

LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES EN LA CUENCA MINERA DE BELMEZ. UN ANÁLISIS DE SU ACTIVIDAD MINERA, SOCIAL, ECONÓMICA Y POLÍTICA EN EL NORTE DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA

José A. Torquemada Daza

Durante algo más de veinte años, desde 1880, cuando adquirió el ferrocarril de Belmez a Córdoba, hasta 1900, año en el que vendió a la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya todas sus propiedades en la cuenca minera de Belmez, la actividad de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en esta cuenca carbonífera fue determinante para su desarrollo industrial y social.

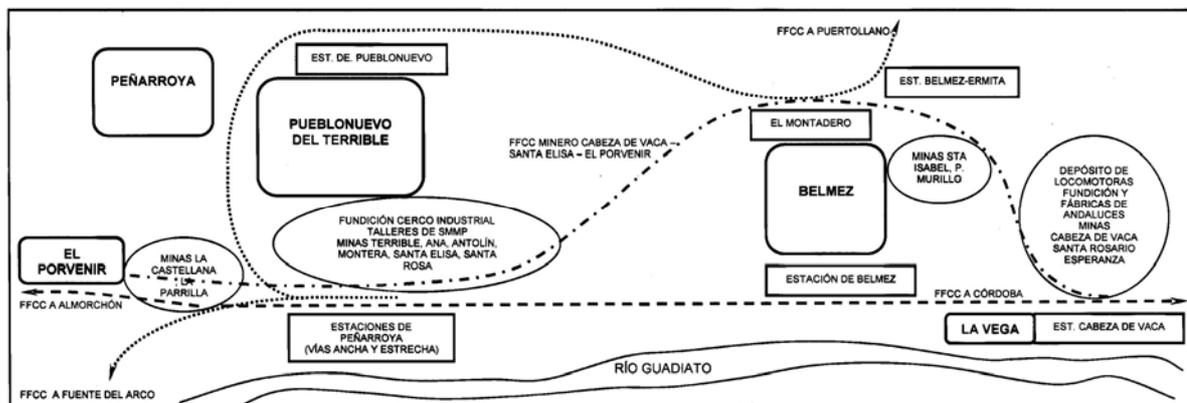
Desde algunas décadas antes, los malagueños Loring, Larios y Heredia, padres y artífices de la compañía ferroviaria, tenían ya importantes intereses en las minas de carbón y de galenas argentíferas del norte de la provincia de Córdoba, con lo que, unificando ambas etapas, puede establecerse un largo periodo que cubre el último tercio del siglo XIX en el que la actividad de la compañía modernizó las infraestructuras de Belmez, por entonces capital de la cuenca minera: Diseñó el entramado urbanístico de la villa, industrializó el municipio, construyó y promovió viviendas para sus empleados de minas y ferrocarriles, abasteció de agua y electricidad a la población, etc.

La rivalidad económica y política con la otra gran compañía de la cuenca minera, la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya (e indirectamente con M.Z.A.), que estableció su sede en la entonces pedanía belmezana de Pueblonuevo del Terrible, determinó la segregación de esta aldea como municipio independiente, nacimiento que estuvo rodeado de extrañas maniobras e intereses en ambas compañías.

Con este trabajo se quiere analizar la importancia que tuvo Ferrocarriles Andaluces en la producción de carbón de la cuenca minera de Belmez y los diversos aspectos sociales, económicos y políticos de esta actividad, así como aportar nuevas luces y nuevas sombras en el eterno enigma de porqué la compañía vendió a su más enconada rival todo su patrimonio minero en la cuenca.

LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES EN LA CUENCA MINERA DE BELMEZ. UN ANÁLISIS DE SU ACTIVIDAD MINERA, SOCIAL, ECONÓMICA Y POLÍTICA EN EL NORTE DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA

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 llevaba las mejores concesiones. Sólo en Belmez se denunciaron en 1845 ocho minas de carbón, una de plomo y una de cobre, y en Málaga se planteó ya 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.



Plano esquemático de la cuenca minera desde El Porvenir hasta Cabeza de Vaca.. Elaboración propia.

El principio: La minería

En 1846 se constituyeron las primeras compañías que pretendían la industrialización de la cuenca minera y la extracción del carbón de una forma 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 minera e incluso la posible construcción de un ferrocarril para sacar su producción al mercado¹.

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. Teniendo ya el ferrocarril, o al menos su concesión, 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 los Rothschild (partícipes de la creación de M.Z.A.) 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 sociedades 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, surgida del contrato de la *Sociedad Carbonera de Belmez y Espiel* con D. Manuel Gil, propietario-especulador vecino de Córdoba, y con el francés D. Próspero Bernardo Volney, vecino de Madrid. Estaba presidida por el Duque de Veragua, por entonces Presidente del Senado, y formaban parte de 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*”.

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

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

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. Los estudios hechos para esta compañía también destacaban la cuestión del ferrocarril, cuya construcción era imprescindible para llevar a cabo sus proyectos industriales, hasta el punto de que los contratos que firmaba con los propietarios de las minas que pretendía explotar incluían una cláusula en la que se establecía que éstos no recibirían rendimiento alguno hasta que no estuviera abierta una línea férrea desde Belmez hasta Sevilla o Málaga. Esta sociedad consideraba al ferrocarril como un medio de transporte necesario, pero también uno de sus principales clientes, no sólo por el consumo de carbón, sino por la posibilidad de que la mayor parte de su producción de hierro fuera utilizada en la construcción de nuevas líneas, fundamentalmente en la de Málaga.

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 concesiones 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.

Íntimamente ligada a la minería estaba la industria. En 1832, D. Manuel Agustín Heredia inauguró en Marbella *La Concepción*, una fundición alimentada con carbón vegetal. Un año después se instaló otro alto horno en Cazalla de la Sierra, al que siguieron uno en Huelva, dos más en Marbella y otro en Málaga, con lo que a mediados del siglo XIX se producía en Andalucía el 80% del hierro colado español³.

En 1836 Heredia, consiguió importantes rebajas arancelarias en la importación de carbón inglés, por lo que instaló su nueva fábrica, *La Constancia*, junto al puerto de Málaga, que con el tiempo sólo utilizaría carbón mineral. No obstante, en 1845 esta fábrica volvió a utilizar carbón de leña, al igual que venía haciendo *La Concepción*, renunciando temporalmente al uso del carbón mineral como combustible, en espera de que llegara el producido en la cuenca de Belmez, cuyas explotaciones se iniciaban por entonces.

La posibilidad de que La Unión Ferro-Carbón primero y la Fusión Carbonífera después construyeran altos hornos en Belmez, poniendo los metales en el mercado a precios más ventajosos que los del propio Heredia, animó a éste y a su socio Jorge Loring a interesarse por la adquisición de minas, no sólo para suministrarse del carbón a precios competitivos, sino para acabar con la nascente competencia. 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 fue a través de José Burgos, director de la fundición de plomo que Heredia y Loring tenían en Adra (Almería) y que aportó con Manuel Gil el 30% del capital fundacional de esta sociedad⁴.

³ Nadal i Oller (1975), pp. 135-141

⁴ Daza Sánchez (2006), p. 5.

La pretensión de establecer en Málaga un depósito de carbones con el que se suministraran todos los puertos del Mediterráneo hacía necesaria una línea que uniera Belmez con Málaga 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*⁵.

La Fusión Carbonífera no llegó a instalar la gran fundición de hierro que tenía proyectada debido a la libertad para la importación de material ferroviario que disfrutaban las compañías, lo que hizo quebrar sus expectativas puestas en la venta de raíles. Tampoco fue capaz de conseguir una concesión para construir el tan necesario ferrocarril, por lo que su producción mineral estaba muy limitada, ya que el coste del transporte encarecía enormemente el producto y los medios de que disponía eran del todo insuficientes. Así lo expresaba en su informe de gestión de 1860, en el que se podía leer que *“es bien seguro que colocada una máquina de extracción en cualquiera de las minas que se explotan, no bastarían los medios actuales de transporte para llevarse todo el carbón que la Fusión ofrecería al mercado”*⁶.

Ante la imposibilidad de sacar su producción de la comarca, las numerosas deudas hicieron que esta sociedad 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

⁵ García García (1979), p. 531.

⁶ Memoria que el Consejo de Administración de la Fusión Carbonífera y Metalúrgica de Belmez presenta a la Junta General ordinaria de accionistas correspondiente al año de 1859. Madrid, 1860.

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 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 Pueblonuevo 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.

Segundo acto: El ferrocarril de Belmez a Córdoba

Desde que comenzaron a otorgarse las diferentes concesiones de líneas desde Belmez hacia el sur, el capital malagueño se interesó ya por ellas, plasmándose por primera vez el 29 de enero de 1852, cuando se designaron los encargados que habrían de hacer los estudios de la línea que se había trazado para Andalucía desde Madrid. Se establecía que la línea de Andalucía debía ser común con la de Extremadura hasta el Guadiana y desde aquí a las cuencas de Belmez y Espiel, para llegar después a Córdoba. Apenas ocho meses después, D. Martín Larios contrató la continuación de ésta línea hacia Málaga.

Al margen de la línea hacia el norte, de Belmez a Almorchón, que ya se indicó que quedó en manos de *Parent & Schacken*, interesa ahora lo sucedido con la línea del sur, de Belmez a Córdoba y las implicaciones que en su construcción tuvo el capital malagueño.

Después de diversas solicitudes y concesiones, en 1855 D. Próspero Volney (que también optó a la concesión para construir una línea férrea de Madrid a Valencia) presentó una solicitud para estudiar la construcción de la línea, con la idea de, una vez obtenida la concesión, venderla a alguna de las sociedades interesadas en su construcción. En una cláusula adicional de la escritura de fundación de la Fusión Carbonífera y Metalífera de Belmez y Espiel se indicaba que:

“El Sr. D. Próspero Bernard de Volney declara que tiene verificados los estudios de una línea de camino de hierro que cruzando la cuenca, enlace por una parte con la de Sevilla y Málaga, y por otra con la de Extremadura, hallándose en tramitación el expediente; y para el caso de que obtuviera la concesión de dicho camino, se compromete a cederla a la Sociedad Fusión Carbonífera, con preferencia a cualquier otra empresa o persona, por el tanto o en términos iguales”.

Sin embargo, la concesión para las obras del ferrocarril de Belmez a Córdoba se le otorgó a D. Francisco Romá, individuo muy ligado en la cuenca de Belmez con las explotaciones carboneras de M.Z.A., sociedad a la que en no pocas ocasiones sirvió de testaferro. La inauguración oficial de las obras fue el 21 de abril de 1857, cuando se celebró uno de los actos más importantes de los habidos en Belmez a lo largo de todo el siglo XIX por el gran número de personalidades asistentes, una ceremonia y consiguiente fiesta en terrenos de El Coto de Heredia, que dejaba entrever que de alguna manera el capital malagueño ya iba tomando posiciones en la construcción de este ferrocarril.

Abandonadas las obras por Romá, la Fusión Carbonífera intentó hacerse con la concesión de la línea en 1862 a través de uno de sus ingenieros, D. Melitón Martín, a quien se le concedió permiso para realizar los estudios del ferrocarril de Belmez a Córdoba, pero que abandonó el proyecto seguramente por las divergencias que tenía con la compañía en cuanto a la explotación de las minas y a su escasa capitalización⁷.

Al año siguiente se conceden las obras en la línea a la *Compañía Internacional de Crédito*, que cedió todos sus derechos y obligaciones a su filial, la *Compañía del ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez*, apareciendo de nuevo la figura de D. Francisco Romá, esta vez no como concesionario de la línea, sino como constructor de la misma, a través de la sociedad *Romá y Cía. Empresa Constructora del Ferrocarril de Córdoba a Belmez y Espiel*. Debido a su deficiente financiación, las obras marcharon a ritmo intermitente y se pararon totalmente a finales de 1866.

En busca de los necesarios fondos, la Compañía del ferrocarril de Córdoba a Belmez y Espiel incorpora entonces a importantes políticos y personalidades en su Consejo de Administración con la misión de influir en el Gobierno para liberara parte de la subvención concedida y convencer a capitalistas y municipios para que suscribieran las obligaciones emitidas por la compañía. Contactan así con el Conde de Torres Cabrera, que había sido nombrado alcalde de Córdoba en 1856 y que consigue que esta ciudad nombre en una comisión mixta de concejales y contribuyentes para tratar la inversión de parte del producto de sus bienes de propios en obligaciones de este ferrocarril. Y, conocido el interés de Jorge Loring en la construcción de la línea y de sus influencias, acude a él como intermediario para que otros Ayuntamientos de la provincia suscriban también obligaciones, casos de Puente Genil, Hornachuelos o Montoro, localidades en las que tenía también intereses económicos y concesiones mineras.

Como la idea de constituir una gran compañía que aunara las líneas férreas del Sur de España estaba ya muy avanzada, Jorge Loring, que en agosto de 1865 había acabado la línea de Málaga a Córdoba, se implica ya directamente en la prolongación de esta línea hasta Belmez, con la idea de hacerla suya una vez que las obras estuvieran concluidas. En abril de 1867 se reiniciaron los trabajos 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

⁷ Memoria del Ingeniero en Jefe, Melitón Martín, 5 de octubre de 1860.

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 la situación y de las pretensiones de las compañías:

(...) 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 empuje, 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 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, coincidiendo con la constitución de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, con un capital de 1.500.000 pesetas. En ese año, como ya se adelantó, Loring, Larios y Heredia se hicieron con la mayor parte de los yacimientos mineros de la Cuenca del Guadiato, en principio con 101 concesiones de carbón y 66 de plomo. 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.

En ese año también Joaquín de la Gándara cede a Jorge Loring la ejecución directa de las obras en la línea, que imprime un decidido impulso a las mismas, de tal manera que el 28 de noviembre de 1870 se abren al tráfico los primeros 27,816 kilómetros, correspondientes al tramo de Belmez a Alhondiguilla, de fácil construcción por discurrir por un trayecto llano a lo largo del río Guadiato. Casi tres años hubo que esperar para que la línea se acabara de construir totalmente. El 11 de julio de 1873 se abrieron otros 20,852 kilómetros, el tramo de Alhondiguilla a Obejo, y finalmente, el 5 de septiembre del mismo año se completó el trazado con los 22,343 kilómetros más complicados, desde Obejo hasta Córdoba.

No es objeto de este trabajo analizar los datos acerca del coste final de la línea y del beneficio que su construcción supuso para Loring y sus socios, suficientemente

estudiado por José Morilla⁸, pero cabe recordar que el consorcio malagueño, con una inversión de 900.587,49 pesetas, obtuvo un beneficio de 5.341.322,6 pesetas en la construcción, beneficio que no percibió tras las obras ya que debido a los eternos problemas financieros, la compañía propietaria del ferrocarril dejó a deberles 7,3 millones de pesetas, por lo que, en función del contrato de construcción firmado en 1869, Loring, Larios y Heredia pasaron a ser los únicos gestores del ferrocarril.

Formalizada la gestión sólo faltaba que su propiedad figurara oficialmente a nombre de los malagueños, y así, tras un proceso contable con varias suspensiones de pagos y quiebras, el 10 de enero de 1880 la Compañía del ferrocarril de Córdoba a Belmez y Espiel fue adjudicada a D. Francisco Reyna, un testaferro del consorcio Loring, Larios y Heredia, que con esta maniobra consiguió el control del ferrocarril. Sólo veinte días después, el 30 de enero, la línea pasó a ser propiedad de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que había sido refundada en 1877 por Jorge Loring y Joaquín de la Gándara con un capital de diez millones de pesetas, y que contaba con el apoyo financiero del *Banco de París y de los Países Bajos*, relacionado también con los Rothschild.

Entre 1875 y 1878 Loring, como gestor de la compañía ferroviaria, hizo algunas inversiones en la zona de Cabeza de Vaca, donde estableció el cuartel general de la línea de Belmez a Córdoba, pues la estación de Belmez era propiedad de la compañía del ferrocarril a Almorchón (adquirido en 1880 por M.Z.A.) y en ella el ferrocarril a Córdoba sólo disponía de una pequeña caseta que hacía las veces de oficina y dormitorio para maquinistas. También adquirió Loring terrenos para construir edificios al servicio del ferrocarril y las minas, y para hacer apartaderos y ramales a los pozos del lugar.

En 1877, coincidiendo con la refundación de Andaluces, Loring, Larios y Heredia adquirieron la propiedad de todas las minas procedentes de la Fusión Carbonífera que hasta entonces tenían en arrendamiento. Pagaron por ellas quinientas mil pesetas más 1,2 millones hipotecados a favor del Conde de Torres Cabrera. Como pone de manifiesto Lorenzo García⁹, la explotación de estas minas no fue todo lo beneficiosa que se esperaba, y la falta de inversión en ellas redujo su producción, que si en 1875 era la mitad de todo el carbón extraído en la cuenca, en 1880 sólo suponía el 30%. La necesidad de nuevas inversiones en talleres y maquinaria minera, la deuda con el Conde de Torres Cabrera y la explosión de uno de los pozos de Cabeza de Vaca en 1881, provocan la venta de todas las minas de carbón y plomo a la Compañía de los ferrocarriles Andaluces en 1882 por 3,7 millones de pesetas, que pasó a ser desde entonces la mayor propietaria de minas en el Guadiato.

⁸ Morilla Critz (1985), pp. 107-118.

⁹ García García (1979), p. 533.

Los negocios de Ferrocarriles Andaluces y el municipio de Belmez

Como sucesora de la Fusión Carbonífera y de los intereses del sindicato malagueño, Andaluces estableció la dirección de todas sus minas y negocios en La Casa Grande, conocida también desde entonces como *“La Casa de la Compañía”*, y 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*.

A partir de 1883 inicia una época de protectorado con respecto al Ayuntamiento de Belmez y lo primero que se propone es 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, extrayéndolas 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 instalada¹⁰. Muchos habían sido anteriormente los requerimientos de la Corporación municipal para que se suspendieran esas extracciones, aunque siempre sin respuesta, y por ello el Ayuntamiento denegó la solicitud hasta que no se garantizara un mínimo de caudal para el consumo de la población y el uso gratuito del agua en las fuentes para animales y para la extinción de incendios.

Tres días después de la negativa, se presentó una nueva solicitud rectificando la anterior, en la que se pedía permiso para establecer dos fuentes públicas en la población, y el 9 de agosto se llegó a un acuerdo con la compañía que, como curiosidad, establecía que se podría cobrar a los vecinos un precio máximo de 0,025 pesetas el cántaro, siendo gratuito el consumo para las caballerías y otros animales. A cambio se otorgaban a Andaluces unas prerrogativas en cuanto al uso del agua que la ponían en posición de manifiesta superioridad con respecto a las demás de la cuenca, pues se permitía a cualquier otra empresa o particular utilizar el agua y traerla a la población, pero siempre

¹⁰ Archivo Histórico Municipal de Belmez (A.H.M.B.). Libro de actas del Pleno. 21 de julio y 4 de agosto de 1883.

que se extrajera “desde otros puntos que no sean el río Guadiato”, que de este modo quedaba para el uso casi en exclusiva de la compañía.

Una última cláusula del acuerdo permitiría el uso industrial del agua:

“Que en atención a los gastos que a la Compañía se le ocasionen con la traída de las aguas, depósitos, fuentes, etc., se le permita que en tiempos en los que el río Guadiato corra a la vista, pueda también conducir aguas para el servicio de sus minas y para beber sus operarios, pero que tan luego como deje de correr el Guadiato suficientemente, quedarán cerrados los grifos de las cañerías que conduzcan a las minas, depositando las llaves en la Alcaldía, quedando sólo el agua que abastece a la población. También se obligará a la Compañía a hacer los depósitos para que durante tres meses de verano cuando menos pueda surtir de agua a la población sin extraerlas del Guadiato”¹¹.

Sólo dos semanas 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 coke situados junto a la Santa Elisa y la zona de Cabeza de Vaca, y aunque con los años procedió al cierre de la fundición de plomo, amplió la fábrica de briquetas y aglomerados de este lugar, que se convirtió en un foco de atracción para algunas industrias, en competencia con el cerco industrial que la S.M.M.P. estaba creando junto a la estación de Peñarroya.

Y es que tanto Belmez como Pueblonuevo del Terrible, y en menor medida Peñarroya, estaban incrementando notablemente su población en esos años. En apenas dos décadas la población 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. Buena prueba de ello era el pequeño poblado que se fue creando en la Vega, en torno a la estación de Cabeza de Vaca, formado por trabajadores llegados de Málaga y que tomó el nombre de “El Perchel”, igual que un populoso barrio de esta ciudad, de donde procedían casi todos ellos.

También 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. Fue el caso de D. Víctor Solanet o D. Juan Ravel, como directivos e ingenieros de Andaluces, y de D. José Ramón Lizaso Igarzábal, que como contratista de las grandes compañías amasó una de las mayores fortunas del municipio. Pero conviene detenerse en dos de ellos, que

¹¹ A.H.M.B. Libro de actas del Pleno. 9 de agosto de 1883.

trabajaron siempre como contratistas de Andaluces y actuaron como “protegidos” o “validos”, grandes beneficiarios de los favores de esta compañía: 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 “vales” que esta compañía les entregaba como salario; construyó y explotó también un café-teatro¹², instaló el alumbrado eléctrico en Belmez en 1894; fue arrendatario muchos 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. 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 como el edificio existente se encontraba casi en ruinas, alentó a alcaldes y concejales para que emprendieran tan magna obra, que fue construida por Domingo Muguerza¹³, a quien se le adjudicaron los trabajos en 1885¹⁴.

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 lugar¹⁵, 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 conservan) por nombre Lermanda, Echegaray y Bailén. Lermanda en honor al

¹² El otro café-teatro que había en Belmez era propiedad de D. Juan Alcántara Márquez, Jefe de Minas y contratista también de Jorge Loring y de Andaluces en numerosas ocasiones, aunque sus hijos entraron finalmente en la órbita de la S.M.M.P., de la que fueron accionistas.

¹³ A.H.M.B. Expediente de construcción del edificio de la Casa Ayuntamiento. 1885-1889.

¹⁴ Durante las obras se acordó que Andaluces suministraría el agua necesaria para la fuente de mármol de Italia que se puso en el patio interior del edificio.

¹⁵ A.H.M.B. Libro de Actas del Pleno. 28 de mayo de 1887.

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, por haber participado activamente en la aprobación del Plan General de Ferrocarriles de 1867 y por haber sido nombrado Director General de Obras Públicas, Ministro de Fomento en 1869 y 1872, y de Hacienda en 1873 y 1874. 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 municipio independiente.

Esta 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 estorbaran¹⁶. Pasa esta línea telefónica por ser la primera que se instaló en Andalucía.

La rivalidad de Andaluces no era solo en el terreno social y contra la S.M.M.P., también se las tuvo que ver con M.Z.A., lo que originó el nacimiento de 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 utilizar 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.

¹⁶ A.H.M.B. Libro de Actas del Pleno. 9 de octubre de 1886.

Al alto precio que M.Z.A. ponía por el transporte en esos seis kilómetros respondió Andaluces con la construcción de una línea alternativa. Para ello se sirvió 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. La prolongación de la línea se ideó pasando junto a Belmez, pero por el norte, donde se situaría un pequeño apeadero, El Montadero, y continuaría hasta la mina Santa Elisa, en las proximidades de la estación de Peñarroya.

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.

En cuanto a la minería en sí misma, no se conformó Andaluces con mantener el patrimonio adquirido a Loring, Larios y Heredia, sino que lo amplió con otras 35 nuevas concesiones entre 1884 y 1897. En los pozos de Cabeza de Vaca sus vías interiores llegaron a tener más de ocho kilómetros de longitud y otros dos kilómetros de vías exteriores, todas ellas de 0,555 metros de ancho, un sistema de transporte al que había que añadir varios ramales de vía ancha que comunicaban estos pozos con la línea de Belmez a Córdoba, y los nueve kilómetros más del ferrocarril minero hasta el grupo de la Santa Elisa, que contaba con un servicio de trenes perfectamente organizado para trasladar el carbón hasta la estación de la Vega, con dos locomotoras asignadas al mismo y vagones con una capacidad de hasta 10 toneladas, lo que daba como resultado que esta compañía podía sacar su carbón al mercado con unos costes mucho más bajos que ninguna otra¹⁷.

Como también puso de manifiesto Lorenzo García¹⁸, las inversiones en minas y ferrocarriles en la comarca llevaron a la compañía 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:

*“(...) 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.”*¹⁹

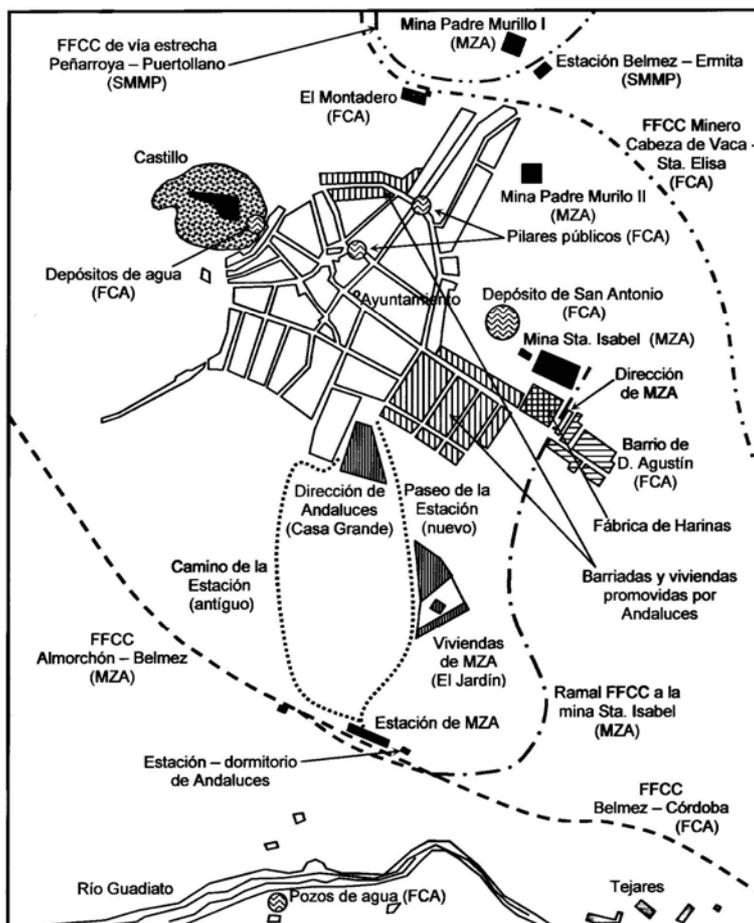
Como consecuencia de todo este impulso económico, diversos organismos se fueron instalando en la Plaza del Santo, junto a la Casa Grande: la Jefatura de Minas, el Cuartel de la Guardia Civil y hasta una representación del Banco de España, además de ser domicilio de varios contratistas de minas. Por todo ello no es de extrañar que se

¹⁷ Lucas Mallada (1899), p. 75.

¹⁸ García García. (1979), p. 540.

¹⁹ Diario de Córdoba. 19 de mayo de 1900.

propusiera por varios concejales en el Ayuntamiento de Belmez 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”,²⁰.



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 Sociedad Minero-Metalúrgica de Peñarroya. Elaboración propia.

Política y Ferrocarriles: S.M.M.P y M.Z.A. versus Andaluces

Entretanto, sobre la base de la antigua aldea y conservando el sustrato de la población agrícola-ganadera que fue hasta el comienzo de las explotaciones mineras, Peñarroya también fue creciendo, aunque no tanto como Puelblonuevo del Terrible, que creado y protegido por los franceses de la S.H.M.B. y la S.M.M.P., con el apoyo de M.Z.A., cumplía el patrón marcado en las más industriales ciudades europeas: Existía una zona

²⁰ A.H.M.B. Libro de Actas del Pleno. 21 de mayo de 1887.

residencial, la colonia francesa, con grandes casas ajardinadas que se completaban con el edificio de la dirección de ambas compañías 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.

Las estrechas relaciones entre ferrocarriles y política se han tratado en numerosas ocasiones, pero resulta interesante que si se hace 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, por su especial relación con las sociedades ferroviarias y mineras del Guadiato. 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, compañía a la que prestó importantes servicios en sus litigios suscitados con la Compañía del Norte. Fue también 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.²¹, 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 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 Castillo²² (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

²¹ 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.

²² En su honor, Loring puso por nombre "Cánovas" a uno de los pozos de Cabeza de Vaca.

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 Supremo. Fue también Presidente del Consejo de Administración de la Compañía del ferrocarril de Zafra a Huelva.

Su hermano, Emilio Cánovas del Castillo, también malagueño, fue abogado de la Casa 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 francesa. Fue yerno de Jorge Loring, y lo unían estrechos vínculos políticos con Cánovas del Castillo con quien fue Ministro de Gracia y Justicia en 1883 y de Gobernación en 1890.

Rivalidad empresarial y 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 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 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 seguido 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.

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

El 16 de octubre de 1889 Andaluces hizo una solicitud para construir un ferrocarril que uniera Belmez con El Horcajo, en el límite entre las provincias de Córdoba y Ciudad Real, donde 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, que quedaría supeditada a las tarifas que la compañía ferroviaria pusiera en la producción y el transporte desde El Horcajo y El Soldado, las mejores minas de plomo de esta época. Además, la prevista prolongación de la línea hasta Linares supondría acabar con el negocio que M.Z.A. tenía con el transporte del carbón hasta este lugar.

Otra actuación de Andaluces también iba a suponer una seria amenaza para los intereses de estas dos compañías. Desde 1889 había ido ampliando las instalaciones, vías y apartaderos de Cabeza 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”²³, 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 Andaluces²⁴.

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

²³ Archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Compañía de Andaluces. A-0215-008. 1890.

²⁴ A.H.M.B. Libro de Actas del Pleno. 22 de enero de 1893.

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 Belmez, 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 la cuenca en cuanto al número de empleados, un primer paso para doblegar 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. Desde ese momento se aceleraron las gestiones para la secesión de Pueblonuevo del Terrible y sólo hizo falta poco 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 Terrible²⁵.

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 apenas 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

²⁵ A.H.M.B. Expediente de segregación de Pueblonuevo del Terrible y Peñarroya. 1893-1906.

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 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 intereses²⁶.

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 Andaluces tenía en la mina Santa Elisa y en las que las posturas de unos y otros no cambiaban: Belmez indicaba que a Pueblonuevo le debía corresponder sólo la Fundición, mientras que éste reivindicaba la Estación de Peñarroya y su barriada, la Fundición y la mina Santa Elisa, aunque en privado admitía la posibilidad de que esta mina y su poblado anexo quedaran en poder de Belmez.

Reunión importante sería la 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.²⁷

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

²⁶ Diario de Córdoba. 27 de febrero de 1895.

²⁷ Como pago por la defensa de sus intereses, la S.M.M.P. transmitió al primero en 1906 la concesión del servicio de aguas potables por menos de la mitad del valor que en 1900 había pagado a Andaluces, y al segundo le otorgó en 1905 una finca rústica junto a la estación de Cámaras Altas (FFCC Peñarroya-Puertollano)

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 Pueblonuevo²⁸, 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 seriamente comprometida, dado que la S.M.M.P. realizaba todos sus cambios de divisas y envíos de fondos a Francia precisamente a través de su banco²⁹.

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 septiembre³⁰.

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

El 9 de octubre, apenas doce días después de ratificarse en su solicitud para construir un pantano, 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 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 1.500.000³¹.

²⁸ Diario de Córdoba. 13 de marzo de 1900.

²⁹ Denuncia de D. Eduardo Fabing ante el Directorio Militar de Primo de Rivera. 1924. Archivo personal.

³⁰ A.H.M.B. Libro de Actas del Pleno. 31 de marzo y 29 de septiembre de 1900.

³¹ García García (1979), p. 545.

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 gastos³².

Siendo ciertos estos motivos, con todos los antecedentes vistos surgen algunas dudas respecto a la realidad de la venta. Téngase en cuenta que, a pesar de las necesidades que decía tener, conservó fuera de la cuenca de Belmez la propiedad de varias minas de plomo y todas las de hierro, entre ellas las de Casariche y Badolatosa, arrendadas a la Sociedad de los Altos Hornos y fundiciones de acero de Málaga.

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 menudo para fraguas que hace unos 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”³³.

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 pingües ingresos 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 cincuenta 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”³⁴.*

³² Diario de Córdoba. 30 de agosto de 1901. “Ferrocarriles Andaluces en 1900”.

³³ Diario de Córdoba. 14 de julio de 1900.

³⁴ Diario de Córdoba. 4 de mayo de 1901.

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”.*

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.: 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.