
Autor: José Víctor Canal

Mina Desquite Velasco - Herrero

La mina, conocida en sus primeros años con el nombre DESQUITE y más tarde como VELASCO, estaba situada en Moreda. Era una empresa minera de medio tamaño.

La concesión con el nombre Desquite y nº 5411 fue otorgada el 19 de enero de 1877. Las minas comenzaron a explotarse por los años de 1910 - 1912. Sus propietarios eran Velasco Herrero y Celestino Castañón, encargándose este último de la dirección y administración de la mina. Años más tarde, alrededor de 1929, pasarán a ser solo de Velasco Herrero Hermanos.

En 1914 vemos que la Sociedad Industrial Asturiana, por estos años con minas en Moreda (Oyanco, Felguerúa, Agüeria) organiza, junto con mina Desquite, la fiesta de Santa Bárbara. Los gastos ascendieron a 90,87 pts. En 1916, para celebrar, con mayor solemnidad la fiesta de los mineros, ambas empresas comprarán la imagen de Santa Bárbara cuyo coste ascendió a 1.117 pts. El total de la fiesta, incluida la imagen, a pagar por las dos empresas fue de 1.812,14 pts. La fiesta de Santa Bárbara la siguen organizando juntas las dos empresas y en 1918 se gastan 1.799 pts. Además de la función religiosa, contratan a los gaiteros Constantino Cerra, Pedro de Santibañez,

1 / Velasco

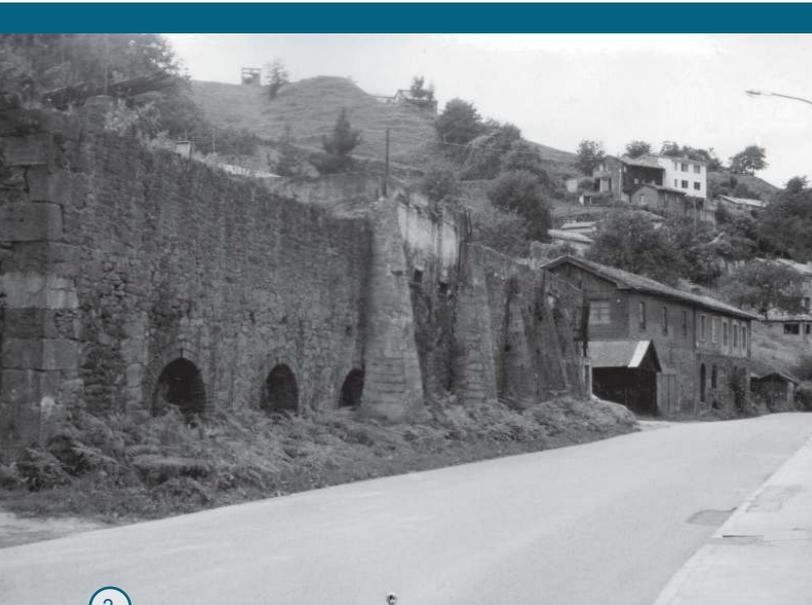




2 / Primeros años

Antonio Castañón y Balbino que cobran 20 pts cada uno. De tamborileros están José Escalante y un vecino de Santo Tomás, se les dan 15 pts. En cohetes, gigantes y globos se van 824 pts. Además se contrata un organillo (60 pts) y la música (500 pts) En estos primeros años el transporte del carbón era el principal problema. Hay que llevarlo hasta Ujo-Taruelo, a donde había llegado el ferrocarril en el año 1908, para poder trasladarlo en el Vasco Asturiano, hoy FEVE, hasta el puerto de San Esteban de Pravia donde la empresa Velasco tenía su Casa Consignataria, su destino era los Altos Hornos de Vizcaya. En 1914 los carreteros que transportan el carbón, unos cincuenta, plantean un grave conflicto. Se niegan a llevar el carbón con sus carros, tirados por bueyes y mulas, hasta el ferrocarril. Piden se les pague 1,50 más, por cada tonelada hasta Ujo y un total de 5 pts por tonelada hasta Santullano (aquí se cargaba a Hierros del Norte, hoy Renfe).

Otras peticiones fueron que, diariamente, tres obreros de la S.I. Asturiana y otros tres de mina Desquite, se dedicasen al arreglo y conservación de la carretera hasta Santullano. Ellos pondrían, por su cuenta, otros seis obreros para que con esta brigada de doce obreros pudiera estar la carretera en buenas condiciones. Igualmente reclamaban un contrato de un año y que las empresas señalasen a cada uno las toneladas que habían de transportar, comprometiéndose ellos a perder en cada tonelada un 5% si no cumplían con el arrastre asignado. Hubo avenencia y se arreglaron los problemas. Los carreteros a su regreso traen, especialmente, madera, herramientas, rodamientos,



3

3 / Cargadero

4 / Cargadero al ferrocarril Vasco

SE PRETENDE SOLUCIONAR EL TRANSPORTE DEL CARBÓN: DEBE SER MÁS BARATO Y MÁS RÁPIDO

En enero de 1916 la mina Desquite presenta un proyecto de tranvía a vapor para el transporte de carbón, redactado por el ingeniero Antonio Landeta Villamil. Era un ramal de la línea del Tranvía de Santullano a Cabañaquinta (el tramo del tranvía desde Ujo a Moreda empezó a funcionar en junio de 1917) propiedad de la empresa SIA. El ramal enlazaba, con el tranvía, en la calle Constitución, donde hoy está el edificio de la Sastrería Castañón, en Moreda. Pasaba por la parte de atrás de las escuelas de Moreda, cruzaba el puente de la Casanueva y tomaba el camino, (hoy carretera) a Boo, hasta llegar a la altura del cementerio donde estaban los cargaderos.

En mayo de este año, el ayuntamiento alquila la parcela sobrante, del terreno comprado para las escuelas de Moreda (parte de atrás), a Velasco y a Celestino Castañón por 25 pts anuales y durante 10 años, para construir las vías del ferrocarril minero.

En mayo 1919 se realiza obra en el puente de la Casanueva, el fin es permitir el paso de la vía del tranvía, que viene de las minas del Desquite, se coloca piedra y se pone una barandilla. El contratista es Celestino Castañón, que lleva estas minas, y el presupuesto asciende a 25.623,10 pts. El Ayuntamiento subvenciona con 15.000 pts y el resto lo pone minas del Desquite.

Será en 1926 cuando el Ayuntamiento recibe notificación del Gobernador de la Provincia acerca de la autorización del ramal hasta el Tranvía. Estudiado el proyecto se propone que: El paso del camino de Boo será a su nivel actual y adoquinando sobre hormigón todo el ancho del camino, la entrevía y cincuenta centímetros de cada lado. Se adoquinará todo el trayecto en el puente sobre el río Aller. Se presentarán cálculos relativos al forjado que se propone para ensanche del puente, ya que en realidad la sociedad tiene construido un forjado distinto al que se proyecta y que ha estado a punto de originar varias desgracias. La conservación del adoquinado y la barandilla serán por cuenta del peticionario. El incumplimiento será motivo de la caducidad de la concesión.

4



En 1921, el Ayuntamiento había acordado poner el nombre a una calle de Moreda. Se llamará Celestino Castañón Lobo, y se justifica esta decisión porque había donado importantes cantidades para la reparación del puente de la Casanueva y para la traída de aguas a Llandemieres. El ayuntamiento pretende de que sirva de estímulo y ejemplo a los demás empresarios.

Van pasando los años, en 1923, una estadística obrera, realizada por el ayuntamiento, aporta los siguientes datos. Hay 6.500 obreros con patronos, de los cuales 3.465 pertenecen a la Hullera Española, 1.405 a la Industrial, 96 a mina Desquite y el resto a otras industrias.

En 1927 la S.I.A recibe una carta del ingeniero de la Hullera Española, Torcuato Hevia, que también lleva la dirección de la mina Desquite, solicitando vagones vacíos para el transporte por el Tranvía, ya que tienen los cargaderos abarrotados de carbón y si no deberán parar la mina. Dice se arreglarían con unos 28 o por lo menos con 25 diarios. Recordamos que los trenes del tranvía iban formados por dieciocho vagones de carbón a la cabeza, luego seis vagones de viajeros y por último un furgón.

La empresa SIA contesta, por carta, a Velasco Herrero, oficina en Gijón, y dicen que hacen todo lo posible por enviar 25 vagones diarios para sacar la producción de su lavadero, unas 130-150 Tm (cada vagón venía cargando unas 5Tm), pero solo tienen 250 vagones y casi todos son necesarios para transportar el carbón de la Industrial Asturiana. Les propone que en domingos y días festivos se les hagan trenes especiales y descongestionar los cargaderos, para poder sostenerles durante la semana con un servicio reducido. La entrega de los vagones cargados se hacía en la estación del tranvía de Moreda. Lo acordado era que la mitad debía estar a las 6h 25 de la mañana y el resto a las 7h, con el fin de que el carbón esté en Ujo para las 8h 30 minutos.

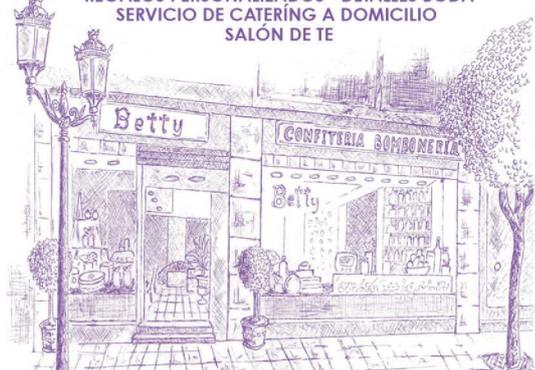
Al final de este año la empresa SIA recibe una carta del propietario de mina Desquite. En ella dice que si no se corta algo la entrada del carbón inglés, no hay solución para las minas Asturianas ya que, con 20 pts menos, es natural que todos se provean de ese carbón. El promedio de vagones por jornada transportados por el tranvía, de la mina Desquite, era ahora de unos veintitrés.



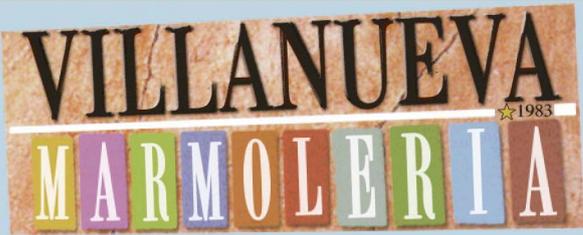
Betty BOMBONERIA CONFITERIA

Un allerano endulzando durante medio siglo la vida a los langreanos

BOMBONERÍA Y PASTELERÍA ARTESANAL
MINI REPOSTERÍA DULCE Y SALADA · POSTRES Y TARTAS ESPECIALES
REGALOS PERSONALIZADOS · DETALLES BODA
SERVICIO DE CATERING A DOMICILIO
SALÓN DE TE



C/ DORADO, 9 · SAMA TFNO: 985 692 395



VILLANUEVA 1983

MARMOLERIA

El mármol, el granito, la piedra
Los nuevos materiales para la construcción y la decoración
Lápidas clásicas y modernas
Construcción y restauración de panteones
Todo para dar forma a los sentimientos

Tel. 985 482 476 33679 Moreda de Aller  Móvil. 679 542 559 Principado de Asturias

Fieles a nuestras raíces, 37 años de tradición funeraria

Tenemos algunos datos de la producción. En 1927 la mina Desquite llegaba a una producción de 19.450 Tm, en 1928 pasan a 24.131 Tm y en 1929 eran ya 26.256 Tm. En 1931 era de 29.530 toneladas y en 1932 baja a 24.611 Tm, trabajando 114 obreros. En 1947 fueron 22.600 Tm y en 1948 serán 23.000 Tm.

En 1928 empieza a funcionar el compresor rotativo Winterthur que proporciona el aire necesario para el nuevo grupo que están preparando. Utilizan un solo martillo Meudon, y como hay mucho polvo han pedido a Paris unos bozales protectores para proteger al obrero. Dos años más tarde se cambia por otro de 10,4 metros cúbicos de capacidad por minuto, con potencia de 90 HP, 5 martillos perforadores y 30 martillos picadores. La capacidad de los vagones de mina era de 1.200 litros.

En 1930 se está construyendo la carretera Moreda a Boo y las características que tenía el carbón de sus minas era menudo con 8 a 9% de cenizas, del 11 al 13% de volátiles y de 7.800 a 8.000 calorías.

Desde la actual carretera de Moreda a Boo, enfrente del cementerio y situado entre el cargadero del carbón, el taller y casa, partía el primer plano (posiblemente llamado San Nicolás) hasta el primer Piso dónde estaban los aseos, la lampistería, la sierra, la cuadra de las mulas, una bocamina y el lavadero (parece ser que empezó a funcionar en 1927-28).

Siguiendo con la historia de este ramal de ferrocarril recordaremos que al entrar en servicio el ferrocarril Vasco Asturiano y eliminarse el tramo Ujo-Moreda el Tranvía de la SIA, la mina Desquite tiene que buscar nueva salida a sus carbones. En 1934, el periódico Avance publica la autorización, para un puente de hierro sobre el río Aller, que había solicitado la empresa Velasco Herrero. Queda suprimido el paso del tranvía por el puente de la Casanueva, quedando solo un pequeño transporte realizado por un tractor desde el lavadero de carbón hasta la finca conocida por la huerta de la Casanueva, con una superficie 4.520 m cuadrados, dónde estaba situado el cargadero y las balsas de islam. Desde aquí el carbón pasaba por un puente de hierro el río Aller y llegaba a las vías del Vasco Asturiano. El puente tenía doble vía y las vagonetas (800kg) pasaban una a una, empujados por obreros y con la ayuda de un volquete, se cargaban directamente los vagones del Vasco Asturiano(10Tm), situados en un pequeño apartadero, que cuando se llenaban, aprovechando la inclinación del terreno, eran movidos por los obreros hasta que todos los vagones estaban cargados.

En 1939 se realiza el proyecto de transporte de carbón menudo desde los lavaderos hasta el cargadero, por medio de tubos. El agua arrastraba los menudos hasta las balsas situadas en la Casanueva. Los tubos cruzaban la carretera de Boo y venían por el margen derecho (al lado de las instalaciones del pozo San Antonio).

LAS MINAS – EL POZO SANTO TOMÁS – LOS OBREROS

Desde el primer piso parte un plano que sube a la trinchera que nos lleva, con arrastre de mulas, cruzando el camino de Cabanón a Villanueva, y dejando a nuestra derecha la reguera de Borias y el camino al Castro, al Piso 2º con una bocamina y un plano hacia el Piso 3º. En el Segundo piso se va a construir el pozo Santo Tomás.

En el año 1943 se habla del inicio del este pozo inclinado, de 334 m de longitud. Tenía tres plantas. La Primera a 104 m, la Segunda planta a 115 m de la 1ª, y la Tercera planta a 115 m de la segunda. Las capas de carbón explotadas eran prevenida, valdeposadas, vicentera, matona, mariana, molino.

En el año 1961 se realizó un proyecto para continuar con otro plano interior de 230 m de longitud, con el fin de poner la 4ª Planta y la 5ª Planta. No se realizó la obra ya que se entraba en macizos de la Hullera Española.

La máquina de extracción estaba situada en la cota (379 m), la 3ª Planta a 228,3 m. Se utilizaban cables con un grosor de unos 5 centímetros que se arrastraban al estar inclinado el pozo. Para evitar su desgaste se colocaban rolletes de madera que desgastaban menos el cable que los de hierro. Arrastraba cuatro vagones que iban además sujetos al cable por dos ramalillos que rodeaban los vagones.

Siguiendo con las instalaciones de Velasco nos encontramos:

En el Piso Tercero hay una bocamina, el camino que va a Bories y un cable aéreo al Piso 4º. Estamos a 512 metros de altura. Del Piso 4º al Piso 6º otro cable bajaba el carbón. Los pisos superiores, en la cotá de Llandemieres, eran llevados en contrata por Melchor y luego por Pepe “Baná”.

Antes de recordar algunos datos de la plantilla debo citar a Lin, sus hijos y familia, por su vinculación con los dueños de la empresa y con los trabajos e instalaciones de este grupo minero. Darles las gracias por la información, lo mismo que a mineros que trabajaron en estas minas en especial a José R.Fernández y a Cándido (el barberu).

En 1935 estaba de ingeniero Enrique Laviña. El administrador era Delfino Díez García y en las oficinas, primero Francisquín Lobo de Casomera, luego Cayetano y su hermano Eugenio. Los capataces primero José Castañón y Juan Cordero, al final Emilio Noyón y Félix Del Campo. Entre los vigilantes citamos a Juan (Lin), Juan “Casillina”, “el Gallo”, Juan de Piñeres, Solis de Llameres, Fito, Luis Nisida y Jaures.

CA TERRONA
Desde 1948
Chigre Tienda

Corderos a la estaca por encargo
985 48 23 00
626 35 95 35
Boo · Aller

SERVICIOS FORESTALES
LEÑA
TALA
DESBROCES
LIMPIEZAS FORESTALES

CARPINTERÍA METÁLICA
REMOLQUES
ALUMINIO
FORJA
MATERIAL AGRÍCOLA

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

Al cargo de la lampistería Manolo (Valdevero), por el taller pasaron José “Corralín”(jefe taller), José, Julio y Lisardo, Pepe (mueblería), Tanis, Alberto, Javier, Manolito y Tati, Como carpintero Faustino, en la cuadra Jesús García y en el lavadero Enrique Lobo y Luis.

Al cuidado de las instalaciones estaban de Guardas Jurados Manuel Fdz. Rodríguez (de Caborana) en 1913, Manuel Lobo García (Nembra) en 1914, más tarde Pedro de Llamas, Valentín de Villanueva y Pedrín.

Fueron muchos los obreros que a lo largo de los años trabajaron en este grupo minero, cito solo algunos: Pepín Cubilla, Domingo (el portu), Valiente, Chemano, Luisin el portu, Caxares, Esmerado, Julio Argüelles, Pepón, Tomás Moro, José, Lin Menes, Marcelo, Pepe, Lin, Vilun, Chuchu Vallina, Ado, Florín, Francisco (el mundín), Osorio, Cándido. Amador, Lino, Gabriel, Delfín, José el de Evelio, Cesar Barraca, Chori, Félix, Jeremias, Casimiro, Enricón...



5



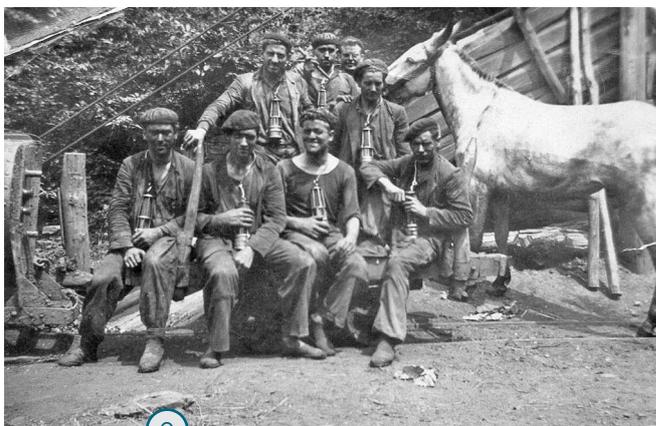
6



7



8



9

En Velasco también ocurrieron graves accidentes. Perdieron la vida José Canga (1923), Cesar Baizán Suárez (1929), José Iglesias Lamela (1929). Paco (Lin), Vicente Álvarez “Moreno” de Villanueva (1956), Aurelio Suárez (Lelo el francés - 1956) vigilante, Gelín de la Casanueva, Lin Menes y Manolito de Oyanco, Colasin, Josepín Fernández de Campera (vigilante), Domingo de Villanueva, el “Mudu” (G. Jurado) y “Salamanca” de Campera.

La actividad minera de la mina Desquite-Velasco Herrero perduró hasta setiembre de 1968. Uno de los motivos del cierre era que su concesión estaba rodeada por las concesiones Campomanes n°464, Socorro n°2711, Antonia n°7160, Mariana n°68 y Encarnación n°2709 de la Sociedad Hullera Española y de las concesiones Espina n° 5909, Carga n° 5908, Espaciosa y Faja de la Sociedad Industrial Asturiana, que hacían imposible extender su campo de trabajo sin penetrar en ellas.

A los obreros, unos 100-110, les indemnizaron según los años trabajados. La mayoría pasó a la empresa Hunosa, mientras que otros se jubilaron o buscaron trabajos no relacionados con las minas.

5 y 9/ Mineros del 4º Piso -1955

6 / Obreros en La Casanueva

7 / La mayoría de obreros del exterior

8 / Mineros a la salida del trabajo

LA CAJA DE SOCORROS

Los obreros cobraban de baja, el medio jornal durante tres meses, pasando de esta fecha a ser crónicos y cobrar la cuarta parte del jornal. Hay casos que a los tres meses no se establece la cronicidad, quedando ésta, al criterio del médico.

El 7 de diciembre de 1939 el delegado sindical de la Central Nacional de Sindicatos propone en Moreda, a las empresas mineras, su ingreso en la Cooperativa Popular Sanitaria, Caja de Socorros de Aller - COPOSA. La empresa acepta el ingreso. La cuota a pagar por las empresas es de 2 pts por obrero y empleado al mes. A cada obrero se le descontaban también 2 pts al mes.

De la omisión de Cuentas formaba parte, representando a los empleados del concejo, Delfino Díaz García de Velasco Herrero y en la Junta de Gobierno estaban representadas las empresas, Hullera Española con cuatro personas, la Industrial Asturiana con tres, Velasco Herrero con una y Manuel Trapiello también con una.

La cuota anual de la Patronal para la COPOSA era de 1.200 pts al mes. En abril de 1941 el delegado sindical de la Central Nacional Sindicalista en Moreda, comunica las dificultades económicas de la COPOSA. En julio de 1942 se habla de la incorporación de la Coposa a la Obra Sindical 18 de julio. Las empresas escriben, en junio de 1943, al Delegado Provincial de Sindicatos diciendo, que en efecto, en la reglamentación del Trabajo se fija el límite máximo de contribución de la empresa en 0,50 pts por tonelada de carbón, pero no quiere decir que se pueda hacer por menos ya que el reglamento de la COPOSA establecía que debía ser de 2 pts por obrero. Si se quiere establecer la cuota de 0,50 pts por tonelada será en perjuicio de los obreros ya que la cuota del obrero es una cantidad igual a la de la empresa. El concierto con la Policlínica de la Obra Sindical 18 de Julio, fundada en Moreda en enero de 1943, habla del servicio médico que se precisa, la cuantía de la remuneración, las sanciones etc., y se pide a la Obra Sindical el proyecto del convenio. Los médicos eran, Luis Fernández Miranda, Manuel Fernández Díaz Faes, José Bernardo, Alfredo García Lorences, Baldomero Sánchez de León, Julio Rodríguez Vigil, Castañón y José Arias Losa.

La Policlínica se inauguró, el 16 de febrero de 1943, por Sanz Orrio Delegado Nacional de Sindicatos. Al empezar a funcionar la Policlínica se tuvo que liquidar completamente la Cooperativa Popular Allerana (COPOSA).

Agradecemos al Archivo Histórico de Hunosa en Pozo Fondón, a Donato García y a las personas que trabajaron en estas minas su colaboración. Muchas gracias a todos.





TANATORIO ALLER

TRASLADOS _ INCINERACIÓN
FLORISTERÍA PROPIA_
SERVICIO 24 H_

985 483 066

Defunciones, aniversarios, pésames, esuelas internet, flores

WWW.TANATORIOALLER.COM



floristas aller
SE REALIZAN TODO TIPO
DE TRABAJOS FLORALES

Calle Enrique Sánchez, 2 **610 327 843**

