

El ferrocarril vasco-asturiano: la prolongación de Ujo a Collanzo y su impacto territorial en el valle del río Aller. *Eduardo José Fernández Martínez*

INTRODUCCIÓN:

EL VALLE DEL ALLER COMO ESPACIO FERROVIARIO

En el siglo XIX, con el nacimiento del ferrocarril en España, Asturias no queda al margen de este nuevo medio de transporte y después de la inauguración del ferrocarril del Langreo, se intenta definir en el Principado una red ferroviaria acorde con los intereses de la región; pero el carácter montañoso de Asturias, el escaso desarrollo de este medio de transporte en el resto del país y una legislación poco coherente con las necesidades reales, hace que cualquier proyecto ferroviario esté condenado al fracaso¹ incluso con trayectos interiores. Pero uno de los intereses primordiales que tiene Asturias es la comunicación con el resto del país, aunque cuenta con un obstáculo físico: la Cordillera Cantábrica; había que buscar un espacio adecuado para el desarrollo de un trazado suave y de curvas no muy cerradas. Tras el fracaso de la iniciativa presentada en 1844 del ferrocarril de Avilés a León promovida por parte de la Real Compañía Asturiana de Minas y un grupo económico inglés (integrado entre otros por John Abey Smith, Sir Joshua Walmsley y el mismísimo Stephenson²), un nuevo intento lo tenemos en las bases de la primera concesión de un ferrocarril entre León y Gijón en 1861, en estas bases se define que zona tiene que atravesar y que es, casualmente, el concejo de Aller.

Por tanto la historia ferroviaria del valle del Aller comienza en este año, puesto que en las bases de la concesión se especifica que el trazado ha de discurrir por "...Busdongo, Santibáñez de Murias, Soto de Aller, Moreda, Ablaña..."³; pero los problemas que presenta el propio proyecto constructivo, además de presiones políticas para favorecer a otros municipios hace que se replantee el diseño y en 1868 aparece uno nuevo, en el que el concejo de Aller únicamente es atravesado por el ferrocarril en los altos de la parroquia de Boo. A partir de 1870 surgen nuevos replanteos para esta línea, pero las opciones alleranas desaparecen a favor del concejo de Lena y que darán lugar al proyecto definitivo que hoy conocemos como Rampa de Pajares. A pesar de este contratiempo, la importancia del potencial carbonífero del valle del Aller permite la concesión de numerosas explotaciones mineras y por tanto la aparición de nuevos proyectos, cuyo fin fundamental es el transporte del mineral a los puntos de consumo.

Surgen los proyectos de la "Hullera de Moreda" en 1873 en vía ancha o el proyecto de 1875 de una línea entre Ujo y Turón con ramales a Cabañaquinta y Santibáñez de Murias, con un ferrocarril de ancho de 900 mm. y locomotoras tipo Fairlie, que no son aprobados finalmente.⁴

¹ Germán OJEDA: "El problema de los transportes" en Enciclopedia de la Economía Asturiana; editada por el periódico "La Nueva España". Oviedo, 1995.

² Miguel A. LÓPEZ MORELL: "Salamanca y la construcción del ferrocarril de Aranjuez" en "Ferrocarril y Madrid. Historia de un progreso", Edición de las Ponencias expuestas en el II Congreso de Historia Ferroviaria celebrado en Aranjuez en 2001. Ministerio de Fomento, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2002.

³ COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA 1858-1930; Volumen I, Texto y Gráficos; Ed. Espasa Calpe. Madrid, 1940.

⁴ Eduardo J. FERNÁNDEZ MARTÍNEZ: "Los Ferrocarriles del Valle del Aller (Asturias). De la Sociedad Hullera Española a Feve". Monografías del Ferrocarril, número 16; Lluís Prieto i Tur Editor. Barcelona, 2003.

A partir de ese año surgen más peticiones de ferrocarriles en el valle del río Aller aunque con suerte desigual, unas por no realizarse las obras y otras por interrumpirse; finalmente en 1878 se otorga la concesión de la sociedad minera “La Montañesa” con una línea en ancho 600 mm entre la estación de Ujo y Moreda de Aller, siendo el único proyecto que fructifique y, aunque modificado, comienza a funcionar en 1884. Pero este ferrocarril es eminentemente carbonero y no admite el transporte de viajeros, salvo en trenes de personal o en acontecimientos singulares; la sociedad allerana demanda una comunicación adecuada con el resto de la región, pero la respuesta no llega hasta casi finalizado el siglo XIX.

LA SOCIEDAD GENERAL DE FERROCARRILES VASCO-ASTURIANA

Se crea en 1899 con el propósito de conectar la cuenca carbonífera del río Aller y del río Caudal con el puerto de San Esteban de Pravia y permitir la salida directa al mar de la producción hullera de estos territorios. Los promotores de este ferrocarril son José Tartiere Lenegre, Víctor Chávarri, Tomás Zubiría y otros empresarios de la región. El Vasco-Asturiano proyecta un ferrocarril en ancho métrico desde Moreda de Aller, donde la Sociedad Industrial Asturiana (que en adelante denominaremos SIA) dispone de minas de carbón, hasta el puerto de San Esteban de Pravia que se proyecta como puerto carbonero; se redacta el proyecto y se solicita la concesión de varios tramos, entre ellos el de Ujo a Moreda, que son concedidos a principios de siglo, siendo en 1903 (otras fuentes apuntan el año 1905)⁵ la concesión el tramo que nos ocupa.

LA VIA MÉTRICA LLEGA AL VALLE DEL RIO ALLER.

Tras la concesión del tramo Ujo-Moreda comienza un tortuoso camino para este ferrocarril ya que a pesar de los esfuerzos y apoyo de las autoridades municipales, esta línea no comienza su ejecución; se dan problemas en la redacción y diseño del trazado, la oposición de numerosos propietarios para la expropiación de terrenos⁶, así como de diversos retrasos administrativos. Vasco-Asturiano decide agotar las prorrogas de la concesión ante el anuncio en 1907 de la nueva Ley de Ferrocarriles Secundarios, que incluye la definición de ferrocarriles de interés estratégico para el Estado; esta ley prevé subvenciones económicas a una serie de enlaces ferroviarios que el Estado considera como esenciales, entre ellos un ferrocarril entre Ujo (Asturias) y Matallana (León) por el concejo de Aller como alternativa, en caso de conflicto bélico, a Pajares.⁷

Ante la idea de la subvención económica y que el proyecto incluye el tramo que le interesa a Vasco-Asturiano, la compañía queda a la espera de que el estado convoque un concurso de proyectos para adjudicar la construcción y explotación de este ferrocarril.

Así deja caducar la concesión original del Ujo-Moreda, con lo que la posibilidad de que el valle del Aller tenga un nuevo ferrocarril queda aplazada. Tras la convocatoria fallida de estos concursos para la concesión y explotación del ferrocarril Ujo-Matallana, Vasco-Asturiano está a punto de retirarse del proyecto, pero en 1928 sale de nuevo la subasta de concesión de uno de los tramos: el de Ujo a Collanzo, el que la empresa y la sociedad allerana había deseado. La concesión se aprueba el 7 de Marzo de 1929 con lo

⁵ Diario ALLER, número extraordinario de 15 de Julio de 1934.

⁶ Idem.

⁷ Ferrocarril de Figaredo a León, sección de Ujo a Collanzo; informe de la Jefatura de la 1ª División de Ferrocarriles”. Madrid, 1914. AGA (OP) caja 34616.

que se procede a la reforma del proyecto original⁸ y comienzan las obras. Aunque las dificultades del proyecto son evidentes y el coste económico elevado, Vasco-Asturiano contará con dos subvenciones importantes, una por parte del Ayuntamiento de Aller (principal interesado en la línea y comprometido al pago de la subvención mediante acta notarial) de importe de 50.000 ptas/Km y por otra parte de la Diputación de Asturias con un importe de 25.000 ptas/Km pudiéndose construir la línea de Ujo a Collanzo.

Finalmente queda inaugurada en dos fases, de Ujo a Moreda en 1934 y de Moreda a Collanzo en 1935; la conexión con Matallana y León quedó en suspenso a causa de la Guerra Civil, se rescata el proyecto en la posguerra y después fue relegada al olvido.

A partir de ese momento el valle del río Aller va a contar con un ferrocarril que la conecte directamente con Oviedo y con otros puntos de la región, además de ofrecer correspondencias con los Ferrocarriles del Norte en las estaciones que se encuentran cercanas al Vasco-Asturiano; esto permitirá el auge de este ferrocarril en la zona, con un considerable número de viajeros y mercancías transportadas. La tendencia será siempre al alza, ya que es el único medio de transporte que dispone la gente, pero con el progresivo aumento de coches particulares y la mejora de las carreteras de la zona, así como de la cada vez mayor competencia del transporte de viajeros por carretera condenan al Vasco-Asturiano a su desaparición, ahondándose en el hecho de que el tráfico principal de estos ferrocarriles, el carbón, ha descendido en número de toneladas. Esto ocurre en mayo de 1972, cuando el Estado se haga cargo de los activos y personal del Vasco-Asturiano por lo que a partir de ese momento Feve (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha) gestiona los trenes y servicios prestados por el Vasco-Asturiano. Pero la tendencia de las líneas del VA es la misma y el descenso en el número de viajeros transportados es cada vez mayor. La década de los 80 es tiempo de incertidumbre, sobre todo en la línea de Ujo a Collanzo, donde se especula la posibilidad de cerrar el tramo de Moreda a Collanzo, agravado además por diversas incidencias en la línea.

Afortunadamente, y gracias a la defensa vecinal y regional, Feve da marcha atrás en sus intenciones y comienza una serie de inversiones tanto en la infraestructura (renovación de vía) como en material (modernización automotores Man); esto provoca una ralentización en el proceso de descenso del número de viajeros, se estabiliza en algunos momentos e incluso existen algunos breves periodos de ascenso. La tendencia hoy día sigue al alza y aunque sigue teniendo como directo competidor a la carretera, Feve se ha adaptado a los nuevos tiempos y crea Metrotrén Asturias, con la coordinación de servicios y horarios con RENFE, contando además con una serie de abonos de viaje conjuntos y a precios competitivos.

IMPACTO TERRITORIAL DE LA LINEA FERROVIARIA UJO-COLLANZO.

La línea de ferrocarril de Ujo a Collanzo ha tenido, como cualquier otra infraestructura de transporte, su impacto en el territorio del Valle del Río Aller; dicho impacto ha sido a distintos niveles, no solo a nivel de construcción o de servicio, si no que ha dejado su huella en la sociedad y economía allerana.

Impacto territorial:

Implica la huella física dejada por la línea Ujo-Collanzo a través del valle del Río Aller tanto a nivel de paisaje natural como a nivel antrópico, en este caso en el urbanismo de la zona.

⁸ Documentación diversa relativa a planos, proyectos, modificaciones y correspondencia del Ferrocarril Vasco-Asturiano, sección de Ujo a Collanzo. AGA (OP) caja 33494.

La huella sobre el paisaje: es el movimiento de tierras en la vega del río Aller, la modificación de su cauce y la perforación de túneles, terraplenes y desmontes.

A largo del periodo de construcción de la línea, desde 1929, las obras han modificado una parte del paisaje del valle del Aller; el impacto se ha producido en la modificación de algunos tramos del cauce fluvial como es el caso de la estación de Moreda de Aller o en Cabañaquinta. En el caso de Moreda el río discurre en los terrenos de la futura estación y en Cabañaquinta es un caso similar, ya que el río Aller al ser una zona llana tiene un curso más divagante y el lecho de inundación llega en algunos casos hasta la propia carretera; para ambos casos la solución es la misma y se tiene que recurrir a un movimiento de tierras considerable.

La perforación de túneles en la línea de Ujo a Collanzo también ha tenido su impacto en el valle del río Aller, pero curiosamente hay dos hechos que destacaremos en estas páginas; frente al impacto directo en la perforación del túnel de Entrepeñas, se impone la construcción de túneles que hoy tendrían la consideración de “artificiales” en el tramo Ujo- Moreda y en la localidad de Levinco. En concreto entre la localidad de Santa Cruz y Caborana, se construyen los túneles de Bustiello y Valdefarrucos; el primero de ellos (de 215 metros de longitud) se realiza para salvar los edificios del Sanatorio de la Sociedad Hullera Española construidos en el poblado minero de Bustiello. Para su construcción aprovecha una parte de la caja de la carretera de Santullano a Cabañaquinta, por lo que se solicita la suspensión del tráfico ferroviario del Tranvía de la Sia (el “Zurrón”) ⁹para poder realizar las obras; se realiza primero una trinchera, se recubre la bóveda y se reconstruye la plataforma de la carretera. En el túnel de Valdefarrucos (121 metros) podemos encontrar el mismo método constructivo, puesto que también está por debajo de la carretera, salvando el acceso de la Hullera Española del ferrocarril minero general al Grupo Minero Conveniencia. Para el túnel de Levinco, con una longitud de 44 metros, se utiliza la misma técnica.

El último túnel de la línea, de 119 metros, se perfora directamente en la roca caliza de la zona de Entrepeñas y Vega, una vez pasado el puente de Ronderos el trazado se diseña en la ribera izquierda del Aller aprovechando el estrecho margen que deja el río y la Sierra de Conforcos. El impacto está determinado por el volumen de escombros que son vertidos al río aunque en algunos puntos del trazado se aprovecha estos materiales como relleno para terraplén de la plataforma.

En cuanto a los terraplenes están presentes a lo largo de la línea en aquellas zonas dónde el trazado ferroviario está entre el cauce del río Aller y la carretera general de Ujo a Collanzo, en algunos casos realizados en muro de mampostería y en otros con bloques grandes de piedra. Por lo que respecta a los desmontes, son varios los que están presentes en la línea siendo el más espectacular en cuanto a muro de contención el situado a la salida del túnel de Bustiello, en dirección a Moreda.

La modificación del entorno urbano: creación de calles de acceso a las estaciones de la línea y su posterior urbanización y edificación a lo largo del tiempo.

La llegada del ferrocarril a un territorio implica una serie de efectos asociados a él, sobre todo en los entornos urbanos a los que sirve puesto que el ferrocarril atrae actividades económicas y desarrollo de nuevos intercambios comerciales entre las distintas áreas que atraviesa¹⁰; se proyectan tres estaciones para servir las localidades más importantes: Moreda de Aller, Cabañaquinta y Collanzo. En 1934 se proyecta una

⁹ Eduardo J. FERNÁNDEZ MARTÍNEZ: op. Cit.

¹⁰ Eduardo J. FERNÁNDEZ MARTÍNEZ: “Alta Velocidad y crecimiento urbano”. Boletín “TRACCIÓN” número 15, Primavera 2002; editado por la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid.

cuarta, Piñeres, a petición vecinal y debido al tráfico de mercancías que iba a generar, inaugurándose en 1935. Los efectos de la línea del Vasco-Asturiano son dos y además opuestos el uno al otro, mientras que en Moreda y Cabañaquinta se produce una urbanización progresiva a lo largo del tiempo desde 1934, en Collanzo y Piñeres se da el efecto contrario, una no-urbanización.

En Moreda de Aller, en el proyecto la estación se planteaba cerca de la Iglesia; esto levantó las protestas de los habitantes de Caborana, que solicitaron inmediatamente un replanteo de las vías y situar la estación más cerca de esta localidad, pero el diseño del trazado no permitía esta posibilidad ya que en el tramo comprendido entre Valdefarrucos y Moreda el número de instalaciones mineras (Conveniencia, Legalidad, la Panadería de la Hullera Española y mina Constancia) era considerable.

Por eso en el replanteo del proyecto en 1925 se establece como estación de Moreda un punto cercano al pueblo de Sotiello, a unos 300 metros de la iglesia y lo más cerca posible de Caborana. Se abre para el acceso de esta estación un camino que partía del general de Santullano a Cabañaquinta enfrente del lavadero de ropa de Sotiello descendiendo en altura hasta la cota de la vía. La existencia de un ramal minero desde la localidad de Villanueva hasta el Tranvía de la Sociedad Industrial Asturiana, impide la continuación de la nueva travesía hasta el camino de Boo y no será hasta finales del año 34 cuando este ramal minero desaparezca, permitiendo la conexión total entre la estación y el núcleo urbano de Moreda. Así es como nace la actual calle de la Estación, un camino que después se ensancha para el tránsito de camiones permitiendo a los propietarios de la mina “Rosita” (situada en el Valle del Río Negro) construir un muelle en la estación de Moreda para transbordar carbón a los vagones del Vasco.

En los primeros años de vida de estación apenas existe urbanización en la zona, limitándose a las oficinas de la Hullera Española y el muelle de mina “Rosita”; en la década de los cincuenta comienza a surgir algunos almacenes de carga, con un piso de altura, varios talleres de mecánica para automóviles y el mercado de ganado de Moreda.

La década siguiente está marcada por la aparición de los primeros edificios residenciales, con un máximo de tres alturas, pero están muy dispersos y no hay una continuidad edificatoria; la tendencia es la misma en los 70, colmatándose el espacio con algún edificio residencial, el resto siguen siendo almacenes o cocheras, comprobamos además el afianzamiento de una especialización funcional del espacio que comenzó en los 50: los talleres para automóviles, repartiéndose a lo largo de toda la calle.

Lo que tendría que haber sido un proceso de sustitución urbana en los usos del suelo, de terciario a residencial, por el aumento demográfico señalado en el Plan General de Ordenación de la Comarca Central de Asturias¹¹ se convierte en una ralentización absoluta del proceso e inclusive, de su detenimiento; esto es debido a que con el progresivo desmantelamiento de la minería en el Valle del Río Aller, la población del municipio comienza a descender en número, tanto por el envejecimiento de los habitantes como la inmigración a otros puntos de la región o incluso fuera de ella. Esto provoca que la demanda de suelo residencial se ralentice en los años ochenta, con lo que el número de edificios que teóricamente se tenía que haber construido y colmar este espacio urbano no se produce, aunque se construyen algunos edificios de vivienda más en los años 90.

En Cabañaquinta el emplazamiento de la estación si ha buscado la centralidad con respecto al casco urbano y se sitúa al sur del Ayuntamiento, abriéndose un camino de

¹¹ “PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE LA COMARCA CENTRAL DE ASTURIAS”. Dirección General de Urbanismo, Secretaría General Técnica; Ministerio de la Vivienda. Madrid, 1964.

acceso en orientación Norte – Sur desde la carretera general hasta la explanada de la estación; la centralidad referida consigue que el volumen de negocio generado por la llegada del ferrocarril aumente, por lo que la urbanización de este acceso es superior. El número de edificios es mayor a lo largo de los años que en la calle de la Estación de Moreda. Los primeros edificios residenciales comienzan a aparecer en la calle de la estación a partir de la década de los cuarenta, aunque de forma muy aislada; a lo largo de las décadas se completa la urbanización y, al contrario de lo que ocurre en Moreda, no queda ningún vacío sin ocupar.

En Collanzo la estación es proyectada en la ribera izquierda del río Aller y se comunica con el pueblo a través de un puente; esto provoca lo opuesto a Moreda y Cabañaquinta: una no urbanización, ya que la zona de la estación al estar a una considerable distancia del núcleo de población no genera atracción alguna. Salvo la construcción de varias casas particulares en el camino a Cuérigo y la instalación de un almacén de maderas, el entorno de la estación no se desarrolla, un efecto que hoy día todavía perdura.

El segundo ejemplo de esta no-urbanización la encontramos en Piñeres. Esta estación se construye en 1935 para establecer los apartaderos para la explotación de varias minas a cargo de dos empresas emblemáticas de la región: Duro Felguera, a través de la empresa Minas del Caudal y del Aller, y Hulleras de Turón con la apertura del Grupo Piñeres. Al establecerse las instalaciones mineras de Hulleras de Turón en la explanada de acceso a la estación, se limita mucho la capacidad de urbanizar la zona y se impide por completo el crecimiento de una posible barriada ferroviaria. Esta situación se mantiene en la actualidad, puesto que el paisaje dominante es el de edificios de almacén, existiendo un desarrollo residencial marginal.

Efecto “Barrera”: una obra de carácter lineal provoca una barrera en un territorio, creando dos zonas con muy escasa interconexión o ninguna, lo que provoca que un área se desarrolle más que la otra.

La línea de Ujo a Collanzo apenas produce este efecto ya que el trazado se ciñe lo más posible hacia la ribera del río Aller, con lo que no atraviesa el centro de ninguna población; no hay problemas de interconexión entre áreas puesto que el paso entre unas y otras se realiza mediante pasos elevados, sobre todo entre Ujo y Moreda por ser esta la zona más densamente poblada.

Sólo indicaremos dos incidencias de este tipo: en Moreda y en Piñeres; en Moreda, en la zona de Sotiello, concretamente en el área donde se edifica un colegio de EGB a finales de los años 70 del pasado siglo; el origen de este emplazamiento lo tenemos en la necesidad de contar con un equipamiento docente adecuado para Moreda, el Ayuntamiento de Aller llega un acuerdo con HUNOSA para aprovechar el espacio que dejaba el derribo del cargadero del “Grupo Moreda” entre el río Aller y las vías de la estación. Tras su construcción se realiza una pasarela peatonal sobre las vías que permite además conectar la localidad de Villanueva con Moreda y el Economato de HUNOSA, sin tener que dar el rodeo del Puente de la Casanueva. En la actualidad el efecto continúa existiendo, aumentado ahora con la edificación en 2002 del nuevo Instituto de Bachillerato en terrenos colindantes al colegio actual; debido a esto el Ayuntamiento ha solicitado a Feve el estudio de un soterramiento de las vías en esta zona o la construcción de una variante¹². En Piñeres el ejemplo se encuentra en el acceso

¹² Con respecto a esto no dejaremos de señalar la escasa visión y planificación territorial de las autoridades municipales y autonómicas, puesto que a la hora de diseñar este nuevo equipamiento para Moreda no se tuvo en cuenta el ferrocarril y se han construido los edificios a nivel de las vías; si se hubiera proyectado la cota del solar edificable a la altura del gálibo en túnel de Feve, se podría haber construido sobre las vías una “losa” en hormigón que hubiese permitido la permeabilidad espacial entre el nuevo y el viejo instituto, evitando futuras y costosas obras de variante o soterramiento. *(Nota del Autor)*

al barrio de San Antonio, situado en la ribera izquierda del río y que ha ocasionado varios arrollamientos; aquí existe un paso a nivel señalizado pero no protegido por lo que es un punto negro de la línea. En la actualidad, con la puesta en servicio del nuevo apeadero de Piñeres, se espera que la reducción de velocidad de los trenes en este punto consiga reducir los accidentes.

Impacto económico

Lo definimos aquí como los cambios económicos que trajo consigo la prolongación del ferrocarril de Ujo a Collanzo, analizados en detalle tanto por volumen de viajeros y mercancías transportados, así como de los ingresos que generó esta línea no sólo a nivel de la compañía sino al propio Ayuntamiento de Aller.

Mercancías y viajeros transportados: la inauguración del Ujo- Collanzo supuso para el Vasco-Asturiano una nueva fuente de ingresos y nuevos tráficos, con lo que las cuentas de resultados de la compañía siempre fueron altos en las décadas de los cuarenta y de los cincuenta.

ESTADÍSTICAS DEL FERROCARRIL DE UJO A COLLANZO

MOVIMIENTO DE VIAJEROS EN LAS ESTACIONES DE LA LINEA ENTRE LOS AÑOS 1934 Y 1950

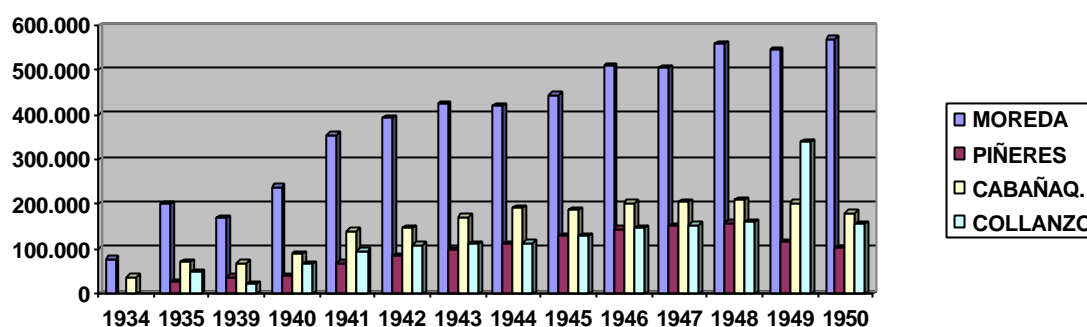
	1934	1935	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950
MOREDA	78.057	199.604	170.244	239.276	354.892	393.282	422.984	418.976	444.222	508.856	506.034	557.730	543.825	570.791
PIÑERES	-	26.371	37.476	39.850	68.543	86.046	98.541	112.389	128.223	145.011	150.950	158.762	117.118	103.849
CABAÑAQ.	37.629	71.914	68.753	89.672	140.418	146.201	172.645	191.808	187.649	202.857	204.400	210.858	203.726	180.854
COLLANZO	-	49.837	22.823	67.512	95.527	110.050	112.148	113.761	128.253	146.329	154.415	160.436	338.284	157.159

Fuente: Elaboración propia a partir de las Memorias de la Sociedad General de Ferrocarriles Vasco-Asturiana, Tomos I (1915-1935) y II (1939-1950)

Los datos correspondientes al periodo 1936 a 1938 aparecen en las Memorias de la Sociedad de forma general sin desglosar como el resto de años a causa de la Guerra Civil; se escogen además la serie de 1934 a 1950 por ser la más representativa para el estudio y porque a partir de 1954 ya no aparecen los datos desglosados por estaciones del Ujo-Collanzo. (Nota del Autor)

En la serie analizada, comprendida entre 1934 y 1950, comprobamos el periodo de auge de la línea de Ujo a Collanzo en el volumen de viajeros que pasaron por las estaciones del valle; de forma general, los modestos resultados del primer año se rebasan en 1935, el paréntesis de la Guerra Civil se deja sentir en 1939 y a partir de esa fecha el número de viajeros está en constante ascenso, destacándose el hecho de un crecimiento de aproximadamente cien mil viajeros/año entre 1939 y 1943, además del periodo 1945 a 1946. El máximo de viajeros de esta serie lo tenemos en 1950, mientras que los descensos se producen entre los periodos 1943-1944, 1946-1947 y 1948-1949. Si lo analizamos por estaciones Moreda es la que registra mayor movimiento, siendo 1948 y 1950 los años de mayor auge y crecimiento rápido; el polo opuesto es Piñeres, puesto que no llega a los 110.000 viajeros y su ritmo de crecimiento está más ralentizado. Un ritmo parecido es el de las estaciones de Collanzo y Cabañaquinta, puesto que el ritmo de crecimiento es alto y rápido pero no llega a los niveles de Moreda y destacamos el

año 1948 para Cabañaquinta y 1949 en la estación de Collanzo para ver el número máximo de viajeros que pasan por estos puntos: 210.858 y 338.284 viajeros respectivamente.



MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS GENERALES DE LA LINEA ENTRE LOS AÑOS 1934 Y 1950 (En Tn)

	1934	1935	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950
MOREDA	11.996	93.162	95.366	99.068	78.897	90.483	85.669	82.653	81.388	84.577	91.529	92.111	103.095	147.571
PIÑERES	-	5.207	434	9.039	23.578	14.729	27.734	73.416	85.639	94.490	81.343	95.694	105.095	110.516
CABAÑAQ.	5.352	13.902	13.525	12.321	8.390	12.176	13.635	8.759	9.084	8.814	9.308	50.443	65.453	58.303
COLLANZO	-	5.445	2.866	6.695	8.374	12.514	13.154	11.578	10.400	12.374	41.288	13.106	9.932	9.352

Fuente: Elaboración propia a partir de las Memorias de la Sociedad General de Ferrocarriles Vasco-Asturiana, Tomos I (1915-1935) y II (1939-1950)

Los datos correspondientes al periodo 1936 a 1938 aparecen en las Memorias de la Sociedad de forma general sin desglosar como el resto de años a causa de la Guerra Civil; se escogen además la serie de 1934 a 1950 por ser la más representativa para el estudio y porque a partir de 1954 ya no aparecen los datos desglosados por estaciones del Ujo-Collanzo. (Nota del Autor)

En cuanto a las mercancías de carácter general se aprecia la misma tendencia alcista, pero esta vez con matices y que depende de la estación donde se realiza la carga; Moreda es la que siempre destaca llegando a superar las cien mil toneladas transportadas a partir de 1949, Piñeres le sigue en parecidos términos ya que también supera la cifra de las cien mil, lo que da una idea de la visión que se tuvo a la hora de su construcción. El resto de las estaciones, Cabañaquinta y Collanzo, tienen unos valores bajos y no llegan a superar las 70.000 toneladas. Se puede destacar las constantes fluctuaciones del número de toneladas, en el que existen alzas y bajas muy próximas entre sí en el tiempo, en Moreda los descensos se producen en el periodo 40 – 41 y 42 – 45, en Cabañaquinta del 45 al 47 y en Collanzo entre 1943 y 1945.

Los movimientos de mercancías demuestran que el estado de las carreteras en el valle no es muy adecuado y un parque motor municipal muy escaso en número, siendo los factores que explican estos aumentos durante una década; a partir de los años cincuenta, con el comienzo de la recuperación económica nacional, los niveles comienzan a descender puesto que la carretera principal del valle comienza a asfaltarse y el transporte por carretera se afianza y comienza su auge.

**MOVIMIENTO DE CARBONES EN LA LINEA
ENTRE LOS AÑOS 1934 Y 1950 (En Tn)**

	1934	1935	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950
MOREDA	13.706	91.180	41.210	72.132	101.564	121.526	130.842	136.834	141.438	147.115	167.169	167.388	128.837	114.200
PIÑERES	-	77.700	-	1.435	1.176	12.105	4.381	17.606	31.046	34.094	43.297	42.967	13.472	8.914
CABAÑAQ.	-	9.180	2.461	5.640	7.841	6.799	15.430	14.881	14.190	17.612	11.711	8.315	16.009	17.921
COLLANZO	-	-	-	-	-	2.631	5.108	16.690	14.235	11.144	9.048	6.289	6.176	3.549

Fuente: Elaboración propia a partir de las Memorias de la Sociedad General de Ferrocarriles Vasco-Asturiana, Tomos I (1915-1935) y II (1939-1950)

Aquí tenemos el tráfico estrella de la línea Ujo a Collanzo, el de carbón; es de destacar que no esta sujeto a oscilaciones tan bruscas como en el resto de las estadísticas analizadas, por lo que observamos con nitidez el ascenso constante en todas las estaciones. Demos tener en consideración que este ascenso abarca en unos casos un periodo largo, de unos diez años en Moreda, y en otros corto como en Collanzo, con tres años. Se refleja por tanto la propia tendencia de la minería en el valle del Aller, con más tráfico en Moreda y Piñeres, y poca minería entre Cabañaquinta y Collanzo.¹³ El año 1948 es el del máximo número de toneladas transportadas en Moreda con 167.388 toneladas, principalmente por los tráficos generados por la Sociedad Industrial Asturiana en el apartadero de Oyanco y los carbones de Hullera Desquite y mina Rosita en la estación de Moreda. Piñeres le sigue en cifras aunque más modestas, 43.297 toneladas es el máximo en 1947, por los carbones de Hulleras de Turón y de la Sociedad Duro Felguera a través de su filial Sociedad Minera del Caudal y Aller; a mucha distancia se encuentra Cabañaquinta con 17.612 Toneladas en 1946, y Collanzo, con 16.690 Toneladas de carbón transportados en 1944.

Ingresos económicos a la Sociedad General de Ferrocarriles Vasco-Asturiana: la construcción de la línea Ujo – Collanzo fue una nueva fuente de ingresos para la compañía, aprovechando los beneficios del transporte de carbón que era el predominante.

¹³ Hemos de considerar que la serie estudiada abarca hasta 1950, fecha de máximo auge de la línea pero a partir de 1950 con la apertura de mina Carinsa en Levinco, las cifras de transporte de carbón aumentan de nuevo pero no llegan a las del periodo analizado.(Nota del Autor)

**INGRESOS ECONÓMICOS POR VIAJERO / ESTACIÓN EN LA
LINEA UJO-COLLANZO ENTRE 1934 Y 1950 (En Pesetas)**

	1934	1935	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950
MOREDA	22.431	56.914	46.572	73.614	114.207	133.427	174.231	162.860	169.945	195.066	264.355	299.694	305.591	374.96
PIÑERES	-	9.275	19.302	22.368	38.066	50.536	70.076	79.127	89.358	101.451	130.007	149.591	113.125	127.72
CABAÑAQ.	23.641	37.783	55.537	84.167	111.614	127.673	196.740	227.200	210.790	225.973	283.296	305.726	311.842	346.16
COLLANZ	-	33.605	25.805	80.076	109.727	135.375	171.777	175.171	192.320	215.504	290.131	313.787	338.627	401.63

Fuente: Elaboración propia a partir de las Memorias de la Sociedad General de Ferrocarriles Vasco-Asturiana, Tomos I (1915-1935) y II (1939-1950)

Los datos correspondientes al periodo 1936 a 1938 aparecen en las Memorias de la Sociedad de forma general sin desglosar como el resto de años a causa de la Guerra Civil; se escogen además la serie de 1934 a 1950 por ser la más representativa para el estudio y porque a partir de 1954 ya no aparecen los datos desglosados por estaciones del Ujo-Collanzo. (Nota del Autor)

Al igual que en las cifras analizadas anteriormente, los ingresos económicos generados por el ferrocarril de Ujo a Collanzo están en alza; observamos en esta serie que Moreda y Collanzo son las que tienen unos ingresos muy altos, seguido de Cabañaquinta. La explicación es sencilla, Moreda tiene una densidad de población muy elevada con lo que la atracción generada por el ferrocarril y la facilidad de desplazamiento atrae un mayor número de viajeros; en cambio los elevados ingresos de Cabañaquinta y Collanzo son debidos a los costes del billete por distancia, en 1934 el billete en tercera se establecía para la línea completa en casi las cuatro pesetas de entonces y en primera era de 7,10.¹⁴ Piñeres tiene resultados más modestos puesto que su estación, aunque daba servicio a la segunda parroquia en número de habitantes del valle, esta alejada del núcleo urbano.

**INGRESOS ECONÓMICOS POR MERCANCÍAS
TRANSPORTADAS / ESTACIÓN
EN LA LINEA UJO-COLLANZO ENTRE 1934 Y 1950 (En Pesetas)**

	1934	1935	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950
MOREDA	9.135	78.000	77.922	88.123	67.721	92.719	106.443	96.507	95.245	103.547	141.934	163.047	199.291	350.804
PIÑERES	-	2.096	752.94	11.998	25.864	28.637	53.622	137.182	165.495	189.826	207.362	245.736	293.931	426.467
CABAÑAQ.	8.204	26.481	23.381	23.921	15.762	27.987	31.702	38.165	27.751	30.462	46.809	228.552	336.553	353.395
COLLANZO	-	10.146	5.292	12.919	16.567	33.247	42.368	39.801	31.077	40.381	196.697	53.202	51.607	92.061

Fuente: Elaboración propia a partir de las Memorias de la Sociedad General de Ferrocarriles Vasco-Asturiana, Tomos I (1915-1935) y II (1939-1950)

Los datos correspondientes al periodo 1936 a 1938 aparecen en las Memorias de la Sociedad de forma general sin desglosar como el resto de años a causa de la Guerra Civil; se escogen además la serie de 1934 a 1950 por ser la más representativa para el estudio y porque a partir de 1954 ya no aparecen los datos desglosados por estaciones del Ujo-Collanzo. (Nota del Autor)

¹⁴ Diario ALLER, Número Extraordinario 15 de Julio de 1934

Otro de los ingresos económicos que tenía el ferrocarril Vasco-Asturiano en la línea de Ujo a Collanzo es el que procedía de las mercancías de carácter general, paquetería, maderas, material de construcción, etc. En estos años es de destacar que el movimiento es de crecimiento continuo cada año en Piñeres y Cabañaquinta finalizada la Guerra Civil, mientras que en Moreda este crecimiento es a partir de 1946 y tiene numerosas oscilaciones desde la inauguración de la línea hasta ese año, algo que contrasta con la elevada densidad de población de la zona que, a priori, puede dar origen a un movimiento importante de mercancías; Collanzo por el contrario registra unos niveles muy bajos, siendo el año 1947 el más alto.

**INGRESOS ECONÓMICOS POR TONELADA
DE CARBÓN TRANSPORTADA / ESTACIÓN
EN LA LINEA UJO-COLLANZO ENTRE 1934 Y 1950 (En Pesetas)**

	1934	1935	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950
MOREDA	9.498	74.223	32.742	56.476	85.583	124.118	115.164	140.031	141.438	147.362	169.169	171.389	128.837	162.857
PIÑERES	-	89.36	-	1.869	1.352	22.970	7.534	32.474	56.032	65.895	107.867	103.940	35.948	3.225
CABAÑAQUINTA	-	17.018	5.339	10.496	15.631	17.617	40.188	28.927	41.594	50.916	49.006	32.012	61.034	115.166
COLLANZO	-	-	-	-	-	8.848	18.678	72.036	54.457	45.665	55.657	84.974	47.902	11.642

Fuente: Elaboración propia a partir de las Memorias de la Sociedad General de Ferrocarriles Vasco-Asturiana, Tomos I (1915-1935) y II (1939-1950)

Tal y como podemos apreciar en la siguiente tabla, los ingresos generados por el tráfico de carbón son muy elevados, lo que demuestra la importancia del ferrocarril Ujo-Collanzo para el Vasco-Asturiano; a medida que aumenta el tráfico, los ingresos se elevan considerablemente, aunque este crecimiento fluctúa en consonancia con el movimiento anual de toneladas de carbón transportadas. En Moreda el ascenso es continuo entre 1943 y 1948, siendo este último año el más destacado con unos ingresos de 171.389 pesetas; Piñeres tiene un periodo de ascenso en ingresos más corto, entre los años 1940 y 1946, para después comenzar un acusado descenso de dos años y en 1948 volver a superar las 60.000 pesetas. Los ingresos de Cabañaquinta y Collanzo confirman el tráfico marginal que tiene el carbón en este tramo de la línea, aunque destacan las 72.036 pesetas ingresadas en 1944 de Collanzo frente a las 28.927 pesetas de Cabañaquinta ese mismo año, unos de los niveles más bajos de la estación.

Estos datos cuantitativos, a nivel general, nos revelan la importancia económica que tuvo la línea de Ujo a Collanzo desde su inauguración hasta los años cincuenta, elemento clave para la supervivencia de la línea ya que de otro modo, con unos tráficos e ingresos relativamente bajos, esta hubiera supuesto un lastre económico para la compañía; Vasco-Asturiano, beneficiada por el hecho de haber construido una parte de la línea gracias al aporte de la subvención estatal y de los ingresos efectuados tanto por el Ayuntamiento de Aller como de la Diputación Provincial, recogió grandes beneficios con la explotación de este ferrocarril. También hay que tener en cuenta otro factor clave en el éxito de la línea y que lo veremos en siguientes páginas, el escaso desarrollo o coste de otros transportes, el periodo autárquico en beneficio del carbón nacional y el

auge del ferrocarril en la España de Postguerra, situación que no sólo es exclusiva de esta compañía ferroviaria sino de otras muchas, que de una forma u otra hubieran acabado desapareciendo o integradas en la compañía Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE), algo que por otra parte ocurrirá a mediados de la década siguiente, los sesenta.

Pero esta situación no beneficiará como hemos visto a la compañía Vasco-Asturiano, uno de los grandes beneficiados es el propio Ayuntamiento de Aller, gran impulsor de esta infraestructura y que verá como lo que invirtió en los inicios, revierte de nuevo a las arcas municipales y aumenta el beneficio en años venideros.

Ingresos económicos al Ayuntamiento de Aller.

No solo el ferrocarril Vasco-Asturiano obtuvo beneficios de esta línea, el propio Ayuntamiento de Aller tuvo numerosos ingresos económicos tanto en su construcción (a través de las tasas municipales, expropiaciones, etc.) como en su explotación, gracias a los Fielatos, una especie de impuesto sobre las mercancías que entraban en el concejo por cualquiera de sus accesos; ya existían en el acceso por carretera de Valdefarrucos, en el puerto de la Colladona y en el de San Isidro, además de lo que se gravaba en los productos que llegaban a los economatos de la She y a la Sia.

Con la inauguración del Vasco-Asturiano, se establecieron Fielatos en cada estación por lo que el Ayuntamiento de Aller tuvo una mayor aportación a sus arcas municipales; lamentablemente, sin menospreciar la cortesía en el trato, no se nos han facilitado los datos necesarios para poder analizar este punto y solo se dispone de datos aislados a través de otras fuentes.

Por ejemplo en el año 48, según la Memoria de Gestión Municipal, se llegó a recaudar por este concepto 1,250.000¹⁵ pesetas de entonces. Esta medida, desaparecida allá por 1962, fue un modo curioso de aliviar las cuentas municipales, muy exiguas en aquellos años de incertidumbre tras la Guerra Civil.¹⁶

Podemos suponer, gracias a este dato, que gracias a estos ingresos el desembolso que efectuó el propio Ayuntamiento para la construcción del ferrocarril fue de sobra reintegrado y, además, con beneficios que repercutieron en el propio municipio.

Impacto social

En este punto nos referiremos a lo que supuso para los habitantes del concejo de Aller la construcción del ferrocarril entre Ujo y Collanzo, como el disponer de un medio de transporte moderno y rápido para la época, la disponibilidad de empleo para un porcentaje de la población que no trabajaba en la mina, el refuerzo de la polaridad de las localidades conectadas, aumento del sentimiento y la identidad allerana a través de su lucha por la consecución del proyecto y por último, el arraigo que ha tenido este ferrocarril en la memoria colectiva del municipio.

Empleo: centrado en todas las etapas de la construcción del ferrocarril y su puesta en marcha, un mercado estable de empleo a lo largo de varias décadas hasta la integración en Feve en 1972.

La celebración de la subasta de la concesión para construir la prolongación del ferrocarril de Ujo a Collanzo tuvo mucha expectación puesto que eran muchos los intereses para su construcción; desde los contratistas de la obra, los propietarios de numerosas fincas por las que debía pasar teóricamente el trazado, pasando por muchas familias que podían tener una alternativa de empleo a la minería. También el Ayuntamiento de Aller se jugaba su prestigio, puesto que era el primer defensor del proyecto y ponía todos los medios a su alcance para que la línea de Ujo a Collanzo

¹⁵ "La Voz de Aller" Revista editada por la Sociedad Humanitarios de San Martín. Moreda de Aller, 1992.

¹⁶ Ídem anterior.

podiera salir adelante. Y porque sobre la mesa se había comprometido al pago de 50.000 pesetas para cada uno de los veintidós kilómetros de los que contaba el trazado previsto, como también hiciera la Diputación Provincial de Asturias con su aportación de 25.000 pesetas por kilómetro.

Pero la contratación de personal para trabajar en el Ujo-Collanzo no está exenta de polémica puesto que los trabajadores del Tranvía de la Sia habían reclamado su prioridad como empleados para esta línea, argumentando para ello que la desaparición del tramo del Tranvía entre Figaredo y Moreda haría prescindir a un número importante de trabajadores por la Sia, puesto que para la explotación del tramo restante entre Moreda y Santa Ana se requerían pocos trenes. Finalmente, ante una amenaza de huelga, se integran en la plantilla del Vasco-Asturiano entre Ujo y Collanzo, además de otros muchos alleranos que ejercieron de guardagujas, jefes de estación o brigadas de vía y obras. A lo largo de treinta y ocho años, el tiempo que Vasco-Asturiano explotó la línea Ujo-Collanzo, la labor de estos alleranos continúa como tradición familiar y son muchos los hijos de ferroviarios los que aún permanecen en este ferrocarril.

A partir de los 70, además de la nacionalización de la minería allerana y el cierre de numerosas explotaciones, se inician los años de incertidumbre en el municipio puesto que el Vasco-Asturiano comienza también a tener problemas económicos que no auguran una supervivencia a medio plazo. El descenso del número de mercancías transportadas, sobre todo el carbón, hace que el número de trenes descienda y por ello una parte del personal es prescindible; ya no hay apenas contrataciones en el ferrocarril y una parte de la plantilla está a punto de retirarse con lo que el nivel de empleo desciende considerablemente. La alarma salta en 1972 cuando la situación económica del Vasco-Asturiano es insostenible a pesar de las inyecciones económicas del estado, con las subvenciones para la modernización del material motor; finalmente en el mes de Mayo se produce el rescate de la concesión por parte del Estado y Vasco-Asturiano se integra en la empresa Feve.

Un medio de transporte rápido: los alleranos contaban al fin con un enlace directo con el resto de la región y de forma rápida que sustituía un tranvía a vapor lento e inseguro.

Desde 1873, fecha en la que surge como vimos con anterioridad un enlace ferroviario directo al resto de la región desde el valle del Aller, los habitantes de la zona han reclamado siempre la realización de estos enlaces. Pero esta reclamación es más fuerte finalizado el siglo XIX por los siguientes motivos:

- Escasas infraestructuras: El valle del río Aller cuenta con una red de caminos muy básica, el enlace principal se limita a un camino ancho sin empedrar que conecta Santullano con Moreda y Cabañaquinta; el resto son caminos estrechos o sendas en el monte que enlazan las distintas parroquias entre sí pero sólo permiten el paso a las caballerías y a muy pocos carros. Aunque fuera el camino principal del Valle éste era en ocasiones intransitable; esto provoca que los viajes se limiten únicamente a los desplazamientos dentro de la parroquia, de aldea a aldea y mayoritariamente a pié.

- Transporte caro: Esta limitación de las infraestructuras provoca que el transporte de mercancías tenga unos costes elevados, por lo que es bajo el uso que se realice de él por parte de los particulares y algo más por los pequeños comerciantes; a raíz de la explotación de las primeras minas en Moreda comienza un aumento del transporte de carros por el camino general, pero el coste sigue siendo elevado y el ferrocarril es la solución idónea

- El nacimiento del “Zurrón”, una solución provisional: Los retrasos en la construcción de la línea Ujo-Collanzo en la primera década del siglo XX hace que la Sociedad Industrial Asturiana, como principal interesada en la construcción de este ferrocarril por las minas que dispone en Moreda, decide solicitar al Estado la construcción de un

Tranvía a Vapor que aproveche la carretera de Santullano a Cabañaquinta y así transportar el carbón fuera del valle de forma provisional. Se consigue la concesión en 1915 y se construye la sección Ujo-Moreda; este es el momento en el que el Valle del Aller dispone de un segundo ferrocarril y que ofrece un servicio de viajeros y mercancías adecuado. Este Tranvía es acogido con entusiasmo por la población, que a lo largo de los años será bautizado como “El Zurrón” en honor a uno de sus maquinistas y el éxito es inmediato, pero al poco tiempo comienzan ya los problemas puesto que este medio es lento (14 kms/h) e inseguro, ya que comienzan a producirse descarrilamientos y atropellos y se reclama una solución. Al fin y al cabo la solución “... es provisional...”¹⁷ por lo que no se plantean obras de reforma o mejoras del material mientras se espera poder construir el ferrocarril de vía métrica.

- El ferrocarril de vía métrica y una salida ferroviaria a otros puntos de la región: Se consigue la comunicación con el resto de Asturias, un enlace directo desde el valle del Aller a Mieres y a Oviedo, con un tiempo de viaje de veinticinco minutos y hora y media, respectivamente. También se consigue otro importante enlace: con el ferrocarril del Norte, que permite la conexión del Aller tanto con Gijón y Avilés, como con León y Madrid por lo que los movimientos migratorios (de cualquier tipo, no sólo económicos) se ven muy favorecidos.

Aumento de la polaridad intramunicipal: el diseño del trazado del Ujo-Collanzo y la construcción de las estaciones en Moreda, Cabañaquinta y Collanzo, al que se añade posteriormente Piñeres, provoca un aumento en la atracción o polaridad de cada uno de esos puntos.

Con el desarrollo de la minería se produce un aumento de la población en todo el valle del Aller, pero este crecimiento está determinado por la empresa minera establecida, debido al desarrollo espacial que tienen los cotos mineros; la Hullera Española se establece en el área Noroeste del valle, siendo las parroquias de Moreda y Boo las que concentran el mayor número de minas de montaña y las poblaciones cercanas a estas minas son las que aumentan la población para evitar grandes desplazamientos; por parte de la Industrial Asturiana se localizan a lo largo del valle medio del Aller desde Moreda hasta Cabañaquinta, siempre cerca de las poblaciones situadas cerca de la vega del río.

Este es el origen del desarrollo urbano de los pueblos del Aller de finales del siglo XIX y principios del XX; las primeras localidades en localizarse las minas, como Moreda y Cabañaquinta, son las primeras en las que se establecen negocios como bancos y economatos de empresa por lo que ya empiezan a ejercer su atracción a las poblaciones cercanas y comienzan los primeros flujos económicos; pero este proceso no se produce en el resto de pueblos, ya que los costes de establecer cualquier tipo de servicio (salvo los economatos) son elevados y no se desarrollan, sobre todo por el acceso a ellos.

Si las atracciones se ejercían anteriormente entre la cabecera de parroquia y las localidades que están en ella (sobre todo en las parroquias de montaña), a partir de la mejora de la carretera de acceso al valle y la posterior llegada del ferrocarril, hace que la atracción y el peso demográfico recaigan en las localidades con estación. Los ejemplos más significativos a nivel del valle son los siguientes:

Parroquia de Moreda: antes de 1934 la mayor atracción la ejerce el propio núcleo de Moreda hacia las localidades que tiene más próximas, en este caso Moreda de Arriba, Oyanco, Sotiello, Villanueva y Lavayos, esta última con una atracción más débil; otro polo de atracción, aunque de menor intensidad lo ejerce Caborana sobre Valdefarrucos, La Estrada y Sinariego. A partir de la llegada del Vasco Asturiano, refuerza y aumenta

¹⁷ “Proyecto de Tranvía de Vapor desde la estación de Santullano en el ferrocarril del Norte a las minas Pepita y Dolores en Moreda.” Oviedo, Enero 1914. AGA (OP) caja 1040.

incluso la polaridad puesto que ahora se añade Caborana que pasa a depender de ella y Piñeres, ésta algo menos.

Parroquia de Piñeres: el núcleo de Piñeres ejerce su influencia sobre las localidades de El Lagar, El Escobio o Bello; se refuerza con la construcción de 1935 de la estación pero establece un flujo de dependencia con Cabañaquinta y, en menor grado, con Moreda.

Parroquia de Cabañaquinta: antes la influencia la ejercía predominantemente sobre Santa Ana o Serapio y los pequeños núcleos alrededor de la capital municipal, pero con la llegada del ferrocarril todas las localidades a una distancia media de cinco kilómetros comienzan a depender de Cabañaquinta; Piñeres y Collanzo, al estar conectadas por ferrocarril, establecen también su dependencia con la capital.

Parroquia de Collanzo: con el ferrocarril aumenta la interdependencia de los núcleos de alrededor (Cuérigo, Santibáñez...) pero también empieza a depender de la capital municipal, si es de destacar que aumenta la atracción con la parte alta del valle y el valle del río San Isidro pero lo hace como “puente” hacia el resto del valle del río Aller y la comarca.

Refuerzo de la identidad allerana: la tradicional compartimentación espacial de los valles asturianos, provocada no sólo por el medio físico o social sino por el escaso desarrollo de las infraestructuras, también se refleja en el valle del Aller; la minería y el ferrocarril contribuirá al acercamiento de los alleranos a la comarca del Caudal, a Oviedo y al resto de la región.

El Valle del río Aller de mediados de siglo diecinueve es un área en el que los usos y costumbres tradicionales están muy arraigados frente a las novedades económicas y sociales que comenzaban a extenderse por las primeras localidades de importancia en Asturias; es un valle del Aller agrícola y ganadero, limitado al autoconsumo y al escaso comercio local, donde los tradicionales oficios son seguidos de generación en generación y para muchos la supervivencia es la emigración al exterior.

A finales del siglo diecinueve el noroeste del valle comienza a ser transformado espacialmente y comienza la explotación minera de su recurso principal: el carbón; no sólo se da trabajo a los habitantes de la zona, empleo limitado y precario además de poco rentable para el empresario, puesto que se compagina con las labores agrícolas y en muchas ocasiones no había suficiente personal para el laboreo. Esto obliga progresivamente a los empresarios mineros, a comenzar la contratación de gente de otras regiones de España que comienzan a llegar a Asturias en busca de nuevas oportunidades. Así asistimos en el Aller a la llegada de leoneses, zamoranos y extremeños, con lo que su forma de vida y costumbres se funden con las del Aller.

La posibilidad de construir el ferrocarril de vía métrica en el concejo es acogido con interés en los primeros años puesto que significa el progreso del valle en muchos aspectos, empleo, comunicación... tal y como hemos indicado en párrafos anteriores. Pero este interés se transforma en petición a lo largo de los años, a partir del momento en el que este enlace ferroviario comienza a retrasarse por diversos motivos; pero a medida que el retraso es mayor, inclusive se sospecha que nunca se construirá, la sociedad allerana comienza a tomar conciencia de su importancia. Alentada por el Ayuntamiento de Aller, surge una corriente reivindicativa entre la población del valle compuesta por vecinos de las localidades implicadas, comerciantes y diversos colectivos que de diversas formas (a través de manifestaciones, publicaciones y actos públicos) tratan de convencer tanto al Vasco-Asturiano como al Estado para su realización. Reuniones del Ayuntamiento de Aller con la empresa ferroviaria, la Diputación Provincial, cartas al Ministro de Fomento, etc.

Hay unanimidad en la petición, supone el progreso del valle del Aller puesto que aumentará el número de explotaciones de carbón a lo largo del territorio, además de afianzar y acrecentar la agricultura y la ganadería de la parte alta; además, la posibilidad de alcanzar León a través de Matallana significa crear un nuevo nexo de comunicación entre las dos provincias, con las sinergias económicas que eso conlleva, por lo que la petición aumenta su significado. La base de la reivindicación es muy fuerte sobre todo porque a lo largo del tiempo, entre los años 20 y 30 del siglo XX, los intereses particulares - que los había - quedan relegados a un segundo plano eclipsado por el interés general para que esta línea ferroviaria fuera construida.

Toda la presión popular e institucional hará que finalmente se convoque el concurso de la concesión por parte del Estado en 1929 pero no todo está conseguido puesto que el consejo de Administración de Vasco-Asturiano ya no está tan a favor de la construcción de esta línea ferroviaria; tras el fallecimiento del impulsor de la sociedad, José Tartiere, la empresa comienza a establecer una nueva política de inversiones y en ellas no se incluía la línea Ujo-Collanzo. Será su hijo, José Tartiere Alas-Pumariño, quién en una histórica reunión del Consejo de Administración de la Sociedad convencerá a sus miembros para aprobar la inversión.

Pero este sentimiento de identidad allerana no desapareció con la consecución final del proyecto sino que ha permanecido latente a lo largo de las décadas, llegando hasta la actualidad, saliendo a la luz en aquellos momentos en los que esta línea pasaba por dificultades; curiosamente ha sido más la voz vecinal la que se ha dejado sentir primero y apoyada por el Ayuntamiento después, así se constata en la alarma por diversos anuncios de cierre o recorte de servicios a lo largo de los años y que afortunadamente se han paralizado gracias a la presión vecinal.

El Vasco-Asturiano en la memoria colectiva del municipio: a lo largo de las generaciones de alleranos, el ferrocarril de Ujo a Collanzo ha quedado arraigado en el municipio como una institución al ser el medio de transporte fundamental del valle.

Al no disponer de un medio de locomoción propio los habitantes del valle del río Aller han dependido siempre para sus desplazamientos del tren, primero con “El Zurrón” y después con el Vasco-Asturiano; para cualquier tipo de gestión a realizar en el Ayuntamiento, en Mieres u Oviedo, el tren era lo que permitía acceder en un tiempo relativamente corto. Con la llegada del autobús esta tendencia se reparte y se complementa durante varios años, para después empezar a descender a favor del transporte de carretera; con el cambio de imagen de Feve y la incorporación del concepto de Cercanías se recupera en parte la pérdida de viajeros y se utiliza más en desplazamientos cortos y medios.

A pesar de la desaparición de la empresa Vasco-Asturiano en 1972 y aparecer como marca la de Feve y que en la actualidad la propia imagen de la empresa estatal haya cambiado, creándose el servicio “Metrotrén Asturias” la referencia al ferrocarril de Ujo a Collanzo – como en el resto de las líneas de esta empresa – se realizará siempre entre los alleranos como “El Vasco”.

CONCLUSIÓN.

La construcción y explotación del ferrocarril Vasco-Asturiano entre Ujo y Collanzo supuso un considerable impulso al valle del Aller puesto que le permite no quedar al margen del desarrollo económico del Principado y tener una atracción demográfica considerable; como hemos visto fue clave en la generación de unos polos de atracción intramunicipales, lo que permitió el desarrollo urbano de las poblaciones que atravesaba el ferrocarril y la consolidación de empleo, no sólo con la apertura de nuevas explotaciones mineras en una zona tradicionalmente agrícola – el alto Aller – sino con

la llegada de nuevos negocios (fundamentalmente servicios a la población: bancos, peluquerías, médicos, abogados, notarios, etc...) y el afianzamiento de sectores tradicionales como la madera, la agricultura o la ganadería.

Durante dos décadas, el periodo 1940-1960, el Vasco-Asturiano llegó a crear en el valle un “hinterland” económico que, a pesar de sus modestas cifras económicas, fue un complemento más a la economía de postguerra en la Comarca del Caudal y que consolidó al valle como una zona a tener en cuenta a la hora de realizar nuevas inversiones o planes de ordenación territorial.

El Vasco-Asturiano tuvo importantes efectos como hemos analizado, tanto a nivel físico en el paisaje del valle del Aller como a nivel económico; pero el principal de todos es el impacto social que tuvo, desde su nacimiento como proyecto, en su construcción y su explotación posterior y que resume perfectamente la propia idiosincrasia de las gentes de Asturias en general y de los alleranos en particular: la unión de un pueblo en la defensa y consecución de los intereses comunes frente a los particulares para el progreso de su espacio territorial.

BIBLIOGRAFÍA

- Diario ALLER, número extraordinario de 15 de Julio de 1934. Editado por empleados del Vasco-Asturiano para reclamar la construcción del ferrocarril Ujo-Collanzo entre 1926 y 1929
 - COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA 1858-1930; Volumen I, Texto y Gráficos; Ed. Espasa Calpe. Madrid, 1940.
 - FERNÁNDEZ LORENZO, Guillermo: “Pequeña Historia de los Ferrocarriles en el Concejo de Aller”; Colegio de Ingenieros de Minas de Oviedo. Oviedo, 2001
 - FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, Eduardo José: “Alta Velocidad y crecimiento urbano”. Boletín “TRACCIÓN” número 15, Primavera 2002; editado por la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid.
 - FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, Eduardo José: “Los Ferrocarriles del Valle del Aller (Asturias). De la Sociedad Hullera Española a Feve”. Monografías del Ferrocarril, número 16; Lluís Prieto i Tur Editor. Barcelona, 2003.
 - Ferrocarril de Figaredo a León, sección de Ujo a Collanzo; informe de la Jefatura de la 1ª División de Ferrocarriles”. Madrid, 1914. AGA (OP) caja 34616
 - Ferrocarril Vasco-Asturiano, sección de Ujo a Collanzo. Documentación diversa relativa a planos, proyectos, modificaciones y correspondencia. AGA (OP) caja 33494
 - "La Voz de Aller" Revista editada por la Sociedad Humanitarios de San Martín. Moreda de Aller, 1992.
 - LÓPEZ MORELL, Miguel A.: “Salamanca y la construcción del ferrocarril de Aranjuez” en “Ferrocarril y Madrid. Historia de un progreso”, Edición de las Ponencias expuestas en el II Congreso de Historia Ferroviaria celebrado en Aranjuez en 2001. Ministerio de Fomento, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2002.
 - OJEDA, Germán: “El problema de los transportes” en Enciclopedia de la Economía Asturiana; editada por el periódico “La Nueva España”. Oviedo, 1995.
 - “Plan General De Ordenación Urbana De La Comarca Central De Asturias”. Dirección General de Urbanismo, Secretaría General Técnica; Ministerio de la Vivienda. Madrid, 1964.
- Memorias de la Sociedad General de Ferrocarriles Vasco-Asturiana, Tomos I (1915-1935) y II (1939-1950)
- “Proyecto de Ferrocarril de un metro, de Figaredo a León por Moreda”. Oviedo, 1908. AGA (OP) caja 1099/1100

- "Proyecto de Tranvía de Vapor desde la estación de Santullano en el ferrocarril del Norte a las minas Pepita y Dolores en Moreda." Oviedo, Enero 1914. AGA (OP) caja 1040.