
Autor: José Victor Canal.

La Carinsa

COMPAÑÍA DE CARBONES INDUSTRIA NAVEGACIÓN S.A.

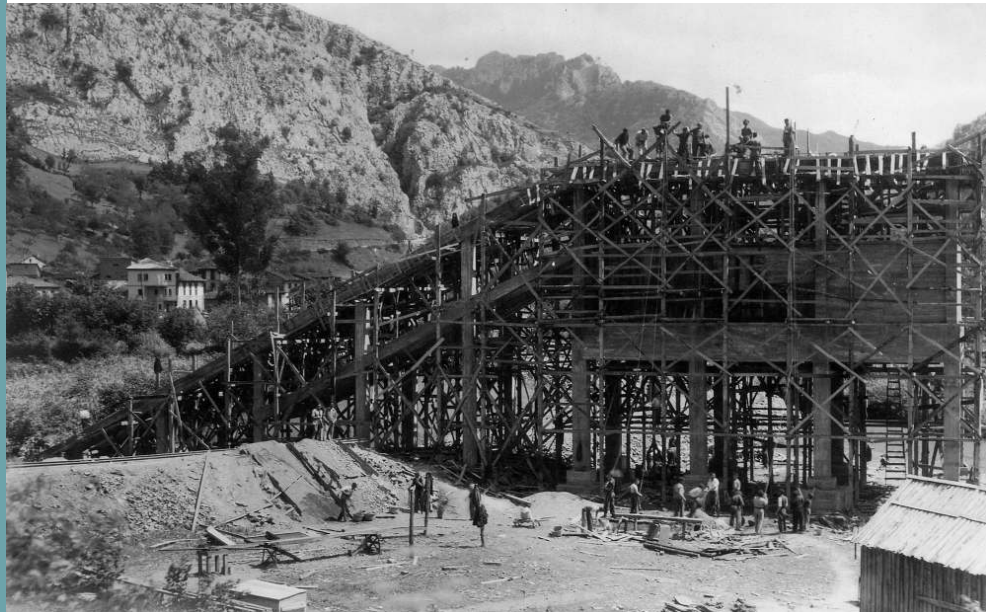
En la zona alta del concejo de Aller, montes de Bello, la Sociedad Hullera Española tenía registradas, en 1945, las concesiones mineras Atalaya 3ª, Bella, Paz, Covadonga, Ángeles, Jacoba y Rafael con una superficie total de 7.400 Ha, más del doble de las que por aquellos años tenía, en explotación, en los concejos de Mieres, Lena y la parte baja de Aller.

Después de realizar análisis de muestras, obtenidas en una antigua galería, y de realizar más de 800 calicatas (se encargó de hacerlas, en los años 1945-46, Ceferino Bayón) se clasificó los carbones como Antracitas. Con los datos de la época se estimaban en unos veinte millones las toneladas posibles de explotar. La prolongación del ferrocarril Vasco Asturiano hasta Collanzo (había llegado el 24 de enero de 1935) y la escasez en el mercado de antracitas, hicieron posible iniciar los trabajos.

La Carinsa nace al desglosar la Sociedad Hullera Española las concesiones que tenía en el Coto de Bello. El 11 de marzo de 1942 se creó la Compañía de Carbones Industria y Navegación S.A, con un capital inicial de 2.500.000 ptas, en 5.000 acciones de 500 ptas. El capital se amplió, el 6 de marzo 1945, con cinco millones más de pesetas. El Consejo de Administración estaba formado por Presidente: Francisco Sert y López, Conde de Sert. Vicepresidente: Juan Claudio Güell Churruca, conde de Ruiseñada. Gerente: Patricio de Satrústegui y López. Los vocales eran nueve. Entre ellos estaban José Jover, Ramón Rovira, Luis y Enrique Satrústegui, Santiago Benjumea marqués de Monteflorido, Luis Gil de Biedma y Antonio S de Movellán. En el año 1964 era secretario del consejo de administración Antonio M. Ramírez Cardós y apoderado Gonzalo Navarro Figueroa.

La Carinsa era una filial de la SHE, figurando como apoderado el director de la Hullera Española, el ingeniero Julio Gavito Carriedo, llevaba también las minas de Bello y más tarde el ingeniero es José María. Capataces Germán Rodríguez y Raimundo Velasco, jefe de la administración Víctor Suárez, médico Faustino Riesgo, practicantes Leonardo y Jesús Suárez. Entre los vigilantes citamos a Jesús Menéndez, Ángel Castañón, Antonio García,

1 / Construcción del cargadero de Levinco

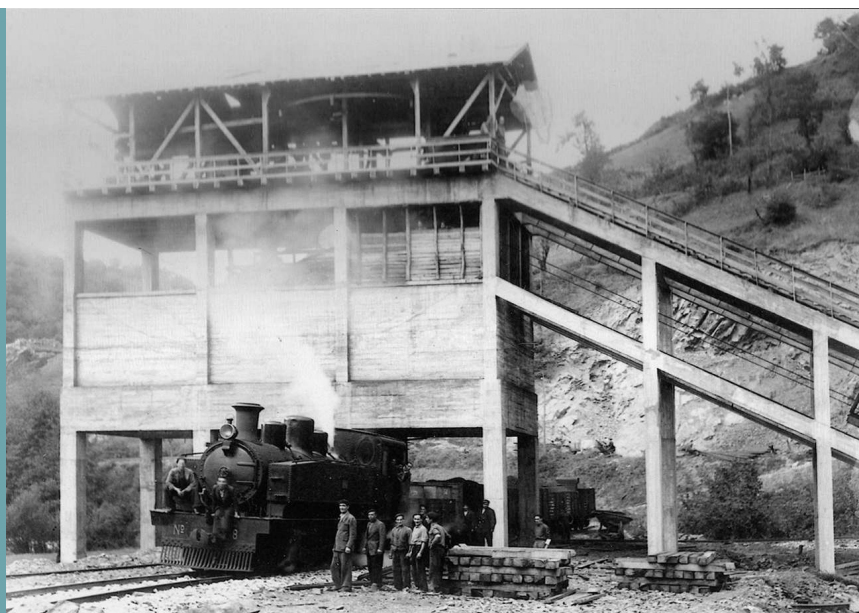


Marcelino Castañón, José Félix, Herminio, Vicente Velasco, Celedonio, Vicente Montes, Ramón y Fidel. Empleados Jaime Cordero, Eloy Gutiérrez, Andrés Fernández, José García, Manuel Fernández y pagador Jesús Baizán. En la lampistería Luciano y Fidel. Como Jurados Martín, Gelín. Juan Ordóñez. El economato estaba situado en Levinco.

En el margen izquierdo del reguero de Bello y a unos 925m de altitud se realizó un transversal que cortó a los 90m la capa María. Desde este punto es fácil explotar, por despile, la totalidad de la capa hasta el vértice. El transversal constituye el primer Piso. Allí están los aseos, talleres, compresor y oficina.

La antigua galería de 120m, está 25m verticales encima. Dando un pequeño transversal cortamos las capas María y Corral, será el 2º Piso. La rampa sobre carbón, entre transversal y esta galería, pasa de los 100m se sitúa el tercer Piso. Por un plano inclinado comunicamos el piso 1º con el 6º (988m altitud) donde estaba la cuadra. Desde aquí en otro plano llegamos a la trinchera del 10º (1.058m). Dos cables (vaivén) nos bajan el carbón en baldes, uno desde la trinchera del piso 20, el otro desde la trinchera del 30 hasta el depósito del tranvía. Un plano inclinado sube del 30 al 32 y otro nos lleva a lo más alto, la trinchera del piso 34 (1.296m)

La salida de los carbones desde el depósito del Fondil hasta Levinco, dónde se encuentra la vía del ferrocarril Vasco Asturiano (Feve) y situado a la altitud de 450m, no tiene más remedio que realizarse por tranvía aéreo. La Hullera Española decide comprarlo, de segunda mano, en las minas de blenda de Triollo-Palencia. El mismo día que dispongan de un medio de transporte, escriben que pueden entregar al mercado nacional 100 toneladas diarias de antracita y seis meses más tarde 200 toneladas.



CARACTERÍSTICAS DEL TRANVÍA AÉREO DEL FONDIL A LEVINCO

Los datos son del año 1945, aunque ya hay planos de 1943. Están realizados por el ingeniero Julio Gavito, siendo topógrafo M. Arango. El tranvía utilizaba el sistema monocable ROE. La longitud era de 3.402,04m y el desnivel a salvar 456,65m. Tenía la capacidad de 20 tm/hora, con un peso de balde vacío de 120 kg. y siendo su carga útil de 300 kg.

La velocidad era de 2m/sg, con un intervalo entre baldes de 108m. Llevaba 67 baldes por hora. Mientras 63 baldes estaban en la línea, siete permanecían en las estaciones. Utiliza un cable con diámetro de 22 mm. siendo la distancia entre cables de 2,45m. El vano máximo es de 318,30m. con 23 castilletes y dos estaciones. Utilizaba un motor de 15 HP, teniendo 35m el castillete más alto.

Para el sitio de salida se escoge el crestón situado a unos 917m de altitud, y va por la ladera izquierda del valle de Bello. Desde aquí se domina todo el valle y en el fondo se ve el pueblo de Levinco. Elegido el punto de arranque del tranvía, el Fondil, y su destino, el ferrocarril Vasco Asturiano, el trazado solo se puede variar en una zona muy restringida, ya que está limitado de un lado el pueblo de Bello y sus caseríos, y por el otro lado el crestón que forma la sierra La Corrá.

A la salida del transversal, una trinchera de 200m nos lleva a la estación de carga formada por un gran depósito, la polea de arranque, la estación de carga y el freno. Primero, el Tranvía salva el reguero del Fondil o Bizarroza, luego Salencia, el Tozo, la Peña del Cuervo, Peña del Mayaón, reguero del Infierno, Cutla Praón, Ría-Ría, la Hedrada, sierra de Colayón y Sierro Negro, reguera de Viscayana, sierro Caído y canto de Praechón.

Deja a la derecha Bello, pasa por la vega de la Foyaca y Cenal, Cortadiella, el Barradietlo, la Sierra, la vega de Entresierra, Peretlaza, Rebotlal, alcanza la vega de la sierra de La Corraá, situada en la ladera izquierda del valle del Aller y el Bosque-Culebrero. Salva el río de Bello, la línea eléctrica del Viesgo, el río Aller y la vía del Vasco en el km.19 hm.2 y llega a la Estación de descarga en Levinco.

Los 23 castilletes, construidos todos de madera, estaban situados: Fondil, Cresta de Salencia, Prau de Salencia, camino de Salencia, El Tozo, Peña del Cuervo, Mayaón (el más alto con 35m.), mata Jesusa, Ria-Ria, camino Ria-Ria, la Hedrada, Sierro Negro, Sierro Caído, Praechón, Canal, la Sierra, Rebollado (3), Deslinde, Sierra La Corrá, Ladera Baja, Llerón (castillete de San Pedro) y la llegada a la Estación de descarga. En 1961 se sustituyen los últimos tres castilletes, que quedaban de madera, por metálicos.

Los baldes cargados pasan, como mínimo, a 4 metros del terreno para no encontrar ningún obstáculo. El motor solo es necesario para cargar la línea y una vez en funcionamiento, acudiremos al freno de la estación de carga. Contaba, en los últimos años, con una jaula para subir las mercancías desde la vía a los baldes.

Las dos Estaciones están provistas de aparatos telefónicos. Se terminan los trabajos de montaje en tres meses, después de obtenidas las autorizaciones legales que permitían ocupar los terrenos. El 9 de setiembre de 1946 empezó a funcionar el cable aéreo y el 14 de setiembre se cargan los primeros vagones del ferrocarril Vasco Asturiano en Levinco, tardando veinte minutos para cinco vagones, con una carga total de 41.400 kg de carbón menudo, cargando entre 7.600 y 9.600 kg cada vagón.

El proyecto fue confrontado y conforme en Oviedo el 1 de febrero de 1947, junto con la línea de energía eléctrica que suministraba Electra del Viesgo.



SUPERMERCADO

DONATA

Avda. de la Constitución, 18. Cabañaquinta. Aller

SERVICIO a DOMICILIO 985 49 40 51

En octubre de 1945 el ayuntamiento de Aller concede permiso para instalar un Polvorín en la carretera a Bello, será de ladrillo, planta baja y de 5x5 m y a una distancia de un kilómetro del pueblo de Levinco.

Un año más tarde escriben al Jefe del Distrito Minero de Oviedo diciendo que necesitan mecanizar la explotación y para ello desean adquirir 60 martillos picadores, 12 martillos perforadores, 300 kg de acero para picas, 1.000 kg de acero hueco para barrenas, 6 motores de aire comprimido, 1 grupo compresor de 150 HP y 4 ventiladores axiales, junto con la tubería.

En el 1947 la producción era de unas 34.000 toneladas pasando al año siguiente a las 50.000. La plantilla, en 1956, estaba entre 267 y 290 obreros, siendo el número de picadores unos 40 – 45.

ACCIDENTE POR EXPLOSIÓN DE GRISÚ EL 16 DE JUNIO DE 1958

Lunes, 16 de junio, hacia las once de la mañana una fuerte explosión. La gente de Bello sale asustada de sus casas, presiente que algo grave ocurre. Todos preguntan dónde fue. Llegan las primeras noticias. Es la capa Matona, rama Este, entre los pisos 30 y 32, en la zona de El Toral. Es grave. Había 13 mineros trabajando.

Poco a poco llegan más noticias, en camillas se van sacando a los mineros fallecidos. Serán las cinco de la tarde cuando sacan al último de los mineros. La noticia llega a los pueblos altos del concejo, mucha gente se acerca a Bello para informarse acerca de familiares y amigos. Son ocho los mineros muertos, Manuel Prado casado de Bello, Secundino Baizán de Collanzo, casado y picador, Benigno Fernández también de Collanzo casado y picador, Gerardo García casado, picador y de Conforcos, Manuel González del Pino y soltero, Marcelino Baizán de Conforcos, barrenista y soltero, José Antonio García soltero y de Casomera. Los heridos fueron Pagerto Méndez Muñiz soltero que murió en el sanatorio de Bustiello el día 18 y vivía en la residencia de mineros, Manuel Areal y Ramón Lamas los dos de Bello.

En la tarde del martes, con un día de cielo gris y lluvia intensa, se realizaron los entierros. Asisten muchas personalidades de la época, entre ellos estaban el ministro de trabajo Fermín Sanz Orrio, el gobernador civil Marcos Peña Royo, el director de la empresa José María Moreno, el alcalde de Aller Ángel Álvarez. El ministro presidió los entierros de Bello y Collanzo.

Los socorros económicos de La Carinsa fueron entregados el viernes día 20 por el Marqués de Lamadrid representando al consejo de Administración, al que acompañaban José María Moreno, Julio Gavito y Víctor Suárez. A las viudas 5.000 pts, a los padres de los solteros 4.000. El informe del accidente dice que fue por romperse una lámpara con un poste y provocar la explosión. El ingeniero de la policía minera habla de la falta de ventilación por lo que se suspendieron los trabajos en los pisos 30-32 y 34 hasta mejorar el ventilador del piso primero. Señala que no se pueden reparar las lámparas mineras en lo que afecte al vaso y roscas, y debe cuidarse no falte el precinto de

ningún tipo de lámpara. En junio la producción era de 6.041 toneladas con 275 obreros trabajando.

La falta de personal era el principal problema para la empresa. Dice que debido al miedo por la explosión, y por lo lejos y la altitud de las minas, no se encontraban obreros. Se visita Galicia para buscar mineros y allí se nombran 40 delegados que se encargan de buscarlos y traerlos. La nueva residencia de obreros, conocida por el albergue de La Carinsa o casa de los gallegos, se inauguró en agosto del 1958, estaba situada en la mitad alta de la montaña (900m) en la finca Bizarrera, era atendida por Javier y su esposa Virtudes que además tenían un pequeño chigre. La entrada a la residencia se hacía por un lateral del edificio, se pasaba al bar y vivienda, luego dejando a un lado la cocina, se llegaba a un amplio comedor y por último al dormitorio, Sus habitaciones eran pequeñas, separadas por tabiques, sin puertas. Cada una con una litera de dos camas y las taquillas para la ropa. En los primeros años era una gran sala con tres literas superpuestas. De la comida se encargaba un cocinero. Los obreros pagaban una pequeña cantidad y el resto lo ponía la empresa. Llegaron a vivir más de cien mineros, la mayoría eran jóvenes y solteros. Para divertirse, jugar a las cartas, al fútbol o en la bolera que estaba delante de la residencia. Se utilizaba también para obreros de las inmediaciones, que en días crudos podían pernoctar y además pasar temporadas.

En 1964, La Carinsa, solicita autorización para instalar un lavadero de carbón. El proyecto está realizado por el ingeniero Ramón Ibarrola Solano, por entonces director técnico de la empresa. En agosto de 1965 se decide, por su elevado coste y el no poder utilizar las aguas del río, no montar el lavadero de carbón en Levinco y seguir lavando en el lavadero de Sovilla de la S.Hullera Española.

En los últimos años el transporte de carbón desde Levinco ya no se hace por el ferrocarril Vasco Asturiano. Los camiones de Cilio y Che (Pegasos 140 con volante a la derecha, GMC, Federal) se encargan de su transporte. Entre los conductores estuvieron Hermógenes, Lillo, Corsino, Lito, Florín, Antón, Marcelo, Regalía... que lo traían hasta el cargadero de Villanueva-Moreda, dónde se trasladaba al ferrocarril minero, que llegaba hasta el pozo S. Antonio, de la Hullera Española, y lo llevaba al lavadero que esta empresa tenía en Sovilla - Santa Cruz.



3 / Baldes del tranvía aéreo

VENTA DE
**LEÑA
ROBLE
HAYA**
CUALQUIER MEDIDA

JOSE

650 340 049

C/ LA ESTACIÓN S/N · COLLANZO · ALLER

SERVICIO A
DOMICILIO Y
COLOCACIÓN

La Carinsa entra a formar HUNOSA en la primera integración, el 14 de julio de 1967, con una participación del 0,26 % del capital que era de 3.380 millones de pesetas. El expediente de abandono de labores de la mina se realizó en el año 1970.



4 / Obreros de la residencia

INSTALACIONES Y TERRENOS DE LA CARINSA CUANDO SE INCORPORÓ A LA HUNOSA

Escrituras de constitución, el 14 de julio del año 1967, ante el Notario de Madrid Luis Sierra Bermejo. Cuadra ganado mular, situada en la finca Bizarra con superficie de 137,70 m. cuadrados. Cuadra de vacas, enclavada en el prado Grande. Caseta guarda agujas, en la finca Cuartas. Oficinas y vivienda, situada en la finca prado grande y superficie 117,04 m. cuadrados. Caseta transformación, estaba en la finca la Cueva. Cuadra de ganado mular, talleres y otros servicios que se encuentran en la finca la Vacada y superficies 58,50 la cuadra y 148,50 m. cuadrados los talleres. El compresor, los talleres y la sierra, en la finca el Labayo. También en esta finca estaba la casa aseos de los obreros, tenía 87,50 m. cuadrados de superficie. La Residencia obrera estaba en la finca la Bizarra con superficie 364,30m cuadrados. Botiquín y oficinas en la finca el Labayo y el Polvorín, situado en la carretera a Bello, edificio de planta baja, de ladrillo, construido en 1945.

Entre las fincas citamos: Prado del Molino. Llerón junto al molino. Prado Grande de 7.493 metros cuadrados. Huerta de la Cueva, se había comprado en 1944 a José Velasco García de Levinco por 4.728 ptas. La Huerta de Abajo. La Vacada, se compró a Aniceto García, en el año 1945, por 8.987 ptas. Dos fincas con el nombre de las Cuartas. La Huerta redonda. El Llerón. El Corrao. El Labayo. La Bizarra, con este nombre aparecen seis fincas siendo el total de la superficie de 46.652 metros cuadrados. Campo Tejón. Dos llevan el nombre de Vescón de la Bizarra. El Fondillin. El Campón de tres vigadas. La Vacada. La Cueva.

Terminamos con un artículo aparecido en el ABC, el jueves 7 de mayo de 1970, con el título de “Paradojas de la Antracita”.

Pues sí, a veces hay explotaciones rentables que terminan por cerrarse. Esto es, lo que ocurrirá probablemente, con la mina Carinsa, que es la única de antracita que posee Hunosa, situada en el sector de Aller. Según los técnicos es francamente rentable, porque sus reservas de carbón se calculan en veinte millones de toneladas.

El grave inconveniente que se ha convertido en obstáculo casi insalvable, es el acceso a la explotación. En efecto, para llegar a ella se impone andar a pie o a lomos de una caballería, nada menos que por espacio de dos horas monte arriba. Hasta tal punto llegan las dificultades en este aspecto, que más de 80 de los 110 mineros que componen su plantilla han pedido a Hunosa que los traslade a otra explotación. Tales deseos han movido a la empresa nacional en cuestión a estudiar el posible cierre de la mina, sobre lo cual se decidirá al parecer, no tardando mucho.

Agradecemos la ayuda prestada para realizar este trabajo al Servicio Centro Documentación - Archivo de Hunosa en el Pozo Fondón, a Donato García, a Pedro L. Díaz, a Carlos Suárez, a Manuel Oliveira y a Juan Huerta. *Muchas gracias a todos.*

