

Minería y ferrocarril minero en Asturias a finales del siglo XIX. Paz García Quirós. *Museo del Ferrocarril de Asturias*

El ferrocarril asturiano del siglo XIX, tiene un carácter eminentemente minero e industrial. Así, a pesar de la existencia a finales de siglo de tres compañías ferroviarias de servicio general¹, la característica principal de la evolución del ferrocarril en Asturias es el incremento constante, especialmente a partir de la década de los ochenta, de ferrocarriles de servicio particular, es decir aquellos destinados a la exclusiva explotación de una determinada industria.

Las causas de este incremento de líneas particulares obedecen a la necesidad de las distintas empresas mineras y siderúrgicas, de enlazar sus instalaciones con las líneas generales encargadas de transportar los materiales procedentes de sus explotaciones a los centros de exportación.

La Real Compañía Asturiana de Minas, en Arnao, fue, según todos los datos, una de las primeras empresas en utilizar este tipo de medio de transporte, ya en 1834, en alguna de sus minas. Un medio que facilitaba y abarataba el transporte, al utilizar unos carriles, en principio simples barras de hierro, que mejoraban el arrastre de vagonetas por fuerza animal por el interior de la mina². Posteriormente otros criaderos carboníferos como el del Marqués de las Marismas, en Sama de Langreo (1838), o las minas de Riosa utilizarán el nuevo medio de transporte con tracción animal.

No es de extrañar que hayan sido las empresas mineras las primeras en dotar a sus instalaciones de ferrocarriles, si tenemos en cuenta que las primeras aplicaciones de líneas férreas se produjeron en Europa para este tipo de explotaciones. Los intereses empresariales de las distintas industrias estarán presentes en la construcción de ferrocarriles dentro de sus propiedades. Primero para sacar el carbón de la bocamina a los lavaderos y cargaderos y posteriormente para unir sus instalaciones a las líneas generales que transportaban los materiales hacia el exterior. Serán por tanto las propias empresas las que inviertan en este medio de transporte.

La evolución de los grandes ejes ferroviarios ASTURIANOS

El Ferrocarril de Langreo marca un hito en la historia de los transportes asturianos, no sólo por ser el cuarto de los ferrocarriles construidos en España y el primero de los ferrocarriles de uso público en Asturias, sino por lo que significa de cambio en la sociedad y la economía asturiana.

El primer destino y la causa que justificaba la construcción de este ferrocarril fue el de acarrear carbón, sin que el transporte de viajeros fuese su principal objetivo³

Desde la primera concesión ejecutada, aunque posteriormente modificada, a favor de Bertrand de Lis para un ferrocarril de Sama a Villaviciosa por Siero en 1845,⁴

¹ En esta época sólo existen tres ferrocarriles de uso público o generales: Ferrocarril del Norte, Ferrocarril de Langreo y Económicos de Asturias

² Fernández López, J.: "Los trenes y caminos de hierro asturianos". *Historia vivida*, nº 7. El Comercio. Gijón 1997

³ Aunque nace como ferrocarril carbonero, de acuerdo con el informe Subercasse se les imponía la introducción de tarifas, tanto para mercancías como para viajeros. Sin embargo, el transporte de viajeros, aún siendo muy inferior al de carbón, acabó teniendo cierta importancia según los datos suministrados por las *Memorias del Ferrocarril de Langreo, 1860- 1899*.

⁴ Antonio Jordá, Alejandro Oliván y Felipe Canga Argüelles solicitan en 1844 el establecimiento de un ferrocarril desde los concejos de Langreo y Siero a los embarcaderos de Gijón y Avilés. Los derechos sobre este ferrocarril le son cedidos a Bertrand de Lis en 1846. Los ramales a Avilés Oviedo y Mieres nunca se ejecutaron. López, M. (dir.): *La vía estrecha en Asturias. Ingeniería y construcción (1844-1972)*. Gijón. Gran Enciclopedia Asturiana, 1995, pag. 28 y ss.

pasarán casi 10 años hasta que la primera línea concedida del Ferrocarril de Langreo se pusiera en servicio oficial. En 1857 comenzarán a funcionar los drops de Gijón.

Sin embargo el ferrocarril de Langreo no podía, por sí solo, acabar con los problemas que la producción de carbón tenía en Asturias. Además, como ya reflejaban los documentos de la época⁵, la línea del Langreo dejaba “aislada la mayor parte de la mancha principal (y) sirve de poca utilidad a los de Langreo, San Martín del Rey Aurelio y Laviana por el excesivo precio por tonelada y km. a que conducen los carbones”. A ello había que añadir que “su falta de prolongación por Sama a Laviana no solo perjudica a estos concejos, el de Bimenes y el del Rey Aurelio sino que imposibilita la explotación de las menas de hierro de las parroquias de Lorio y El Condado”. Todavía en 1872 se clamaba por la extensión de la línea del Langreo por el Valle del Nalón, como único medio de aumentar la producción en la zona langreana⁶. En 1875 se abrirá oficialmente el tramo de Sama - Oscura y en 1885 la línea llegará hasta Laviana. En 1889 se enlazará con la dársena de Gijón y antes de que acabe el siglo, en 1896, aún se abrirá por parte de este ferrocarril el ramal de Sama a Samuño. Toda la línea sería ejecutada en ancho internacional (1435 mm)⁷.

Aún así los problemas de producción en la cuenca del Nalón no acabarían, ya que las tarifas que imponía el ferrocarril de Langreo eran demasiado elevadas. A ello se sumaba la diversidad y deficiencia de su material móvil y el plano inclinado, que suponía una rémora para la circulación, y que encarecía enormemente los embarques en la dársena de Gijón.

La otra línea de servicio público, de Gijón a León llenará los años sesenta, setenta y ochenta que vendrán cargados de acontecimientos relacionados con la vía ancha asturiana. La gestación de este ferrocarril fue larga y no exenta de dificultades. En 1861 se publica la Real Orden aprobando el pliego de condiciones de la línea⁸, sin embargo los primeros trabajos no se iniciarán hasta 1865 por parte de la empresa concesionaria, La Compañía del Ferrocarril del Noroeste, constituida en 1862. La apertura de la línea hasta Pola de Lena no tendrá lugar hasta 1874. Problemas económicos para llevar a cabo el tramo más difícil de la línea, el de la rampa de Pajares, supusieron la rescisión de las concesiones del Ferrocarril del Noroeste y la incautación de las mismas por parte del estado en 1878⁹. En 1880 la Compañía de los Ferrocarriles de Asturias Galicia y León se hace con las antiguas concesiones de Noroeste y emprende el proyecto de construcción de la rampa de Pajares. Sin embargo el interés en el abaratamiento de los costes de construcción de este tramo hace que se proponga por parte de la compañía el cambio de trazado del mismo¹⁰. En mayo de ese mismo año la línea llegaba a Puente Los Fierros. En 1883 se abre el primer ramal en vía ancha que unía Oviedo con Trubia, ramal, que, aunque concedido en 1879, verá finalizadas las obras en manos de la Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León. El 15 de agosto de 1884 se concluye e inaugura oficialmente la línea que unía Asturias con la meseta.

Un año más tarde la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España absorbe la antigua A.G.L. y se hace cargo de sus líneas, incluyendo la concesión de

⁵ Estadística Minera de España, 1863

⁶ Estadística Minera de España, 1872

⁷ Véase: López, M. (dir.): Opus cit.

⁸ *Suplemento a la revista de Obras Públicas. 1861*

⁹ Garcés, B.V.: *Diccionario de Ferrocarriles. Colección Legislativa. Apéndice segundo*. Madrid 1882

¹⁰ Este cambio desencadena una serie de protestas en Asturias que culminan con la manifestación de Oviedo en marzo de 1881

Villabona a San Juan de Nieva, que había sido concedida a la Sociedad de Crédito General de Ferrocarriles en 1882, ramal que se abrirá definitivamente en 1890. Por fin en 1894 Norte abrirá el último de los ramales construidos en el siglo XIX de Soto de Rey a Ciaño, Santa Ana, que unirá la cuenca de Nalón con el mar.

Aún cuando el interés en la construcción de esta línea no era estrictamente minero, sí se esperaba que aumentara la producción de las empresas próximas al trazado de la misma, uniendo la zona del Caudal con el puerto de Gijón. Ya en 1871, según la Estadística Minera de ese año, se observaba una notable bajada en la explotación de hulla, así como la paralización de un horno alto de la fábrica siderúrgica de Mieres, que según esta fuente era debida a la falta de minerales que no se pudieron obtener debido a la dificultad de los arrastres, a causa del empleo de numerosa carretería con destino a las obras del ferrocarril hacia León que reducía la capacidad del transporte de materiales a la fábrica. Y comentaba “un establecimiento que se halla en estas condiciones y que necesita para su servicio unos 200 carros diarios, no es posible progrese y se desarrolle ni salga de la difícil situación en que hoy se encuentra, hasta que se haya concluido la sección del citado ferrocarril que ha de enlazarla con el puerto de Gijón¹¹.”

En 1872, según la estadística minera, la falta de vías de comunicación seguía siendo tan importante como en años anteriores, “la explotación de hulla en el valle del Nalón está limitada a la estrecha zona que recorre el ferrocarril de Langreo y a algún otro punto próximo, y en el de Mieres a poco más de lo que exige el consumo de la fábrica de hierros que allí existe. No debe pues esperarse una variación marcada en este estado de cosas, mientras aquella vía férrea no se extienda por el citado valle del Nalón... y no se termine también el ferrocarril del noroeste”¹².

Cuando en 1874 se inaugura el ferrocarril del Noroeste hasta Pola de Lena, la Estadística Minera de dicho año advierte que este, aún siendo el primer paso de grandísima importancia “no se llegará al objeto apetecido mientras no se construya un puerto comercial de capacidad suficiente y se complete la red de comunicaciones con los ramales auxiliares necesarios que, enlazándose con el principal, se extiendan por los valles afluentes del de Mieres que es donde se hallan los puntos naturales de ataque y donde han de tener su asiento las principales explotaciones. Algo retardará la construcción de estas vías secundarias, el haber llevado la del noroeste por la orilla izquierda del río Caudal, lo cual obligará a efectuar obras de consideración para establecer los necesarios enlaces por medio de puentes que necesariamente tienen que ser largos y hechos con solidez¹³”. Extraña a primera vista la instalación del ferrocarril en esta orilla, cuando los cotos mineros se encontraban en la margen contraria. Sin embargo este hecho podría obedecer, posiblemente, a la circunstancia de la mejor ubicación de esta margen para las obras, ya que se encontraba cortada por menor número de afluentes y por valles de menor anchura, y a las propias necesidades del trazado, que por ese margen del río, podía ir tomando altura con mayor facilidad para ir afrontando las estribaciones del Puerto de Pajares, ya que, en definitiva, la vocación de la línea era la de comunicar Asturias con la meseta y no sólo la de dar salida al mar de las producciones mieresenses.

Todavía en 1882 la inmensa mayoría de la producción carbonera provenía de las minas situadas en la región servida por el Ferrocarril de Langreo. El ferrocarril del Noroeste apenas transportaba a Gijón unas 16.000 toneladas de hulla, provenientes de las explotaciones de la fábrica de Mieres y de Inocencio Fernández de Figaredo. “...los

¹¹ *Estadística minera de España. Año 1871*

¹² *Estadística minera de España. Año 1872*

¹³ *Estadística minera de España. Años 1874*

carbones de las minas de Mieres propias de Numa Guilhou sólo recorren de 3 a 4 kilómetros de la estación de Santullano a La Ferrería. Este hecho tiene fácil explicación considerando que el trazado adoptado para el ferrocarril deja a la derecha de los ríos Aller y Lena o Caudal los más importantes valles carboníferos situados en dirección próximamente normal a la indicada vía férrea, aislando en cierto modo el movimiento minero, u obligando por lo menos a hacer costosísimas instalaciones a los concesionarios de minas si quieren alcanzar las estaciones de la vía de una manera fácil y económica. Mas como el consumo local en esta región es todavía pequeño y el ferrocarril del Noroeste aún no ha resuelto en su extremo de Gijón la cuestión de los embarques, ocasionándose un costosísimo y complicado transbordo en carros y lanchones desde la estación a los buques, resulta que no es aún industrialmente posible la exportación de carbones¹⁴,

Será el espíritu de superación de tales problemas el que lleve a la construcción de los ramales a los que antes se aludía, que tendrán un importante papel en el transporte de minerales y productos siderúrgicos.

El último de los ferrocarriles de uso público construidos en Asturias en el siglo XIX es el que uniría Oviedo e Infiesto. Constituida la Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias en 1887, le será concedida la línea en vía de un metro de Oviedo a Infiesto en 1888, iniciando sus obras en ese mismo año y abriéndose definitivamente en 1891¹⁵. Este es uno de los escasos ferrocarriles que no se proyectaba por intereses mineros, buscando únicamente una salida hacia el este que uniría Asturias con el resto de los ferrocarriles de vía métrica que por entonces se estaban construyendo en Santander y el País Vasco. Sin embargo, según los datos que aparecen en las memorias de la Compañía¹⁶, el carbón vegetal y mineral y la leña eran los productos que por tonelaje ocupaban el primer lugar en las mercancías transportadas, seguido por el grupo de alimentación (harinas, azúcares y trigo).

La década de los 90 vendrá marcada por la eclosión de los tranvías urbanos. Las tres ciudades más importantes de Asturias (Gijón, Oviedo y Avilés) poseen al acabar el siglo tranvías¹⁷.

Sin embargo, incluso en este caso, sería el interés de transporte de carbón el que propiciaría el primer proyecto de tranvía en Asturias. En 1872 se presenta el proyecto de construcción de tranvía en Gijón para enlazar el Ferrocarril de Langreo y la estación de Noroeste con el extremo del antepuerto (muelle de Santa Catalina)¹⁸. El proyecto formulado por Oscar Olavarría, obedecía a la necesidad de facilitar el embarque de carbón debido a la escasez de medios de transportes para el mismo. Dicha dificultad desaparecería empleando en dicho ramal vehículos de mayor tamaño movidos por bueyes o una pequeña máquina de vapor. El tranvía estaba proyectado en vía internacional. Sin embargo la Compañía del Ferrocarril de Langreo se opuso a la

¹⁴ *Estadística minera de España. Años 1882*

¹⁵ Mercedes López: *op. Cit.*

¹⁶ *Memorias de la Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias, años 1895-1899*

¹⁷ En 1890 aparece el primer tranvía urbano, con tracción de sangre, de Asturias con la línea que unía el centro de Gijón con La Guía, y que en 1891 se extenderá hasta Villamanín. En ese mismo año será Oviedo el que instale su tranvía, también de mulas que unirá la estación del Norte con el centro de la ciudad. En 1893 se abre el primer tranvía de vapor de Asturias: Avilés Salinas (Compañía del Tranvía de Vapor del Litoral Asturiano), que unía el centro de Avilés con el barrio residencial de Salinas. En 1895 se abre en Gijón una nueva línea de tranvía hasta el Natahoyo.

¹⁸ *Documentación relacionada con la petición formulada por Don Oscar de Olavarría en proyecto iniciado por Don Anselmo Cifuentes de construir un tranvía en Gijón destinado a enlazar la estación del Ferrocarril del Noroeste y la del Langreo con el antepuerto como medio de facilitar los embarques (23 de febrero de 1873 y 27 de febrero de 1873). M.F.A.*

construcción de dicho tranvía aduciendo problemas de espacio en el punto de empalme con su línea y previniendo sobre el posible monopolio que este tranvía pudiera ocasionar al embarque de mercancías y la construcción de nuevos drops por parte de Olavarría en detrimento de los pertenecientes al ferrocarril de Langreo.¹⁹

Los FERROCARRILES afluentes a las grandes líneas

La década de los noventa será la de los ferrocarriles mineros, que habían comenzado su implantación varias décadas antes, pero que conocieron a finales del XIX una considerable expansión. Ya en 1874 se tiene constancia de la existencia de locomotoras para transporte industrial en Minas de Santa Ana. En 1876 se concede la primera de las líneas de tranvía asturiano que llegó a prestar servicio: Corujas – estación del Noroeste de Santullano, que, hipomóvil, servía a Fábrica de Mieres²⁰. En 1884 se inaugura el primer ferrocarril de vía de 750 mm. de España, el de Trubia a Quirós.

En el valle del Nalón, entre 1894 y 1899 la Sociedad Metalúrgica de Duro Felguera construye más de 13 kilómetros de línea de dos anchos distintos, 1675 mm y 650 mm. enlazando la estación de Sama con el grupo minero La Nalona, las minas de Gueria, Tras el Canto, Modesta y el cargadero de Santa Ana, y la estación de Ciaño con los lavaderos de María Luisa. Todos ellos afluyen a la línea de Soto de Rey- Ciaño-Santa Ana que la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España había construido en 1894²¹.

En el valle del Caudal, Fábrica de Mieres construirá el cargadero de la Sociedad de Mieres, enlazando con la línea de León Gijón, la línea de la estación de Ablaña con Fábrica de Mieres e irá enlazando los grupos mineros de Mariana y Baltasara. En esa misma cuenca Hulleras de Turón construye en 1894 una línea que unía las minas con las instalaciones de La Cuadriella y con el apartadero de Reicastro, y posteriormente se usaría también para el enlace de ésta con Minas de Figaredo. En total más de seis kilómetros de línea de dos anchos distintos (vía ancha y 600 mm). Fábrica de Mieres poseía además una línea de Oviedo a Villapérez que transportaba mineral de hierro de las Minas del Naranco y que enlazaba con la línea León a Gijón en la capital asturiana²².

En Gijón se construye en 1887 la línea de servicio particular en vía ancha, propiedad de la Sociedad de Fomento de Gijón desde la estación del Norte de Gijón a los muelles de dicha sociedad, línea que tendría tres carriles para enlazar también con el Ferrocarril de Langreo.

A su vez el Estado era concesionario en 1885 de la línea que unía la estación de Trubia con la Fábrica Nacional de Cañones

¹⁹ Otro proyecto posterior de 1880 proponía nuevamente un tranvía, esta vez de vía métrica y con tracción animal. Partía de Santa Catalina, donde existiría una estación para mercancías y viajeros que fuesen a la estación del Noroeste. Aunque para ellos “No existe en Gijón paraje más importante para el servicio de viajeros que aquel donde afluyen las calles Trinidad y Corrida.”

²⁰ Según un informe presentado en 1879 existían ya tranvías y planos inclinados en la Sociedad María Luisa (Agüeria del Villar), Sorriego, Santa Ana, todos ellos en el valle del Nalón, y servidos por Langreo; así como algunos del valle del valle de Turón (Cogida y Lada) y Mieres. *Informe que presenta a la Excelentísima Diputación Provincial de Oviedo el Ingeniero Jefe de Minas Don Eduardo Rúa, dando cuentas de los ensayos de los combustibles asturianos, presentado en el arsenal del Ferrol. Oviedo 1879*

²¹ *Estadística de las Obras Públicas de España. 1910 y 1911. Ferrocarriles y Tranvías*. Ministerio de Fomento. Madrid 1915

²² *Estadística de las Obras Públicas de España. 1910 y 1911. Ferrocarriles y Tranvías*. Ministerio de Fomento. Madrid 1915

Vistos los datos que aparecen en la Estadística de Obras Públicas²³ relativas a 1910 es de resaltar el hecho de que prácticamente la totalidad de las concesiones adjudicadas a los ferrocarriles particulares enlazan con la línea ancha, incluso aquellas que por su proximidad geográfica pudieran hacerlo con el Ferrocarril de Langreo, como son las de la Sociedad Metalúrgica Duro Felguera. Este hecho, que a primera vista pudiera parecer extraño, obedece a la circunstancia de que muchas de las concesiones particulares mineras del valle del Nalón ya estaban comunicadas por el Langreo, cuyo trazado se acomodaba bastante a la instalación de las minas. Duro Felguera explotará nuevos grupos mineros en este valle, distantes de la línea del Langreo, por lo que no podrá aprovechar la línea ya construida y se verá obligado a trazar nuevos ferrocarriles para enlazar con la línea del Ferrocarril del Norte de Soto de Rey a Ciaño Santa Ana.

Por su parte en la zona del Caudal la mayor parte de las explotaciones mineras se encuentran situadas en la margen contraria del río Caudal por el que circula la línea del ferrocarril León a Gijón. Sociedades como la Sociedad Hullera Española, Hulleras de Turón, Inocencio Fernández (Minas de Figaredo) y Fábrica de Mieres, se verán obligadas a construir sus propios ferrocarriles para dar salida a sus productos.

La inversión que deben afrontar las empresas de ambas cuencas es importante. La mayor parte de ellas deben construir puentes para cruzar los ríos que separan sus instalaciones de las líneas de uso público. Así en el Caudal, la Sociedad Hullera Española construye el puente de Sovilla, Hulleras de Turón el de Reicastro y Fábrica de Mieres, el puente de El Macho. Otras, menos poderosas económicamente, deben aprovechar los de carretera ya construidos para instalar sus tranvías. Un ejemplo significativo es el del puente carretero de Santullano, utilizado por Numa Gilhou para instalar ya en 1876 el tranvía de Corujas Santullano, y posteriormente por Inocencio Fernández²⁴. Minas del Peñón, por su parte aprovecha el puente de La Perra, que unía la estación del Norte de Mieres con la villa, para trazar su tranvía minero²⁵.

Carbón y Ferrocarril

Si bien es verdad que la producción de carbón no depende únicamente de un solo factor, la observación de los datos facilitados por las Estadísticas Mineras de España²⁶, demuestran una clara coincidencia entre la producción de carbón en Asturias y la instalación de redes ferroviarias industriales y mineras en suelo asturiano.

La producción de carbón en 1835, es decir, antes de la instalación del Ferrocarril de Langreo, es de 13.994 toneladas. En 1845 había subido hasta 33.539 toneladas y en 1854 se había incrementado hasta las 37.747 toneladas. Pero es sobre todo a partir de 1858, coincidiendo con la plena explotación del Ferrocarril de Langreo y especialmente con la puesta en servicio de los drops de Gijón (acaecida en 1857), cuando este incremento se hace acentúa, llegando a la cifra de 103.313 toneladas, e incluso se duplica dos años más tarde hasta llegar, en 1860, a las 278.428 toneladas. Se observa, por tanto, claramente, un importante incremento en los datos a partir de 1854 debido, en gran medida a la explotación de la línea del Langreo.

²³ *Estadística de las Obras Públicas de España. 1910 y 1911. Ferrocarriles y Tranvías*. Ministerio de Fomento. Madrid 1915

²⁴ Ya en el siglo XX es utilizado por la SIA hacia 1916 y Ortiz Sobrinos en los años 20.

²⁵ Este hecho se reflejaba ya en los informes emitidos acerca de la paralización de producción en las minas asturianas. *Estadística Minera de España, 1882, pag. 128 y 129.*

²⁶ Se han de tomar con cautela las cifras que los ingenieros responsables de la elaboración de las mismas recogen, ya que ellos mismos se hacen eco de los problemas que tienen a la hora de que los productores faciliten dichas cifras. Aún así se siguen tendencias que son las que se toman en cuenta.

Durante las décadas de 1860 y 1870 la producción se mantiene sin grandes variaciones. De hecho de las 307.396,7 toneladas de 1863 se baja a las 259.118, 5 toneladas de 1864. en 1865 la explotación de hulla experimentó cierto aumento debido al mayor trabajo de las fábricas de fundición. En 1866 fueron algo menores debido, según se explica en las estadísticas mineras, a la crisis económica general y por la menor demanda de carbón para las industrias y la baja del precio del carbón²⁷. En 1867 la explotación de la hulla aumentó notablemente debido al mayor consumo de carbón de las industrias metalúrgicas que aumentaron su producción en el año último para toda clase de hierros, puesto que la exportación de hulla por el puerto de Gijón fue aproximadamente la misma que en 1866. En 1868 la producción de hierro y hulla decrece, pero vuelve a aumentar en 1869. En 1868 se exportaron por el puerto de Gijón a través de ferrocarril de Langreo 102.533 toneladas de hulla, mientras que esa cantidad en 1869 era de 119.126,7 toneladas²⁸.

1870 marca un nuevo punto de alza de la explotación de hulla y carbón, que excede con mucho a la de los años anteriores a excepción de 1867. Este crecimiento se debe a la explotación de las cuencas carboníferas de Quirós, mientras que en la cuenca central se mantiene. En cuanto a la fabricación de hierro decrece la de Mieres y aumenta considerablemente la de La Felguera. Por el ferrocarril de Langreo exportaron 115.997,3 toneladas de hulla. En 1872 la explotación de hulla sufrió un importante aumento. Por el ferrocarril de Langreo se transportaron 380,585,4 toneladas de las que 115.574,6 fueron a Gijón. Según la estadística minera la falta de vías de comunicación en la provincia seguía siendo importante.

Son muchas las dificultades con las que el desarrollo de la minería del carbón tiene que luchar. Por una parte la incomodidad y poca operatividad del puerto de Gijón que no permite la entrada de grandes buques de carga, lo que impide un aumento de la exportación del carbón. Por otro el escaso espacio productivo que sirve el propio ferrocarril de Langreo y que condena a buena parte de la cuenca minera del Nalón por la falta de medios de comunicación con los puertos de embarque. Si a estos factores unimos el alto coste de las tarifas del ferrocarril de Langreo y el encarecimiento de los embarques en el puerto no es de extrañar que la producción minera se estanque durante un periodo de varios años. Se hacía precisa la construcción de un ferrocarril que uniese la otra cuenca carbonífera del Caudal con el mar y el interior de la Península.

En 1875, tras la apertura del tramo Gijón Pola de Lena, propiedad del Ferrocarril del Noroeste, la producción se cifra en 381.207 toneladas. En este caso es clara la relación entre minería y ferrocarril de uso público. En este año el Ferrocarril del Noroeste transportaba ya 3.486 toneladas mientras que el ferrocarril de Langreo tuvo 113.884 toneladas para su embarque en Gijón y otros puntos de la línea. No habrá grandes cambios hasta llegar hasta finales de la década de los ochenta.

Aún así en 1876 se aumenta la producción debido especialmente a las minas de Arnao, la fábrica de Quirós y las de D. Numa Gilhou, en Mieres, y algunas otras de la

²⁷ Ya en este año se comentaba la decadencia de la minería aduciendo razones de bajo crecimiento de la industria metalúrgica por “el aprovechamiento de los menudos de la hulla que son tan considerables que pasan de la mitad de la que se explota. ... Mientras no lleguen a realizarse tan útiles como costosas obras de puerto y ferrocarril, las empresas mineras, debieran no dedicar a la exportación más que hullas de mejor clase, más consistentes y de mejor tamaño sus trozos, dejando los menudos para el consumo de la industria metalúrgica que los aprovechan convertidos en coke”. *Estadística minera de España*. Año 1866

²⁸ Es de destacar que desde 1868 se fabrican carriles para el ferrocarril de N.O. en la Fábrica de Duro Felguera. En 1869 de los 74.201 quintales métricos de hierro forjado, 10.961 se destinaron a la fabricación de carriles., 8.303 q. M. menos que el año anterior a metalúrgica que los aprovechan convertidos en coke”. *Estadística Minera de España*. Año 1866

región de Candín y del Valle de Sama, entre las que merecen citarse las de las Carboneras de San Martín y las de la Sociedad María Luisa, que con la prolongación de la vía férrea de Langreo hasta Oscura, cuya sección se había abierto al servicio público en diciembre de 1875, quedaron en comunicación directa con el mar. Aún así la cifra aumenta muy poco, tan solo 131.468 quintales métricos, incrementándose asimismo el transporte de carbón por el ferrocarril de Langreo.

La explotación de la línea del Noroeste parece que sea clave para explicar, en 1877, la pequeña bajada en la producción de hulla en la zona de Langreo, y el crecimiento de la explotación en la del Caudal. Sin embargo será también en estos años cuando se inauguren algunas líneas mineras, circunscritas todas a la zona de Mieres: en 1875 se comienza la explotación de la línea Mina Nicolasa a Los Cribos y el cargadero de la Sociedad de Mieres, que aflúan a la línea general del ferrocarril de León a Gijón, mientras que en 1876 lo hacía la línea de Corujas a Santullano. Las tres pertenecientes a Fábrica de Mieres y localizadas en la cuenca del Caudal.

Todavía en 1878 la Estadística Minera se queja de la poca importancia que tiene el ferrocarril del Noroeste en cuanto al transporte de carbón, especialmente en lo referido a los embarques en el puerto de Gijón, debido a los trasbordos que deben efectuarse por falta de un muelle de carga inmediato a la estación. En 1879 el ferrocarril de Langreo ve aumentar su transporte, especialmente debido a las rebajas en las tarifas de transporte.

Los años de 1883 y 1884 conocen nuevas bajadas en la producción de carbón. Las causas que entonces se aducen son, entre otras, los problemas técnicos de las explotaciones, la falta de suficientes vías de comunicación para transportar económicamente este producto a las generales y la no terminación del ferrocarril del Noroeste en la sección de Busdongo a Puente los Fierros, aunque este hecho no parecía tener demasiada importancia “ya aún cuando finalizase el ferrocarril la producción asturiana no podría competir con la de las cuencas de Córdoba, Palencia o León. Se tenía esperanza que la terminación del ferrocarril a León y la adquisición de la línea por la Compañía del Norte supusiera un incremento en la exportación del carbón al interior del país, sobre todo por la puesta en marcha de la tarifa especial número 9, lo que daría ventajas de baratura a los carbones de la zona de Mieres para aumentar su salida hasta Madrid, siendo la cuenca central susceptible de una mayor explotación”²⁹.

Estaba claro que a pesar de la realización de tan esperado ferrocarril éste no lograba superar las dificultades para el transporte de minerales de la zona del Caudal. Se precisaba la construcción de vías férreas desde las distintas explotaciones hasta la línea de Noroeste, además de la terminación de la línea por el dificultoso paso de Pajares

En 1884 un suceso favorable para la industria minera fue la inauguración del tramo del Langreo entre Oscura y Laviana, aunque con tarifas aún más caras que en el resto de la línea. Con esta prolongación el Ferrocarril de Langreo atraviesa toda la cuenca central en la parte que se extiende a lo largo de los valles donde la explotación es más activa; de modo que “si la Compañía llegara a realizar el proyecto de enlace con la vía de León a Gijón por medio de un ramal, que partiendo de Sama se extendiera por los valles de Lada y Santa Rosa, se tendría por este lado un medio más para fomentar la industria carbonera de esta comarca”³⁰. También en ese mismo año se comienza la explotación de la línea de Santullano a Figaredo propiedad de Minas de Figaredo y la de Fábrica de Mieres que unía la estación de Ablaña con Fábrica, por la que se transportan hierros y carbones, ambas afluentes al ferrocarril León Gijón.

²⁹ *Estadística minera de España. Año 1884*

³⁰ *Estadística minera de España. Año 1884*

Mieres empezó, a partir de 1885, a llevar al interior de la Península algunos carbones, aprovechando la tarifa número 9 especial establecida por la Compañía del Ferrocarril del Norte, que era muy reducida, pero la venta no correspondió a las esperanzas. Una de las causas fue el gran contingente que la empresa del Marqués de Comillas aportó a la producción de las minas del valle de Aller.

Por otra parte, se confiaba que contribuiría "... y no poco al desarrollo de la industria minera asturiana, el plan de ferrocarriles económicos aprobado por la Diputación provincial, que subvenciona con el 25 por 100 del importe del presupuesto por kilómetro la construcción de estas líneas, sin que la subvención pueda nunca exceder de 20.000 pesetas; de esperar es que, alentadas las empresas con este auxilio se decidan a emprender la construcción de dichas vías transversales, extendiéndolas a lo largo de los valles que encierran la principal riqueza hullera de la cuenca"³¹. Se pone en explotación en ese año la línea de la Estación de Trubia Norte a la Fábrica de Armas afluente a la línea de Oviedo a Trubia

En 1886 se construye la línea de la Sociedad Hullera Española del Marqués de Comillas que ponía en comunicación Mina Marianas con la Estación de Ujo y el ferrocarril León a Gijón. A partir de este año se destaca un aumento de la producción cuya principal causa parece ser es el incremento en las explotaciones del Marqués de Comillas. Los años 1887 y 1888 son los años de despegue de producción de carbón, con un aumento significativo de 44.821 toneladas respecto a 1886-1887. El Marqués de Comillas aumenta su producción más de 30.000 toneladas, lo que unido a la tarifa 9 del Ferrocarril del Norte hacía presagiar nuevos augurios para la industria carbonera. En 1887 se comienza la explotación de la línea de la Estación de Gijón a los muelles de la Sociedad de Fomento de Gijón, propiedad de la Sociedad de Fomento de Gijón que pone en comunicación la línea del Norte con los puntos de embarque de esta sociedad, por el que salen más de 14.000 toneladas. Las esperanzas estaban puestas en el nuevo rumbo que tomaba la producción y se intuía un aumento de la misma en años venideros con la construcción del ramal de Ciaño a Soto de Rey para enlazar el valle de Langreo con la línea del Noroeste. Esta línea acabaría con el problema de las explotaciones de la zona del Langreo que no tenían comunicación con la vía ancha, teniendo que exportar sus carbones necesariamente por el puerto de Gijón, por medio de los drops del Langreo, que se veía insuficiente para acoger el tráfico carbonero. Realmente la producción de la cuenca de Langreo había quedado estacionaria, e incluso había descendido.

En 1889-90 el carbón aumenta nuevamente en más de 44.000 toneladas, llegando a un total de 620.704 toneladas. Las alzas más significativas son las de la Fábrica de Mieres y el Marqués de Comillas, especialmente por las producciones de ambas en la zona de Mieres. El transporte de carbón al interior de la península y el vendido en Ujo a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte sumaban 169.000 toneladas, cifra mayor incluso que la exportada por los drops de Gijón y la sociedad de Fomento (157.422 toneladas). Recordemos que a Ujo llegaba la línea de la Sociedad Hullera Española del Marqués de Comillas desde Mina Marianas. Esto explicaría el aumento significativo de transporte al interior y el consumido por Norte.

La producción sigue creciendo durante los años 1891³² (en 75.000 toneladas) manteniendo aún Langreo la hegemonía de las producciones, y 1892 (en torno a las 25.000 toneladas). Este año de 1892 marca un nuevo rumbo en cuanto al liderazgo de

³¹ *Estadística minera de España. Año 1885*

³² Los datos de los años 1891 a 1895 se han extraído de Ojeda, G.: *Asturias en la industrialización española, 1833-1907*.

las producciones, ya que la cuenca de Mieres se pone por delante en número de toneladas de carbón extraídas. A partir de 1893 se constata un aumento significativo de la producción de hulla en Asturias. Este incremento es tónica general hasta el final de siglo.

Desde 1894 se inauguran un buen número de líneas industriales en la zona de Mieres. Así Fábrica de Mieres explota línea de Fábrica de Mieres a Mariana conectando con el Ferrocarril de León Gijón. Hulleras de Turón inaugura las líneas de Reicastro a La Cuadriella y la que une las instalaciones de La Cuadriella a las Minas de Turón. Minas de Figaredo, por su parte, pone en funcionamiento la línea de Peñule a Figaredo. La Sociedad Hullera Española solicita en 1891 la concesión de una línea que fue inaugurada en 1894 desde Sovilla hasta el Ferrocarril de León Gijón.

El valle del Nalón no escapa a esta corriente y ve incrementada el número de líneas con la incorporación del montacargas de Ciaño, propiedad de Duro Felguera, que empalma con la línea general hasta Soto de Rey- Ciaño- Santa Ana y la explotación de la línea Mina Coto Musel a la Estación de Laviana del Ferrocarril de Langreo. La producción de carbón fue de 974.952 toneladas, más de 350.000 toneladas respecto a 1889/1890.

El año de 1895 conoce la incorporación a la red ferroviaria industrial de un nuevo ferrocarril propiedad de Fábrica de Mieres que unía Mariana y Baltasara con la factoría, y que a su través concluía en el Ferrocarril de León Gijón. El despeque de Mieres en cuanto a cifras de producción es notorio, aunque la tónica general asturiana sea de un aumento bastante discreto: 30.000 toneladas respecto a 1894.

La producción de carbón en 1896 llega hasta 1.110.560 toneladas, con un consumo en la provincia de 422.232 toneladas, embarcadas en Gijón 413.288 y transportados al interior o consumidos por Norte 275.000. No cabe duda que el incremento del transporte al interior de la Península y el consumo de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, así como las abultadas cifras que dan las exportaciones por Gijón y Avilés sugieren un aumento significativo relacionado con el transporte de los carbones a través de las grandes líneas de uso público, que pudieron al fin conectar con las explotaciones por medio de los ferrocarriles que las distintas empresas construyeron durante los años anteriores. Así, en 1896 Duro Felguera inaugura las líneas de la Estación de Ciaño al Lavadero de María Luisa, de la estación de Sama al Cargadero de Santa Ana, de La Nalona a la estación de Sama, La Nalona a Los Talleres y de la Felguera a Sotroindio (el llamado “ferrocarril general”), todas ellas conectadas al ferrocarril de Soto de Rey –Ciaño- Santa Ana. A ello hay que sumar la construcción del ramal Sama - Samuño del Ferrocarril de Langreo y la reforma que la Compañía del Norte inició en sus vagones de borde alto para que descargasen por el testero. Además Duro Felguera construye para el transporte de materiales y productos la línea que conectaba la estación de La Felguera Norte a la Factoría de Duro.

En 1897 el incremento en la producción de carbón fue de 146.801 toneladas con respecto a 1896, con un total de 1.257.361 toneladas, lo que acusaba un estado verdaderamente próspero de la industria de carbones. Se observa, según los datos³³, un incremento en la salida de carbón por Gijón y Avilés, poniéndose en primer lugar con 468.573 toneladas. Cabe pensar que a ello contribuyó la construcción de las líneas, construidas en años anteriores y que conectaban con el Langreo -hasta los drops de Gijón- y con Norte hacia Gijón-hasta la dársena por medio de la Sociedad de Fomento- y Avilés.

³³ *Estadística minera de España. Año 1897*

La producción hullera ofrece en 1898 un incremento respecto al anterior de 139.391 toneladas, llegando a la cifra de 1.397.152 toneladas. Continúa la tendencia respecto a la exportación de carbones que ya se observaba en años anteriores, aumento que llega a ser muy considerable (112.502 toneladas) respecto a 1897. Todavía en 1898 se construyen nuevas líneas afluentes a Soto de Rey a Ciaño y Santa Ana por parte de Duro Felguera. Por un lado la que enlazaba la estación de Sama Norte a La Modesta y por otro la que unía la Fábrica de Hierros con los Talleres de Construcción para el transporte de materiales.

Antes de llegar a 1900 se construye aún una nueva línea por parte de Duro Felguera, que unía Mina Hueria con la Estación de Sama y que conectaba con la línea de Soto de Rey a Ciaño y Santa Ana. La salida por los puertos de Gijón y Avilés sigue siendo el primero de los destinos del carbón extraído, que en 1899 llega a la cifra de 1.557.910 toneladas.

Conclusión

Tradicionalmente se viene admitiendo que la apertura de las dos líneas ferroviarias de uso público, primero la del Ferrocarril de Langreo y posteriormente la de León- Gijón, con sus respectivos ramales, habían sido los responsables del aumento de producción de carbón en Asturias. Sin embargo, y a la vista de los datos que nos dan las estadísticas mineras³⁴, debiera matizarse esta tesis.

Los primeros años desde 1835 hasta 1875 ponen en evidencia la relación entre la producción de carbón y la construcción de ferrocarriles de uso público, especialmente el Langreo, pasando de una producción de 13.994 toneladas en 1835, antes de la instalación del Langreo, hasta las 381.207 toneladas que se produjeron en 1875, año de la apertura del tramo Gijón Pola de Lena, propiedad del Ferrocarril de Noroeste. Es más, en 1895, veinte años más tarde, cuando los ramales de todas las líneas de uso público están construidos, la producción se triplica, llegando a 1.009.000 toneladas.

Sin embargo el verdadero incremento de producción de carbón se localiza en los años finales de la década de los noventa del siglo XIX. En cuatro años, desde 1895 hasta 1899, el aumento de producción es de más de medio millón de toneladas de carbón y en 1899 la cifra se sitúa en 1.557.910 toneladas (548.910). Este aumento equivaldría prácticamente al producido en 20 años (627.793).

Si tenemos en cuenta que es durante esos años finales del siglo, especialmente en la última década, como apuntamos antes, cuando se construyen una parte muy importante de los ferrocarriles particulares en Asturias, podría deducirse que estos relativamente pequeños ferrocarriles mineros afluentes a los ejes ferroviarios y el aumento de producción de las explotaciones mineras asturianas del centro de la región están íntimamente relacionados. A ello habría que añadir la evolución histórica de las distintas empresas mineras, especialmente Fábrica de Mieres, Duro Felguera y Hulleras de Turón.

Por otro lado es de destacar que en 1890 tan sólo existen en la provincia 3 empresas productoras de más de 100.000 toneladas: Fábrica de Mieres, el Marqués de Comillas y la Unión Hullera (Langreo), observándose una tendencia constante a la constitución de Sociedades que cuenten con capitales necesarios para su mayor desarrollo posible. Serán empresas como Fábrica de Mieres, el Marqués de Comillas, Hulleras de Turón o la Sociedad Duro Felguera las que se encuentren en mejores condiciones para afrontar las inversiones que pueden facilitar la introducción de nuevos medios de transporte. Gracias a la incorporación dentro de sus propias instalaciones de

³⁴ *Estadística minera de España. Años 1863-1899*

ferrocarriles, tanto para la llegada del carbón preciso para su uso siderúrgico como para la salida de sus productos transformados, empresas como Fábrica de Mieres o Duro Felguera ven aumentar sus dividendos. Por otro lado el consumo en las empresas siderúrgicas, no sólo ya asturianas sino extrarregionales produce el aumento de producción hullera en suelo asturiano, que pueden exportar, gracias a los ferrocarriles afluentes a las grandes líneas de uso público, sus productos, a través de los puertos marítimos de Gijón y Avilés y el Puerto de Pajares, lo que incrementa necesariamente sus beneficios.

Por tanto, parece evidente que en la última década del siglo XIX, no son sólo las inversiones en las líneas férreas de uso público en Asturias, las que propician el desarrollo del sector minero, sino que resultaron muy relevantes, también, las importantes inversiones de las diferentes industrias en sus propias infraestructuras ferroviarias para servicio propio y para enlazar con las líneas generales.

RELACIÓN DE LÍNEAS FÉRREAS MÁS RELEVANTES DE USO PARTICULAR, CONSTRUIDAS EN ASTURIAS HASTA FINES DEL SIGLO XIX

EMPRESA	FERROCARRIL DE CONEXION	ZONA	FERROCARRIL INDUSTRIAL		AÑO INAUGURACIÓN	CARBÓN PRODUCIDO
Ferrer, Cafranga y otros		Costa	Mina Valey y del Arco a la Concha de Arnao		1834	
Real Compañía Asturiana de Minas	Villabona a San Juan de Nieva	Costa	Fábrica de Arnao a San Juan de Nieva	Transporte de carbón, calamina y zinc	1868	358.235,7 T
Fábrica de Mieres	León Gijón	Caudal	Mina Nicolasa a los Cribos		1875	381.206,6 T
Fábrica de Mieres	León Gijón	Caudal	Cargadero de la Sociedad de Mieres		1875	381.206,6 T
Fábrica de Mieres	León Gijón	Caudal	Corujas a Santullano (hipomóvil)	Transporte de carbón	1876	394.353,3 T
Fábrica de Mieres	León Gijón	Centro	Villapérez a Oviedo Norte	Transporte de minerales	1879	387.346,9 T
Fábrica de Mieres	León Gijón	Caudal	Estación de Ablaña a Fábrica de Mieres	Transporte de hierros y carbón	1884	445.225 T
Fábrica de Mieres	León Gijón	Centro	Trubia a Quirós		1884	469.620 T
Minas de Figaredo	León Gijón	Caudal	Santullano a Figaredo	Transporte de carbón	1884	445.225 T
Sociedad Hullera Española	León Gijón	Caudal	Mina Marianas a la Estación de Ujo	Transporte de carbones y materiales	1886	474.588 T
Sociedad de Fomento de Gijón	León Gijón	Costa	De la Estación de Gijón a los muelles de la Sociedad de Fomento de Gijón		1887	519.410 T
Sociedad Hullera Española	León Gijón	Caudal	Fábrica Sovilla al Ferrocarril de León Gijón	Transporte de carbón	1894	974.952 T
Hulleras de Turón	León Gijón	Caudal	Reicastro a La Cuadriella	Transporte de carbones	1894	974.952 T
Minas de Figaredo		Caudal	Peñule a Figaredo		1894	974.952 T
Coto Musel	Langreo	Nalón	Mina Coto Musel a la Estación de Laviana Langreo		1894	974.952 T
Duro Felguera	Soto de Rey a Ciaño Santa Ana	Nalón	Montacargas de Ciaño con la línea general		1894	974.952 T
Hulleras de Turón	León Gijón	Caudal	Instalaciones de La Cuadriella a las Minas de Turón	Transporte de carbones	1894	974.952 T
Fábrica de Mieres	León Gijón	Caudal	Minas Mariana y Baltasara a la Fábrica de Mieres	Transporte de carbón	1895	1.009.000 T

Duro Felguera	Soto de Rey a Ciaño y Santa Ana	Nalón	Estación de Ciaño al Lavadero de María Luisa	Transporte de carbones y materiales	1896	1.110.560 T
Duro Felguera	Soto de Rey a Ciaño y Santa Ana	Nalón	Estación de Sama al Cargadero de Santa Ana	Transporte de carbones y materiales	1896	1.110.560 T
Duro Felguera		Nalón	La Felguera a Sotrongio (FC general)	Transporte de carbones	1896	1.110.560 T
Duro Felguera	Soto de Rey a Ciaño y Santa Ana	Nalón	La Nalona a la Estación de Sama	Transporte de carbones y materiales	1896	1.110.560 T
Duro Felguera		Nalón	La Nalona a Los Talleres	Transporte de carbones y materiales	1896	1.110.560 T
Duro Felguera	Soto de Rey a Ciaño y Santa Ana	Nalón	Estación de La Felguera Norte a La Factoría de Duro	Transporte de materiales y productos	1896	1.110.560 T
Duro Felguera	Soto de Rey a Ciaño y Santa Ana	Nalón	Estación de Sama Norte a La Modesta	Transporte de carbones y materiales	1898	1.397.152 T
Duro Felguera	Soto de Rey a Ciaño y Santa Ana	Nalón	Fábrica de Hierros a Talleres de Construcción	Transporte de materiales	1898	1.397.152 T
Duro Felguera	Soto de Rey a Ciaño y Santa Ana	Nalón	Mina Hueria a la Estación de Sama	Transporte de carbones y materiales	1899	1.557.910 T

BIBLIOGRAFÍA

Fernández López, J.: “Los trenes y caminos de hierro asturianos”. *Historia vivida*, nº 7. El Comercio. Gijón 1997

Garcés, B.V.: *Diccionario de Ferrocarriles. Colección Legislativa. Apéndice segundo*. Madrid 1882

López, M. (dir.): *La vía estrecha en Asturias. Ingeniería y construcción (1844-1972)*. Gijón. Gran Enciclopedia Asturiana, 1995.

Ojeda, G.: *Asturias en la industrialización española, 1833-190. Siglo veintiuno de España de Editores, S.A.* 1985

Documentación relacionada con la petición formulada por Don Oscar de Olavarría en proyecto iniciado por Don Anselmo Cifuentes de construir un tranvía en Gijón destinado a enlazar la estación del Ferrocarril del Noroeste y la del Langreo con el antepuerto como medio de facilitar los embarques (23 de febrero de 1873 y 27 de febrero de 1873). M.F.A

Informe que presenta a la Excelentísima Diputación Provincial de Oviedo el Ingeniero Jefe de Minas Don Eduardo Rúa, dando cuentas de los ensayos de los combustibles asturianos, presentado en el arsenal del Ferrol. Oviedo 1879

Estadística de las Obras Públicas de España. 1910 y 1911. Ferrocarriles y Tranvías. Ministerio de Fomento. Madrid 1915

Estadística minera de España. Años 1863-1899

Memorias de la Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias, años 1895-1899

Memorias del Ferrocarril de Langreo, 1860- 1899.

Suplemento a la revista de Obras Públicas. 1861