

---

Autor: Eduardo José Fernández Martínez. Geógrafo.  
Fotografías: Sus autores.

*Un proyecto para el futuro.*

# Aula Ferroviaria “Estación de Collanzo”

## *INTRODUCCIÓN*

*En el pasado número de “Estaferia Ayerana”, Guillermo Fernández Lorenzo descubría a los lectores la figura de Leonardo García Ovies, ingeniero encargado junto a Javier Marquina del proyecto de prolongación del ferrocarril Vasco-Asturiano de Ujo-Taruelo a Collanzo en 1925. En esta línea, estas páginas se centran en la publicación de una propuesta que tiene como objetivo la preservación del conjunto de la actual estación de Collanzo y ofrecer una alternativa de uso compatible con el actual que tiene como terminal ferroviaria, con el fin de ser un referente cultural más en el concejo de Aller.*

1 /

*La locomotora número 17 del VA (Krauss-Engerth, ex FC. Vascongados número 59 “Ernio”, con número de fábrica 7804/1921) detenida en la tercera vía de la estación de Collanzo con un tren de viajeros. Foto cedida por Pepín Iglesias (que posa el último a la derecha y guardagujas de la estación) a Antonio Arce Sotres, jefe de estación en Collanzo entre 1979 y 1984.*

Foto cedida por Antonio Arce.



## LA ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL

La arqueología industrial, así como la labor desinteresada de muchos colectivos y personas con un gran sentido de la responsabilidad sobre todo lo que es el patrimonio industrial, ha permitido que a lo largo del mundo aún podamos disfrutar de todo aquello que tuvo relación con la Revolución Industrial. Poco a poco nuestro país también, aunque tímidamente, hace sus pinitos en esto de la conservación de aquello que una vez supuso el despertar económico de muchas regiones. Y digo tímidamente, porque lamentablemente, han sido mayores las pérdidas que las recuperaciones, a pesar de contar con informes favorables para continuar su existencia.

Asturias no es ajena a este fenómeno y desde luego no puede presumir de ser vanguardia, pues lamentablemente han sido demasiados ejemplos de destrucción del patrimonio industrial y que ahora, cuando se ve que “eso mola” como diría un jovenzuelo, ya es tarde y nos dedicamos a prisa y corriendo a “pintar castilletes y remozar bocaminas”. NO, es algo más que eso, la protección del patrimonio industrial no es solo restaurar castilletes de mina, grúas portuarias o rehabilitar fábricas decimonónicas. Es dotar a lo que se restaura de un contenido, de algo que haga detenerse a los visitantes, es descubrir su historia y su porqué en el territorio.

Pero además, la arqueología industrial no solo se detiene en los recintos fabriles o mineros, incluye otros aspectos como el del transporte o el rescate de la memoria escrita de las empresas.

Estas páginas que a continuación escribo se detienen precisamente en el transporte, en concreto el ferrocarril y sobre algo que a todos los alleranos consideran suyo: el Ferrocarril Vasco-Asturiano de Ujo-Taruelo a Collanzo.

## 2 / ESTACIÓN COLLANZO

*Desde finales de los sesenta, los automotores diesel del fabricante alemán Man de la serie 2300, hasta su reforma en los ochenta son los que cubren el servicio ferroviario hasta Collanzo. Hoy día, siguen funcionando en la línea modernizados y rematriculados como serie 2600.*

Foto: Colección Antonio Arce.



## UN PORQUÉ

Hace cinco años, en el número cinco de la revista que ahora tiene en sus manos, escribí una emotiva carta a los alleranos en defensa del ferrocarril que hoy día cruza el valle desde Taruelo hasta Cuérgigo y que cumplía, en esos momentos, su 75 aniversario y que tuvo su merecido homenaje entre julio de 2009 y enero de 2010. En dicha carta apelaba a que se siguiera invirtiendo en la línea, a que los alleranos siguieran usando su ferrocarril y defendiendo su continuidad, con la mirada puesta en su centenario, en 2034.

Ahora, en 2016 y cuando nuestro ferrocarril ha cumplido ochenta y dos años, sigo al pie de vía y emocionándome al ver sus estaciones, a defenderlo a capa y espada de cualquier adversidad y seguir promocionando su uso y por ello, desde hace un tiempo vengo trabajando en una idea que ahora muestro en “Estaferia Ayerana”, con el fin de implicar a aquellas instituciones, colectivos y personas que quieran unirse a este proyecto, porque significa no solo un nuevo respaldo a este ferrocarril, sino de garantizar su futuro y el del valle.

La idea es la creación de un “Aula de Interpretación”, similar a otros proyectos culturales que hoy día existen y van surgiendo, como en este caso el “Aula del Ferrocarril de Loredo” y que enseña la historia del Ferrocarril de La Pereda, pero mucho más avanzado y cuyas líneas maestras se muestran a continuación.

Y... ¿Qué es un “Aula del Ferrocarril”?

Un “Aula del Ferrocarril” es un centro de interpretación centrado fundamentalmente en la historia de un ferrocarril, su génesis y desarrollo y el entorno en el que se encuentra, mostrando al visitante la historia de esa línea ferroviaria en la que se encuentra, no solo a través de paneles informativos y fotografías, si no también mediante la exhibición de diversos objetos relacionados con ese ferrocarril. Como indicaba unas líneas atrás el “Aula del Ferrocarril de Loredo”, situado en la localidad mieresense de Loredo, es el mejor ejemplo que tenemos en el Principado sobre este tipo de instalaciones.

En dicha “Aula del Ferrocarril” se muestra la historia del coto hullero “Hulleras de Riosa” y su sistema ferroviario, aprovechando el edificio que formaba la antigua estación de Loredo, tanto con paneles informativos y fotografías del ferrocarril minero de esta empresa.

Hoy día, además, se está trabajando en un proyecto que puede hacer más interesante si cabe este “Aula Ferroviaria” y supondrá un futuro prometedor para ideas similares: la recuperación del propio ferrocarril para uso turístico.



### 3 / ESTACIÓN COLLANZO

*Aunque hoy día ha desaparecido la mayoría de los elementos singulares de esta estación, aún siguen conservándose el edificio de viajeros, los urinarios, el almacén de mercancías y el cocherón de locomotoras.*

Foto: Camilo Alonso.

## UN PROYECTO PARA COLLANZO: EL “AULA FERROVIARIA DE COLLANZO”

Siguiendo en esta línea y partiendo de la base ya consolidada de Loredo, la propuesta es la creación de un espacio similar pero teniendo como escenario la estación de Collanzo, actual término de la línea de Adif Red Ancho Métrico de Fuso a Collanzo y que hoy día es explotada por Renfe Ancho Métrico, en la línea Baiña - Collanzo (o Caudal-Aller, según prefieran).

Los objetivos de este proyecto son:

- Conservar y preservar para el futuro las instalaciones ferroviarias de la estación de Collanzo.
- Dar a conocer y difundir para el visitante, la historia de la línea ferroviaria de Ujo-Taruelo a Collanzo, desde su concepción hasta la actualidad, resaltando precisamente la propia historia de la línea y los motivos que llevaron a su construcción.
- Dotar a la localidad de Collanzo, y por extensión al Alto Aller y Valle de San Isidro, de un equipamiento cultural que complemente el abanico de lugares de interés turístico a visitar del concejo.
- Conseguir que este equipamiento atraiga un flujo de visitantes suficiente que asegure su permanencia y por extensión, beneficie la actividad económica de la zona.

- Lograr ser referente no sólo a nivel de la Comarca del Caudal y del Principado, si no del Norte de España en instalaciones de este tipo.

Y dos metas a alcanzar para complementar el proyecto:

- Que la estación de Collanzo sea estación término para la oferta actual de los trenes turísticos de Renfe-Feve, de cualquier tipo.
- Que sus instalaciones se puedan usar para el establecimiento de un tren histórico regular, con locomotoras de vapor y coches de madera, así como para su mantenimiento y custodia.

Para lograr los objetivos y metas anteriormente nombrados, obviamente la estación de Collanzo y sus instalaciones anexas es el solar donde poder desarrollar este proyecto pero partimos de un hecho indiscutible: la estación sigue en uso y por tanto, es incompatible la ejecución de esta idea sobre el edificio actual de viajeros. Entonces ¿Qué se puede hacer?.



4 / PLANO ALMACÉN  
Planta y alzado  
del edificio.

## CREANDO EL “AULA FERROVIARIA DE COLLANZO”: UN PROYECTO POR FASES

Hoy día la estación de Collanzo es el final de la línea Caudal-Aller explotada por Renfe Ancho Métrico (Tras la desaparición de Feve en Enero de 2013, la gestión de los servicios ferroviarios ha pasado a depender de Renfe con esta denominación). El conjunto de la estación consta del edificio de la estación, de un pabellón para aseos, el almacén de mercancías y el cocherón para alojar unidades de tren.

El conjunto de la estación está formado actualmente por cuatro elementos principales:

### **Edificio de la estación.**

Al igual que el resto de las estaciones del tramo entre Ujo-Taruelo y Collanzo, está diseñado para el Vasco-Asturiano por José Avelino Díaz y Fernández Omaña entre mayo y junio de 1932, consta de planta cuadrada con dos pisos y cubierta a cuatro aguas, con marquesina en madera en el lado andén. (Para más detalles, véase el número 5 de Estaferia Ayerana en Enero de 2010).

### **Retretes.**

De un solo piso con una zona de urinarios y dos retretes a ambos lados para cada sexo, con un pequeño almacén para útiles.

### **Cocherón para locomotoras.**

Originalmente diseñado con dos vías, es ampliado a finales de los ochenta para albergar una unidad de tren de dos coches y eliminada una de las vías.

### **Almacén de mercancías.**

Para la expedición de mercancías y dormitorio de empleados del ferrocarril Vasco-Asturiano.

Originalmente contaba con un edificio destinado a cantina, de proporciones similares al edificio de la estación, una báscula para los vagones, depósito o aguada para abastecer a las locomotoras y una placa giratoria para invertir la marcha de las locomotoras de vapor. Mientras que el edificio de la cantina fue derribado tras unas inundaciones en los años sesenta, la báscula y la placa desaparecieron con la renovación de vía que efectuó Feve en el año 1989.

Hoy día, al igual que el resto de las estaciones del tramo desde Moreda de Aller, cuenta con una placa dedicada a una breve historia de la estación y a su diseñador, José Avelino Díaz y Fernández Omaña, colocada durante los actos del 75 aniversario del ferrocarril entre julio de 2009 y enero de 2010.

Teniendo en cuenta que la estación sigue en activo, para poder realizar este proyecto ha de pasar por una serie de fases.

**PRIMERA FASE:  
CREACIÓN DEL “AULA FERROVIARIA” EN SÍ.**

Esta primera fase consiste en la realización del espacio expositivo inicial y, teniendo en cuenta la incompatibilidad por el uso actual del edificio de viajeros, se propone que el “Aula” se realice en el edificio de mercancías anexo de la estación y que hoy día se encuentra sin uso. Es un edificio rectangular de dos plantas y tejado a dos aguas, con una superficie de 85 metros cuadrados en el que originalmente la planta baja estaba destinada a la expedición de las mercancías, mientras que la primera planta estaba destinada a dormitorio de personal del Vasco-Asturiano.

Para ello y para usar adecuadamente el edificio, hay que hacer una primera revisión del inmueble y determinar su estado de conservación, puesto que aunque aparentemente se encuentre en buen estado es conveniente una revisión tanto de su estructura como de los paramentos y el tejado. Dependiendo de dicha revisión, se realizará una rehabilitación integral o parcial.



**SERVICIOS FORESTALES**  
LEÑA  
TALA  
DESBROCES  
LIMPIEZAS FORESTALES

**CARPINTERÍA METÁLICA**  
REMOQUES  
ALUMINIO  
FORJA  
MATERIAL AGRÍCOLA

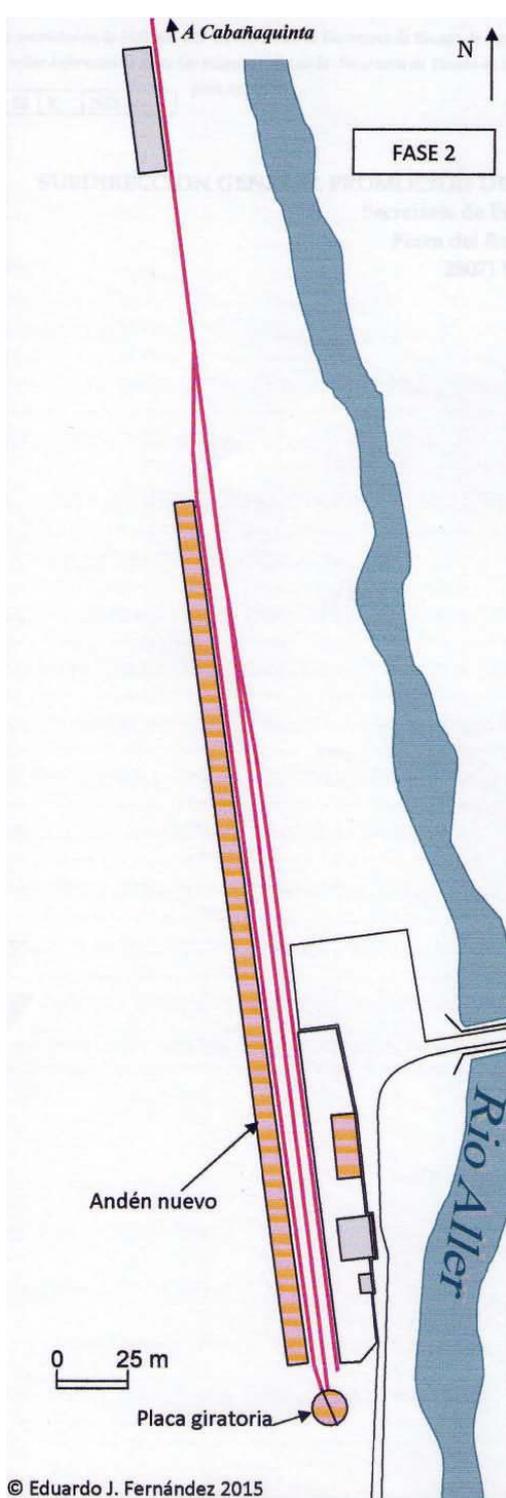
**BORJA**

Collanzo · (Junto Estación de Feve) · Aller 659 53 81 54

**vinoteca Casa Lin**

PRODUCTOS LEONESES,  
CECINA DE BUEY RESERVA,  
ENSALADAS ESPECIALES,  
PRODUCTOS ALLERANOS,  
CALLOS, ENTRECOT DE BUEY,  
LOMO CON PATATAS, CACHOPO LIN,  
GRAN VARIEDAD DE VINOS

Avd de Colón, 14 · 33013 · Oviedo  
Tel. (+34) 985 274 489



© Eduardo J. Fernández 2015

## 6 / FASAE 2

*Contempla la modificación del actual haz de vías, dejando una para la circulación ferroviaria de Cercanías, y el resto para el estacionamiento de trenes históricos o turísticos. Incluye la construcción de un nuevo andén más largo que el original y la instalación de una placa giratoria para dar la vuelta a las locomotoras.*

En el caso de estar todo correcto, se realizaría la rehabilitación parcial que consistiría en el vaciado del interior del edificio en las dos plantas, para dejar los espacios diáfanos y proceder a su rediseño. Este consiste básicamente en usar la planta baja para la recepción a visitantes, aseos y la sala de exposición, mientras que la planta alta se dejaría para sala audiovisual y conferencias, además de un pequeño almacén y los servicios generales del edificio.

Todo el edificio se realizaría teniendo en cuenta las normativas de edificación, eficiencia energética y acceso para personas con movilidad reducida.

Una vez realizada la rehabilitación, a la hora de dotar de contenidos el espacio expositivo, estos serían a base de paneles con la información necesaria para un recorrido específico pueda hacer el visitante, abarcando desde el contexto geográfico y socioeconómico del ferrocarril hasta la actualidad, pasando por la génesis del proyecto, su realización y el desarrollo histórico. Estos paneles tendrían no sólo la información escrita, sino que contarán con abundantes fotografías que apoyen el contenido. Complementando el conjunto, es fundamental la presencia de objetos relacionados con este ferrocarril y de maquetas explicativas, con los carteles correspondientes.

Obviamente, un espacio así puede resultar “frio” al visitante y provocar cierto “aburrimiento”, por lo que no es solo hacer un edificio y poner fotografías y maquetas, ha de complementarse con una visita guiada.

La visita guiada consistiría, en esta primera fase, en la salida al exterior del edificio en la fachada orientada a las vías y desde ahí, se explicará el conjunto de la estación, enumerando cada uno de sus elementos y trasladando al visitante, con la imaginación, a cómo era la estación original, incluso con un pequeño desplazamiento (siempre en este lado de la estación) hacia el cocherón de locomotoras.

## SEGUNDA FASE: AMPLIANDO ESPACIOS

Una vez que la primera fase haya concluido y tras un periodo de funcionamiento, en el que se analice el número de visitas recibido, resultado de encuestas y las opiniones de los visitantes, se puede proceder al inicio de la segunda fase.

Esta tiene como objetivo conformar un espacio para un segundo uso ferroviario: terminal de trenes turísticos e históricos en vía métrica. Para ello, lo que se propone es en primer lugar es reordenar el esquema de vías actual y segundo, recuperar el segundo andén con el que contaba la estación de Collanzo y prolongarlo hasta alcanzar los 300 metros, de tal forma que pueda ser usado para el estacionamiento de trenes como “El Transcantábrico” o el “Expreso de la Robla” y que superan, en su composición, los doscientos metros. De esta forma se cumpliría la primera meta comentada al comienzo.

La recuperación de ese segundo andén permitirá, además, el estacionamiento de trenes más cortos y no interferir con el andén que se usa habitualmente en la línea de Cercanías Caudal-Aller.

Pero no se detiene ahí esta ampliación de espacios, esta segunda fase

está dirigida a la posibilidad de ser usada por trenes arrastrados por locomotoras de vapor y para ello, aquí se contempla la recuperación de la placa giratoria con la que se daba la vuelta a las locomotoras de vapor en tiempos del Vasco-Asturiano. Para que esto sea posible, hay que realizar un estudio de ubicaciones y posible traslado de una placa giratoria que aún quede disponible en la red de vía métrica española, que tenga además una medida adecuada para locomotoras tipo Krauss-Engerth.

Obviamente, esta ampliación requiere de una modificación en el haz de vías actual, de tal forma que haya dos espacios: uno para el servicio de viajeros de Cercanías y el otro para la instalación museística. El servicio de Cercanías ocuparía la actual vía que procede de Fuso de la Reina y acaba en una topera hoy día, puesto que al ser término y con servicios realizados con unidades de tren, no se requiere de más vías de maniobra. El otro espacio, el museístico, arrancaría unos metros delante del actual cocherón, con la ubicación de un desvío en la vía procedente de Fuso. De este desvío, inmediatamente habría otro para que se instalen dos vías, una para el segundo andén y otra para la placa giratoria.

#### TERCERA FASE:

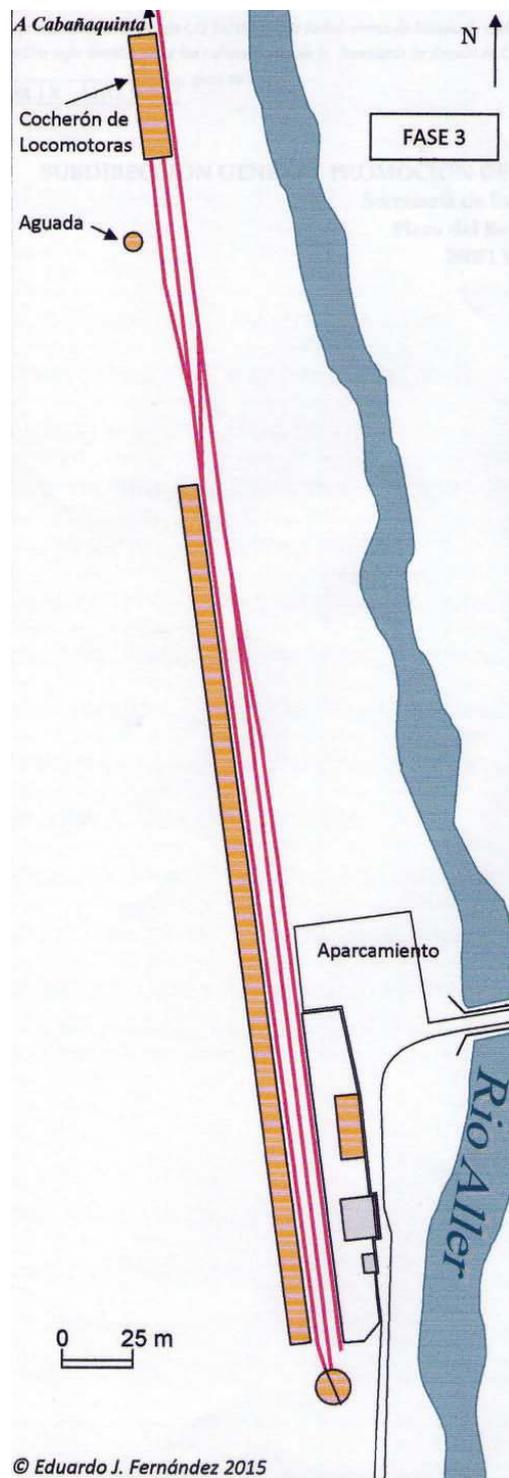
#### SEGUNDA AMPLIACIÓN Y NUEVOS CONTENIDOS

La tercera fase está encaminada a cumplir la segunda meta que habíamos comentado unas páginas atrás: que el “Aula Ferroviaria de Collanzo” se convierta en la estación de inicio de un tren histórico con tracción vapor de carácter regular, similar al tren de vapor del Museo Vasco del Ferrocarril situado en Azpeitia (Guipúzcoa). Dicho tren, podría realizarse con el material que actualmente tiene el Museo del Ferrocarril de Asturias, ya sea el que tiene restaurado o pendiente de restaurar, debidamente homologado y autorizado.

Un ejemplo de tren puede ser la locomotora VA8 (Restaurada y en funcionamiento, a la espera de su autorización para circular) y los coches pertenecientes a la antigua compañía de la Robla, los Afvt 104 y Afvt 111, que están a la espera de su restauración en el Museo del Ferrocarril de Asturias.

Para ello, la instalación ferroviaria se ampliaría con la inclusión del cocherón existente en la estación, a la entrada sentido Fuso. Este cocherón, construido por el Vasco-Asturiano, contaba con dos vías para el estacionamiento de locomotoras y para pequeñas reparaciones. Ya en época de Feve, fue ligeramente ampliado para albergar dos unidades de tren de la serie 2300. Con la renovación de vía de finales de los ochenta, la playa original de vías fue levantada y el cocherón pasó a tener una única vía con un portón de cierre por si alguna unidad tenía que pernoctar allí.

En este caso se trata de recuperar de nuevo las dos vías del cocherón, una con foso de inspección y gatos hidráulicos para levante de vagones, así como de los elementos y herramientas necesarias para el mantenimiento habitual de locomotoras de vapor y coches de viajeros, puesto que las revisiones generales (las establecidas por la legislación y la normativa ferroviaria) deberá de realizarse en los Talleres de El Berrón.



#### 7/ FASE 3

*Rehabilitación, restauración, recuperación e inclusión de segunda vía en el cocherón de locomotoras para albergar material ferroviario.*

### 8 / COCHERÓN ORIGINAL

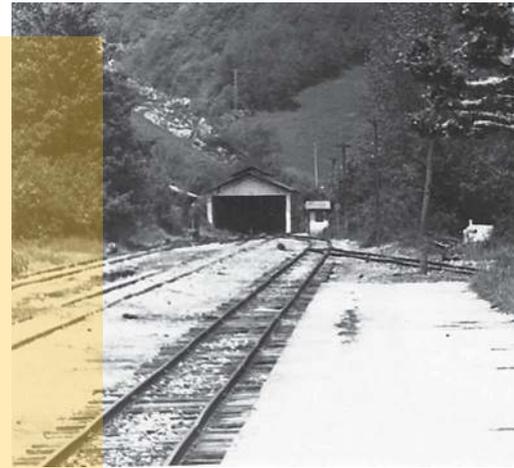
*Cocherón de la estación de Collanzo en estado original.*

Foto: Colección Antonio Arce.

### 9 / COCHERÓN ACTUAL

*Imagen actual del cocherón. En el año 1989 se amplió la longitud, se eliminó una de las dos vías y se cerró el edificio, con un único vano cerrado con un portón.*

Foto: Camilo Alonso.



Como complemento, en un futuro se podría añadir una ampliación prefabricada con una tercera vía al cocherón, también para mantenimiento o alojamiento de vagones.

Pero toda instalación ferroviaria con locomotoras de vapor, ha de contar necesariamente con un elemento imprescindible: una aguada. Estaría próxima al cocherón y se construiría siguiendo los modelos que hizo el ferrocarril Vasco-Asturiano.

Obviamente esta ampliación pretende ampliar los contenidos que se muestran en la sala de exposiciones, puesto que el cocherón sería visitable para que la gente pueda conocer cómo se trabaja en el mantenimiento de los trenes.

## EL “AULA FERROVIARIA DE COLLANZO” AL COMPLETO, ¿QUÉ SE PUEDE ESPERAR EL VISITANTE?

Cuando las tres fases se hayan completado, lo que un visitante se puede encontrar es una instalación ferroviaria viva, en la que cuando acceda al edificio de la exposición no sólo vea paneles donde se explica el ferrocarril de Ujo-Taruelo a Collanzo, sino que pueda ver originales o reproducciones de los elementos que estuvieron en esta línea, como señales, cartelones, utensilios... Y cuando lo haya visto, saldrá acompañado por el guía al exterior del recinto, caminará por el andén hasta la placa giratoria, donde escuchará porque estaba ahí y cuál era su función; después rodeará la placa y seguirá caminando por el largo andén hasta llegar a un camino que le conduce a la aguada y al cocherón. Ahí podrá contemplar el encendido de una locomotora de vapor y cómo se mantiene para que siga como el primer día.

Y si viene un día en el que esta programada la circulación del tren histórico, podrá contemplar las maniobras de la locomotora para enganchar los coches de viajeros de madera y como después circula el tren por las vías para estacionarse en el andén y recoger a los muchos viajeros que ya están llegando a la estación.

## LA FINANCIACIÓN ¿ES POSIBLE?

Quién no apuesta, no gana... podríamos decir para este proyecto. Muchos han sido los proyectos que al calor del dinero público han surgido en los últimos veinte años en las Cuencas Mineras ¿Y qué resultado han obtenido? Afortunadamente, ha habido pocas excepciones y precisamente, aquellas ideas que han requerido de una inversión mediana y un proyecto firme y contenido, son las que han prosperado.

En este sentido, el “Aula Ferroviaria de Collanzo” ha de ser ejemplo de ello y no es necesario derrochar el dinero en últimas tecnologías audiovisuales o requerir de costosos diseños para los paneles informativos en el caso de la primera fase. Un presupuesto ajustado para la rehabilitación interna del almacén y su amueblamiento, es suficiente y no tiene que ser precisamente de marca.

Para la segunda y tercera fase sí que requiere de una inversión mayor, puesto que hablamos de construir un nuevo andén, de buscar una placa giratoria para locomotoras y su traslado a Collanzo, así como de realizar un nuevo haz de vías. En este caso sí que habría que recurrir a una financiación, bien de carácter regional o bien estatal, o incluso europeo. Siempre con la garantía de una transparencia en todo el proceso para evitar un uso indebido del dinero.



Obviamente determinadas partidas de gastos pueden ser asumidas en la gestión del “Aula Ferroviaria” a través de la venta de entradas o patrocinios por parte de entidades privadas, obligando a que la gestión de este proyecto sea clara y responsable.

Este artículo tiene por objeto sentar las bases para que el proyecto pueda llevarse a cabo y por ello es importante el apoyo de los vecinos de Collanzo, los habitantes del valle del Aller y de su Ayuntamiento, así como del Museo del Ferrocarril de Asturias y que el Principado de Asturias se implique también, de tal forma que, como se decía al comienzo del artículo, en 2034 podamos celebrar el centenario del ferrocarril de Ujo-Taruelo a Collanzo con un escenario digno de tal evento.

10 / LOCOMOTORA VA8  
 Actualmente la locomotora VA8 (Babcock & Wilcox, 1958) se encuentra restaurada y en marcha, a la espera de los pertinentes permisos, sería una buena opción para encabezar un futuro tren histórico por las vías alleranas.

Foto: Cortesía de Javier Fernández López, director del Museo del Ferrocarril de Asturias.



**CAFÉ BAR GONZÁLEZ**

EL OTERO, 18. NEMBRA 985 48 50 90

**TallerXXI**  
 www.tallerxxi.com

**985 494 152**  
**649 131 567**

LEVINCO · ALLER  
 marcostaller@gmail.com