Diario de Córdoba. 30 de agosto de 1901. «Ferrocarriles Andaluces en 1900».

años se vendía a nueve pesetas la tonelada, se vende hoy a cuarenta y cinco pesetas y el borrasco, que se ha vendido a siete pesetas, se vende hoy a veintidós. En los tiempos en que estaba barato se vendía sin peso ni medida, hoy se pesa escrupulosamente procurando que no sobre ni una libra al peso.

Y hasta los vacies antiguos, que hace años nadie los hubiese tomado por ningún dinero, ni las compañías pensarían vender por la mucha piedra y tierra que contienen, los están vendiendo con estimación»²⁸.

La pregunta que rápidamente se plantea es el porqué Andaluces mató su particular «gallina de los huevos de oro» si el mercado del carbón podía haber proporcionado a la compañía ingresos suficientes con los que hacer frente a deudas e inversiones, pues el beneficio de sus minas era un negocio muchísimo más rentable que la propia explotación ferroviaria y sólo en los once meses que las explotó en 1900 fue de 918.805,91 pts, casi la quinta parte de lo que cobró por ellas (4.791.522,36 pesetas). De hecho, el 4 de mayo de 1901 un empresario cordobés se quejaba del precio del carbón diciendo que «no es posible seguir los trabajos si la compañía de Peñarroya continúa vendiendo la tonelada de carbón a cin-

uenta y cinco pesetas, o sea, a más del doble de lo que costaba hace tres años. Esto es escandaloso; por este camino lograrán bien pronto resarcirse de los millones que han dado por las minas de los Andaluces»²⁹.

Cabe recordar el proyecto de pantano con el que se pretendía aumentar la producción de las industrias de Cabeza de Vaca e instalar otras nuevas, aprovechando el alza en el precio de los carbones. Y sin embargo, de forma inesperada, la S.M.M.P. se hizo con todo el patrimonio de Andaluces. ¿Es posible que la venta atendiera a razones y criterios que fueran mucho más allá de los estrictamente económicos?

Sea como fuere, el 19 de diciembre de 1900 el corresponsal en Belmez del Diario de Córdoba publicaba lo que se puede considerar la claudicación definitiva:

«La Sociedad Minera de Peñarroya ha tomado posesión de todas las minas de la Compañía de los ferrocarriles Andaluces. Según se ve, la Sociedad minera se lleva a Pueblonuevo las oficinas, almacenes y talleres, dejando las minas de Belmez como una sección de las de Peñarroya.

No cabe duda que Belmez, por este motivo, pierde su importancia minera».

²⁸ Diario de Córdoba. 14 de julio de 1900.

²⁹ Diario de Córdoba. 4 de mayo de 1901.

Y así fue. Si el siglo XIX fue de Belmez, el siglo XX sería el de la S.M.M.P. merced a las cuantiosas inversiones en ferrocarriles, minas y fábricas que la hicieron mundialmente conocida.

Cerrada quedó así la cuestión económica, pero quedaba la política, pues estaban sin solucionarse los numerosos pleitos iniciados acerca de las pretensiones territoriales del Ayuntamiento de Pueblonuevo del Terrible, para lo que hubo que esperar a que en 1905 se resolvieran los últimos recursos, un episodio que depara una última sorpresa en todo el proceso de divergencias entre Andaluces y la S.M.M.P., que ratifica el poder y las influencias de esta compañía: Dos de los mejores apoyos de Andaluces y de la causa defendida por el Ayuntamiento de Belmez, Juan Varela y Francisco Silvela, fallecieron respectivamente el 19 de abril y el 29 de mayo de 1905. El 20 de junio cesó como Presidente del Consejo de Ministros el conservador Raimundo Fernández Villaverde y a continuación se nombró un nuevo gobierno liberal en el que Romanones (que recuérdese que era socio de la S.M.M.P.) fue nombrado Ministro de Fomento. Menos de un mes después, el 19 de julio, una Real Orden daba la razón a Pueblonuevo del Terrible en todas sus pretensiones, adjudicándole la Estación de Peñarroya, la Fundición y la mina Santa Elisa. ¿Casualidad?

Bibliografía

COLL MARTÍN, Sebastián (1987). *El Carbón en España 1770-1961. Una*

Historia Económica. Editora Nacional. Madrid.

DAZA SÁNCHEZ, Antonio (2006). «Causalidad en minas y masonería de Belmez a Málaga en el siglo XIX. Reconocimiento a Leopoldo Alcántara y Jorge Loring». Discurso en la Real Academia de Bellas Letras y Nobles Artes de Córdoba el 10 de marzo de 2006. Inédito.

GARCÍA GARCÍA, Lorenzo (1979). «Propiedad Minera y Compañías de la Cuenca Hullera del Río Guadiato». *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía*. Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba. Córdoba.

HERNANDO LUNA, Rafael (1989). *Aportaciones al Estudio de la Minería Cordobesa*. Tesis doctoral inédita.

LUCAS MALLADA (1899). *Memoria Descriptiva de la Cuenca Carbonífera de Belmez*. Boletín de la Comisión del Mapa Geológico de España. Madrid.

MORILLA CRITZ, José (1985). «El negocio de construcción del ferrocarril carbonero de Belmez y Espiel y la economía andaluza». *Actas del III Coloquio de Historia de Andalucía*. Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba. Córdoba.

NADAL I OLLER, Jordi (1975). *El Fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814-1913*.- Editorial Ariel. Barcelona.

VALVERDE MADRID, José (1954). *Historia de Belmez*. Inédito.

WAIS SAN MARTÍN, Francisco (1974). *Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Editora Nacional. Madrid. *Escritura de constitución, Estatutos y Prospecto de la Unión Ferro-Carbón*

(1847). Imprenta de D. José G. de la Peña. Madrid.

Fusión Carbonífera y Metalífera de Belmez y Espiel. Documentos Relativos a su Riqueza, Organización Y Administración (1858). Imprenta de J.M. Ducazcal. Madrid.

Libro del Centenario. Peñarroya-España 1881-1981 (1981). Edición numerada de 2500 ejemplares. Madrid.
Memoria de la Sociedad Fusión Carbonífera y Metalífera de Belmez y Espiel (1860). Imprenta de J.M. Ducazcal. Madrid.