

Estaferia ayerana



ARQUITECTURA FERROVIARIA
EN EL BARRIO DE ALLER



UN HOMENAJE A NUESTRO
FERROCARRIL



EL VASCO A SU PASO POR
MOREDA



EDITORIAL

Estrenamos año y completaremos a lo largo de él la primera década del siglo XXI. En Estaferia Ayerana no desdeñamos el futuro pero siempre tenemos un recuerdo para el pasado.

Hace 75 años el ferrocarril se adentró en nuestro valle y significó un avance histórico en lo económico y en lo social.

Aquellas viejas locomotoras y el traqueteo de los vagones pusieron una nueva banda sonora al idílico paisaje donde reinaba una paz campesina.

La creciente industrialización minera necesitaba un medio de transporte para dar salida a la materia prima, el carbón, y el ferrocarril Vasco-Asturiano cumplió este cometido a la vez que proporcionó el desplazamiento de viajeros, cuando las vías de comunicación eran escasas y bastante tortuosas.

Nos unimos a esta conmemoración con un número monográfico alentados por entusiastas del ferrocarril que conocen su historia y que reivindican su continuidad y modernización.

Historia, patrimonio industrial, posibilidades turísticas, anecdotario y nuevas perspectivas del ferrocarril son el enfoque fundamental de este número monográfico aunque cabrían múltiples alternativas.

Estos son los trabajos que podemos ofrecer y, seguros del rigor con el que los autores los desarrollan, no dudamos del interés con el que van a ser recibidos. Serán una aportación interesante para los amantes de la historia allerana. Refrescarán la memoria de quienes vivieron aquellos años y, por qué no, puede

que fomenten el uso de este medio de transporte no exento de un cierto romanticismo.

No podemos perder este tren si queremos ser coherentes con nuestra historia reciente y celebramos poder ser partícipes de una conmemoración que se prevé modesta en fastos pero rica en emociones. El pasado año fue Cabañaquinta la localidad que recibió su homenaje ferroviario y este año será Col.lanzo la receptora del mismo aunque en realidad será la totalidad de la línea Ujo-Col.lanzo por su trascendencia para el valle allerano.

Dadas las especiales características de este número guardamos para próximas entregas nuevos trabajos que ya obran en nuestro poder en la línea habitual de la revista, con variedad de temas, un hecho que nos congratula y nos estimula para seguir perseverando en nuestro empeño de dar a conocer la cultura allerana.

Esperamos poder consolidar en este año 2010 una publicación que nació modestamente y que a juzgar por la demanda recibida parece gozar de una excelente aceptación. Esto no sería posible sin el trabajo desinteresado de un grupo de personas entusiastas, entre las que incluimos a nuestros colaboradores o sin el apoyo económico de los anunciantes pero no menos importante resulta también el apoyo moral de los lectores.

De momento subiremos a este tren que ahora nos ocupa y nuestra próxima parada será en cualquier otra estación de la cultura allerana. ■

CARTA A LOS ALLERANOS



TEXTO: EDUARDO JOSÉ FERNÁNDEZ MARTÍNEZ

Hace 75 años que el tren Vasco-Asturiano entró en el Valle del Aller y supuso no sólo un cambio en las condiciones económicas del concejo, gracias a la apertura de numerosas minas en la parte alta del valle y el aumento de la producción en las existentes, sino que supuso una conexión más rápida entre todas las localidades que se encuentran en el valle desde Collanzo hasta Valdefarrucos, permitiendo así que lo que antes suponía un día entero para ir de una punta a otra del concejo, a realizarse en unas horas. Este ferrocarril, tan deseado por todos, es parte de la historia del concejo de Aller y de los alleranos, permitiendo así su supervivencia a lo largo de los años, aún estando en riesgo de cierre en numerosas ocasiones.

Por ese motivo hay que seguir defendiéndolo y apostar por él, para que estos 75 años signifiquen definitivamente su consolidación y desarrollo, y que mejor manera que, aunque sea una vez a la semana, se siga viajando en él por sus múltiples ventajas.

Olvidarse de coger el coche con nieve o niebla, o con el temido hielo tras una noche despejada y hermosa pero traicionera, dar mil vueltas para aparcar en Moreda, Cabañaquinta o Mieres. Porque lo que a lo mejor puede suponer quince minutos de coche se puede convertir en treinta o una multa, cuando en veinte minutos y por nada de dinero, uno se despreocupa y que le lleven a su destino.

Desde luego que los alleranos han de poner de su parte, como lo han venido haciendo desde hace 75 años, pero también el actual gestor de la línea

tiene que completar el tandem y este no se sostiene si aumentan las tarifas, se reducen servicios o cada dos por tres hay que trasladarse en taxi o en autobús como ha ocurrido en numerosas ocasiones a lo largo de los treinta y pico años que explota la línea. Hoy día, esto se va consiguiendo aunque con cuentagotas y los alleranos deben seguir estando alerta para que este ferrocarril no se deteriore y llegue a su centenario, fecha en la cual esperamos poder homenajear a este ferrocarril y a los que lo consiguieron, trabajaron y trabajan en él, al igual que se ha hecho entre Julio de 2009 y Enero de 2010.

Como aficionado al ferrocarril he procurado, a lo largo de los años, y sigo procurando que este ferrocarril se siga conociendo tanto en el ámbito del concejo de Aller como fuera de Asturias, objetivo alcanzado gracias a estos actos del 75 Aniversario del ferrocarril de Ujo-Taruelo a Collanzo que finalizan el 27 de Enero de 2010. Pero no sólo es historia, es también futuro y hay que seguir luchando por él, porque al igual que lo demanda la sociedad allerana yo también pido su modernización y mejora, mejor hecha con la cabeza y no simplemente para que “quede guapu” y se derroche el dinero.

Y por eso seguiré a pie de vía del Ujo-Taruelo a Collanzo, caminar por el balasto tendido por los alleranos que trabajaron en él, contemplando las rectas y curvas diseñadas por Javier Marquina primero y Francisco Cabrera después, haciendo fotos a los trenes que cubren esta línea aunque sean modernos, pasear por los andenes de sus estaciones y seguir deleitándome contemplando el sobrio diseño de sus edificios, ideados por la brillante mente de Díaz Omaña, así como ver en Collanzo como se coloca el último carril que por fin conecta con Felechosa.

Gracias a vosotros, alleranos, por seguir creyendo en vuestro ferrocarril. ■



Edificio MIRAVALLS

Tlf.: 985 48 32 61
985 24 13 13
www.teinsa.as

Viviendas VPA

- * Precios de compra fijados por el Ministerio de la Vivienda
- * Entregas iniciales flexibles, avaladas por entidad bancaria
- * Gastos de Notaria y Registro reducidos
- * Posibilidad de acceso a préstamo convenido
- * Ayudas económicas directas, Estatales y Autonómicas
- * Ayuda estatal para subsidiación del préstamo hipotecario



Pisos de 1, 2 y 3 dormitorios con garaje y trastero vinculados
desde 95.955,07€ (IVA incluido)

En Cabañaquinta,
Avda. San Isidro, nº. 8

Viviendas Protección Autonómica





ÍNDICE:

4

CARTA A LOS ALLERANOS.

7

ARQUITECTURA FERROVIARIA EN EL VALLE DE ALLER.

20

UN HOMENAJE A NUESTRO FERROCARRIL.

28

EL AYUNTAMIENTO, ANTE EL FERROCARRIL.

38

EL FERROCARRIL: UN MEDIO DE TRANSPORTE QUE SE CONVIERTE EN UN RECLAMO TURÍSTICO.

46

LA SOTRABIA.

- FESTIVAL ASES DE LA TONÁ ALLERANA.
- XIV EXHIBICIÓN DE BOLOS.
- "MEMORIAL ÁNGEL FERNÁNDEZ CASTAÑÓN".
- XV DÍA DE LA TONÁ ASTURIANA.
- XIII MUESTRA DE MÚSICA TRADICIONAL "TOCANDO PELOS PUEBLOS".
- RECUERDOS DEL VALLE DEL RÍO NEGRO.

<http://www.estaferiaayerana.es>

CONSEJO EDITORIAL: SANTOS NICOLÁS APARICIO, ÁNSEL ÁLVAREZ LLANO, JOAQUÍN MANASÉ, PEDRO RODRÍGUEZ CORTÉS, MARTA ELENA CASTAÑÓN, FERNANDO SUÁREZ ALBALÁ, VIDAL MANUEL GONZÁLEZ ESTRADA, JOSÉ VÍCTOR CANAL, ESPERANZA DEL FUEYO Y ROSA MARÍA ORDÓÑEZ.

EDITA: ESTAFERIA AYERANA

MAQUETACIÓN Y DISEÑO: LEADERS COMUNICACIÓN

IMPRIME: IMPRENTA NARCEA

DEPÓSITO LEGAL: AS-3682-2007

PARA CUALQUIER CONTACTO CON LA REVISTA DIRIGIRSE A CASA DE LA CULTURA DE MOREDA,

AVDA. CONSTITUCIÓN, N° 31 • 33670-MOREDA DE ALLER

E-MAIL:CMC@ALLER.ES TFNO: 985 48 28 85

EL CONSEJO EDITORIAL NO SE HACE RESPONSABLE DE LAS OPINIONES REFLEJADAS POR LOS AUTORES EN LOS ARTÍCULOS PUBLICADOS EN LA REVISTA.

"Estafería Ayerana" invita a aquellos autores que deseen publicar algún artículo relacionado con la temática de la revista, poniéndose en contacto con la misma a través del correo electrónico: cmc@aller.es; en el teléfono: 985 48 28 85 o en la Casa Municipal de Cultura de Moreda.

ARQUITECTURA FERROVIARIA EN EL VALLE DE ALLER



TEXTO Y FOTOS: JOSÉ MARÍA FLORES.

La apertura de la línea férrea Ujo-Collanzo, verificada entre julio de 1934 y enero de 1935, supuso un hito destacado en la historia ferroviaria asturiana. La última adición de carriles de envergadura semejante había tenido lugar hacía casi treinta años (1906, tramo Figaredo-Puerto, 23 kms) y habrían de pasar dos decenios más antes de asistir a otra inauguración significativa (1956, tramo Avilés-Pravia, 22 kms).

Además, la línea allerana se distingue por ser la primera y única del ámbito regional cuya dotación inmobiliaria fue encargada a un profesional de la arquitectura. Por supuesto que existen otras estaciones asturianas firmadas por arquitectos pero se trata de episodios aislados, reformas sobre edificios preexistentes o creaciones de nuevo cuño surgidas con posterioridad a la inauguración de una línea concreta; en ningún caso, insistimos, responden como en Ujo-Collanzo a una planificación previa y asignada ex profeso a un arquitecto. La persona elegida para efectuar el diseño de las estaciones fue José Avelino Díaz y Fernández Omaña (Oviedo 1889 – Gijón 1964).

Si bien la concepción línea férrea Ujo-Collanzo fue rápida y adelantada, su gestación y sobre todo su materialización resultaron difíciles y problemáticas. En 1908, los carriles de la Sociedad General de Ferrocarriles Vasco-Asturiana habían llegado a Ujo, origen y término de las concesiones fundacionales de esta compañía; sin embargo, varios de sus gestores tenían intereses en empresas y yacimientos mineros adentrados en el valle del río Aller.

Por ejemplo, la Sociedad Industrial Asturiana, propiedad de José Tartiere, a su vez vicepresidente del Vasco, disponía de la minas Pepita y Dolores situadas en la proximidades de Moreda. Otras explotaciones de la zona veían en el ferrocarril el medio idóneo para poner sus productos en el mercado reduciendo los gastos de transporte y facilitando el aumento de la producción. Por lo tanto, desde fechas tempranas surgieron iniciativas orientadas a llevar la traza fe- >>



LA ESTACIÓN DE COLLANZO EN LOS AÑOS 50. EL PROYECTO DE PROLONGARLO QUEDÓ RELEGADO AL OLVIDO. FOTOGRAFÍA: MUSEO DEL FERROCARRIL DE ASTURIAS.

roviaria hasta el corazón mismo del valle e incluso más allá de la cordillera cantábrica. De este modo, conocemos el proyecto para conectar las minas antes citadas con la estación de Ujo-Taruelo, el estudio realizado por el ingeniero Antero Suárez Coronas para un ferrocarril desde esta misma estación hasta León, así como otros intentos infructuosos con los mismos o similares objetivos. Unos y otros chocaron contra la debilidad económica de sus promotores y con una endémica afición nacional a las trabas burocráticas. Finalmente, bajo el impulso dado a las obras públicas por la dictadura de Primo de Rivera y en concreto por el plan del conde de Guadalhorce para el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias, en 1925 fue aprobado el proyecto de una línea férrea desde Ujo hasta Matallana del Torío (León), de la cual el tramo Ujo-Collanzo constituía su primera sección.

El responsable del proyecto de esta primera sección fue el ingeniero Javier Marquina, el cual elaboró un presupuesto general para ejecución por

contrata que ascendía a 10.821.601,56 pesetas o 476.638,55 pesetas por kilómetro. Casi cuatro años transcurrieron hasta que se celebró la subasta de la concesión. Para esa fecha, marzo de 1929, el territorio a atravesar por el ferrocarril se había modificado sustancialmente: crecimiento urbano, nuevas instalaciones mineras e industriales y sobre todo numerosas divagaciones de un río Aller nada encauzado que en 1926 había experimentado las mayores crecidas de su historia. Todo ello obligó a un replanteamiento completo del trazado férreo, efectuado esta vez por el entonces subdirector del Vasco, el ingeniero Francisco Cabrera Warleta en colaboración con su colega de profesión Leonardo García Ovies.

Las obras se iniciaron en enero de 1930, dividiendo el trazado en tres trozos. El primero, de Ujo a Moreda, se adjudicó a un contratista de nombre Arango, el cual abandonó los trabajos en 1931, encargándose desde entonces la propia compañía por



PLANO DE LOS EDIFICIOS DISEÑADOS EN 1925 POR EL INGENIERO MARQUINA.

el sistema de administración. El trozo segundo, de Moreda a Cabañaquinta, fue realizado directamente por la compañía por administración. El último de los trozos, de Cabañaquinta a Collanzo, se adjudicó a los contratistas Juan Perotti y Vuelta, no teniendo noticia de que éstos renunciasen a ejecutar los trabajos. Como se puede ver, además de las dificultades técnicas del trazado, la línea tropezó con la crisis mundial de los años treinta, en Asturias particularmente agitados por el episodio revolucionario de 1934. Una fuente directamente relacionada con los intereses empresariales menciona como responsables del retraso en la ejecución de las obras a «la política de entonces, la República, los problemas sociales, los contratistas no siempre cumplidores de sus contratos, los planteos injustificados, las huelgas, la revolución de 1934, etc.» Inconvenientes sólo superados por «la capacidad y el tesón del Sr. Cabrera, quien uniendo a su gran formación técnica, sus dotes de organización y mando, pudo conseguir la total ejecución de la obra, secundado eficazmente por el personal de la empresa».¹

El proyecto redactado por Javier Marquina preveía puntos de parada en Moreda, Cabañaquinta y

Collanzo, proponiendo para los edificios de viajeros el mismo modelo aplicado anteriormente en las líneas del Vasco-Asturiano. El replanteo definitivo incorporó la estación de Piñeres pero no aportaba un patrón para los edificios de viajeros, los cuales, decía textualmente, serían objeto de proyecto aparte².

Moreda como localidad más importante del concejo por número de habitantes, Cabañaquinta por ser la capital del término municipal y Collanzo como punto final de la línea tenían justificado el establecimiento de los respectivos puntos de parada. El de Piñeres se añadía por ser la segunda parroquia en importancia de las diecisiete integradas en el concejo, y sobre todo por las previsiones de productos mineros que acudirían a él. En primer lugar, la empresa Minas de Carbón del Caudal y del Aller que extraía treinta mil toneladas anuales y anunciaba una ampliación de la producción con la llegada del ferrocarril. A su vez, Hulleras del Turón poseía concesiones frente al lugar donde se situaría la aguja de entrada cuya explotación anunciaba que daría comienzo una vez puesta en servicio la línea.

Entre mayo y junio de 1932, José Avelino Díaz y Fernández Omaña trazó los planos correspondientes a los edificios de viajeros de Moreda, Piñeres, Cabañaquinta y Collanzo. Titulado en 1915, José Avelino Díaz inició su carrera como Arquitecto Provincial >>

¹ Ilegible (probablemente Marino A. Valdés Casero), «Sociedad General de Ferrocarriles Vasco-Asturiana. Proyecto de valoración y reversión común de las líneas», documento mecanografiado, Oviedo, 15 de junio de 1959. Archivo General del Principado de Asturias, expediente 655/2.

² «Ferrocarril de Ujo a Collanzo. Replanteo definitivo. Memoria». Archivo General de la Administración, sección OP, legajo 9.987, copia depositada en el MFA.



◀◀
MOREDA A FINALES DE LOS OCHENTA. FOTOGRAFÍA DE JOSÉ ANTONIO GÓMEZ.

en Palencia pasando posteriormente al servicio del catastro en León. El 20 de agosto de 1919 obtuvo el cargo de Arquitecto Municipal de Mieres, en el que permanecería hasta 1932, con la excepción de una breve interinidad en Oviedo entre 1928 y 1929. Más tarde se instalaría en Gijón desarrollando su actividad de forma privada, con una brillante trayectoria continuada hasta la actualidad por su hijo, el también arquitecto Miguel Díaz Negrete.

Durante su etapa mierense realizó construcciones de naturaleza muy variada: residencial, escolar, sanitaria, laboral, de ocio y religiosa, la mayor parte de ellas inscritas en un estilo regionalista de indudable aceptación y atractivo³. Posteriormente asimiló los principios del Racionalismo, dejando una excelente muestra en Oviedo con el mesurado y a la vez mo-

numental Instituto de Enseñanza Media Alfonso II. Instalado en Gijón, su obra más conocida es la escalera principal de acceso a la playa de San Lorenzo, la popular Escalera, aunque su quehacer en la ciudad comprende campos tan diversos como la educación (Fundación Honesto Batalón, 1934; proyecto, no realizado, para el Instituto Jovellanos, 1935), banca (Caja de Ahorros y Monte de Piedad, 1940) o la vivienda social (Casas de pescadores en Cimadevilla, 1941; Grupo Girón en el Llano, 1946; Grupo de las 1.500 en Pumarín, 1958-1962). Para el profesor Joaquín Aranda:

“La obra arquitectónica de José Avelino Díaz se caracteriza por un marcado carácter social. El urbanismo, la restauración, conservación y reforma de monumentos, la arquitectura escolar, la construcción de viviendas de iniciativa privada y sobre todo pública, son algunas facetas de su actividad profesional. La seriedad y sobriedad de sus planteamientos

³ José Avelino Díaz, además de abundantes viviendas en el casco urbano de Mieres, realizó el grupo escolar Aniceto Sela, conocido popularmente en la localidad como El Liceo, escuelas en Ujo y Figaredo, el pabellón sanitario para Hulleras del Turón en el pueblo de este nombre, el Cinema Ablaña, etc.



PIÑERES AÚN CONSERVABA EN LOS OCHENTA TODOS SUS EDIFICIOS. FOTOGRAFÍA DE JOSÉ ANTONIO GÓMEZ.

son notas esenciales de toda su producción como arquitecto”⁴

José Avelino Díaz, como firmaba a finales de los años 20, no era ningún desconocido para la compañía ferroviaria Vasco-Asturiana, pues desde la segunda mitad de la década citada había dejado un rosario de edificios en las estaciones que festoneaban el río Caudal, desde Ribera de Arriba hasta Figaredo. A él pertenecen la cantina de la estación de Soto de Ribera, el edificio para vivienda y gabinete telegráfico en la cantera de Peñamiel, las cantinas de Abaña y Mieres así como en esta última localidad, la ampliación del edificio de viajeros. Actuaciones del mismo tipo, cantina y ampliación del inmueble principal, había acometido en Figaredo. Entra por

tanto dentro de la lógica que los responsables del Vasco acudiesen a este profesional para realizar las estaciones y edificios auxiliares de la línea del valle del Aller.

Para los edificios de viajeros, el arquitecto presenta dos prototipos diferentes, uno de aplicación en Moreda y otro común para las tres estaciones siguientes. La estación de Moreda ostenta una planta rectangular alzando sobre ella el piso terreno y uno superior, destinados respectivamente a dependencias laborales y residenciales. En la planta baja, actualmente muy modificada, se localiza el usual gabinete del jefe de estación, acompañado de taquilla, factoría para equipajes con mostrador para los mismos, sala de espera y cuarto para lampistería y calefacción. El arquitecto manifiesta haber buscado en la distribución de las plantas «la relación de dependen- >>

⁴ Joaquín Aranda Iriarte, Los arquitectos de Gijón alrededor del Racionalismo de los años treinta, Oviedo, Colegio de Arquitectos de Asturias y León, 1981. Citado en VV. AA., José Avelino Díaz y Fernández Omaña y la Arquitectura Racionalista en Asturias, Gijón, s.r., 2000.



CABAÑAQUINTA EN LA ACTUALIDAD CON LOS
NUEVOS COLORES DE FEVE.

cias y expresado en los alzados la vida interior que en ellos ha de desarrollarse».⁵ Utiliza el hormigón armado como material de cimentación, levantando sobre éste paredes de fábrica a base de mampostería concertada al exterior y ladrillo hueco revocado en los tabiques de distribución. El hormigón armado se recupera en las vigas y losas de los suelos mientras que varias piezas de piedra artificial en acabado rústico recubren los enmarques de los vanos y un basamento hasta media altura. Un alero saliente de madera sobre modillones rodea todo el perímetro. En la fachada al andén se abre una gran luz adintelada soportada en apariencia por tres columnas toscanas. Escoltándola lateralmente aparecen huecos rematados en arcos de medio punto, forma que en

los vanos del piso superior se sustituye por el dintel. Como rasgo peculiar, esa misma fachada ostenta una marquesina soportada por columnas de piedra.

En Piñeres, Cabañaquinta y Collanzo aplica un patrón estándar en el que, respecto a Moreda, se reducen las dimensiones y eliminan arcaísmos como los vanos de medio punto o los fragmentos de paramento rústico sobresaliendo del muro. Las plantas aproximan su proporción a la de un cuadrado, impresión acentuada por el empleo de cubiertas a múltiples vertientes. Todos los inmuebles protegen el espacio ante la fachada al andén con un parasol o marquesina de madera apoyada sobre un conjunto de pies derechos y zapatas del mismo material. En la fachada opuesta, la caja de escaleras obtiene iluminación natural mediante una ventana corrida verticalmente, detalle novedoso en la edificación asturiana de esta tipología que anuncia el compromiso

⁵ José Avelino Díaz y Fernández Omaña. Línea de Ujo a Collanzo (Ferrocarril Vasco-Asturiano). Proyecto de la estación de Moreda. Memoria. Mieres junio 1932. Documento mecanografiado. Copia facilitada por Miguel Díaz Negrete

del arquitecto con el movimiento moderno internacional.

Moreda y Cabañaquinta entraron en servicio el 15 de julio de 1934 mientras que Piñeres y Collanzo lo hicieron el 27 de enero de 1935. La impresión contemporánea se mostraba muy favorable a estos edificios. La revista Norte consideraba que «Las estaciones entre Ujo y Cabañaquinta son también construcciones que revelan el buen gusto y el deseo de los proyectistas de proporcionar al público las máximas comodidades».

Los edificios de viajeros del valle del Aller se apartan de la imagen tradicional de la estación decimonónica para asimilarse a cierta edificatoria residencial contemporánea. Moreda, Piñeres, Cabañaquinta y Collanzo no son producto de la industrialización, ni del regionalismo ni del racionalismo arquitectónico y al mismo tiempo participan de todos ellos. La explicación quizá se encuentre en fase atravesada por el propio tracista. Como hemos mencionado, José Avelino Díaz experimentó una etapa inicial carac-

terizada por su adscripción a la tendencia arquitectónica conocida como regionalismo. Sin embargo, a principios de los años treinta, coincidiendo con el advenimiento de la Segunda República, efectuó un viraje en su trayectoria, depurando y eliminando de sus edificios los elementos historicistas y tradicionales, acercándose a los presupuestos del movimiento moderno internacional. Las estaciones creadas para el Vasco se sitúan en este momento de transición, manifestado, por ejemplo, en la convivencia de materiales (hormigón y madera), de formas (dinteles y arcos de medio punto) y elementos estructurales (vigas de hormigón y columnas toscanas). Se pueden ver estas obras como los coletazos de una etapa que se resiste a desaparecer, o bien interpretarlas como los primeros esbozos de un nuevo lenguaje cuando aun no se han perdido las señas de identidad del anterior. En cualquier caso son importantes por cuanto indican expresivamente este momento crítico de transición e incertidumbre en la trayectoria del arquitecto.

>>



AUNQUE HOY DÍA ESTÁ RESTAURADO, EL URINARIO DE COLLANZO PRESENTABA ESTE DESOLADO ASPECTO A FINALES DE LOS SETENTA. FOTOGRAFÍA MUSEO DEL FERROCARRIL DE ASTURIAS.

URINARIOS Y CANTINAS

Al tiempo que los edificios de viajeros, José Ave-lino Díaz proyectó un pabellón de retretes de apli-cación común en las cuatro estaciones de la línea Ujo-Collanzo⁶. Ocupan un espacio de cinco por tres metros y 2,75 metros de altura hasta el arranque de la cubierta repartido entre dos retretes, uno para cada sexo, un urinario de dos plazas y un local para guardar útiles de limpieza. La planta adopta la forma de una U achatada, en la que los brazos correspon-den a los retretes cerrados con puertas y la base a un urinario masculino cuya intimidad se protege por un parapeto exento. En alzado destaca una superficie rectangular, rompiendo la línea de la cubierta, don-de figura inscrita la dedicación del inmueble.

Probablemente la relativa cercanía cronológica, setenta y cinco años de antigüedad, frente a los más de noventa que debería ostentar algún superviviente

de la etapa fundacional de la compañía ha facilita-do un grado de conservación satisfactorio. También es posible que, al ser realizados de acuerdo con un proyecto meditado, sus condiciones fuesen mejores que las de otros construidos de forma provisional. En cualquier caso sería de desear un programa de mantenimiento adecuado que asegure su preserva-ción. En su haber reúnen los activos de ser obra de uno de los arquitectos regionales más destacados de la primera mitad de siglo XX y las únicas piezas de esta tipología anteriores a la Guerra Civil heredadas de la Sociedad Vasco-Asturiana.

Desde finales del siglo XIX hasta los años 70 del siglo XX prácticamente todas las estaciones astu-rianas contaron con algún tipo de establecimiento dedicado al avituallamiento de viajeros y empleados del ferrocarril: las populares cantinas. El trazado fé-rreo del valle del Aller no fue una excepción a esta norma. La densidad demográfica del área atrave-



LAS CANTINAS DE LA LÍNEA DE UJO-TARUELO A COLLANZO TENÍAN UN DISEÑO SIMILAR Y DESAPARECIERON A FINALES DE LOS OCHENTA. ESTABAN EN TODAS LAS ESTACIONES DEL RECORRIDO A EXCEPCIÓN DE MOREDA QUE NO TUVO ESTE EDIFICIO.



◀◀
 DEPÓSITO DE AGUA PARA
 LOCOMOTORAS EN CABAÑAQUINTA.
 FOTOGRAFÍA DE JOSÉ ANTONIO GÓMEZ.

sada, donde se mezclaban explotaciones mineras y núcleos residenciales, justificaba que las estaciones estuvieran acompañadas por un edificio exento destinado a cantina. Así lo hicieron en las de Collanzo, Cabañaquinta y Piñeres.

La documentación conocida recoge un proyecto de cantina para la estación de Cabañaquinta fechado en agosto de 1934; es decir, con posterioridad a la puesta en servicio del tramo Ujo-Cabañaquinta⁷. Si bien las dimensiones en planta registradas en este

documento (8,00 x 9,00 metros) coinciden con las de los inmuebles conservados hasta finales del siglo XX, no lo hace su altura (3,50 metros hasta el arranque de la cubierta) pues éstos constaban de planta baja y un piso sobre ella. Presumiblemente, durante la construcción efectiva de los edificios se decidiera complementar las instalaciones hosteleras con habitaciones para la familia concesionaria del negocio. Esta práctica fue bastante habitual. Sin alejarnos demasiado del área tratada sabemos que así se hizo en las cantinas de Mieres y Figaredo, responsabilidad del propio Jose Avelino Díaz.

Definido un tipo adecuado para la función a desempeñar, este se aplicó de forma estandarizada en los tres enclaves citados. Como sucediera en los >>

⁷ José Avelino Díaz y Fernández Omaña. Cantina de Cabañaquinta. Línea de Ujo a Collanzo (Ferrocarril Vasco-Asturiano). Gijón agosto 1934. Documento mecanografiado. Copia facilitada por Miguel Díaz Negrete.



EL NUEVO APEADERO DE CABORANA. FOTOGRAFÍA DE EDUARDO J. FERNÁNDEZ.

edificios de viajeros también las cantinas manifiestan la etapa de transición atravesada por el autor, combinando en su factura elementos de la edilicia tradicional o vernácula con el tránsito al racionalismo arquitectónico. El resultado anticipa lo que sería una práctica común en la construcción de viviendas unifamiliares de estatus modesto: la conservación de elementos tradicionales como la cubierta pluvial a múltiples vertientes y el empleo de materiales contemporáneos: cemento, hormigón y ladrillo hueco en la tabiquería.

Mencionamos en este apartado establecimientos para cantinas en tres de los cuatro puntos de parada iniciales de este trayecto, careciendo del mismo la estación más importante: Moreda de Aller. Inferimos aquí dos alternativas. Primero, dadas las mayores dimensiones del edificio de viajeros, cabe la posibilidad de que la cantina se instalase como una dependencia más del mismo. No obstante, respecto a esto debemos señalar que el proyecto consultado no incluye previsiones en este sentido. Segundo, toda vez que la estación de Moreda se encuentra dentro

del casco urbano de la localidad es posible que la necesidad de una cantina se viese atenuada por la existencia de locales afines en las proximidades.

Finalizado el ciclo del carbón, el consiguiente cierre de las explotaciones privó a las cantinas de esta línea de su clientela más fiel. Por otra parte, la proliferación del vehículo privado que redujo drásticamente el número de viajeros por ferrocarril contribuyó a acelerar la pérdida de perspectivas de negocio para estos establecimientos determinando su cierre. Durante las recientes intervenciones para mejorar la línea y los servicios prestados por ella, acaso con la intención de mejorar la imagen desprendiéndose de vínculos con el pasado, todos los edificios anteriormente dedicados a cantina fueron derribados.

EDIFICIOS AUXILIARES

Además de edificios orientados al público (viajeros, urinarios, cantinas) el ferrocarril precisa de una serie de construcciones de uso interno, quizá menos

agraciados estéticamente pero esenciales para su funcionamiento. Almacenes, talleres, cocheras de locomotoras y material móvil y, en los tiempos de la tracción vapor, depósitos de agua constituyen de modo general los edificios auxiliares del ferrocarril.

El tráfico de mercancías en detalle y su tránsito entre el ferrocarril y la carretera fue habitualmente atendido desde almacenes o hablando con mayor propiedad muelles cubiertos y descubiertos. Las cuatro estaciones del valle del Aller fueron dotadas con instalaciones de este tipo. El modelo aplicado deriva del fundacional de la compañía, instituido por Valentín Gorbeña a principios del siglo XX, demostración palpable de como el principio de economía permitió hasta bien entrado el siglo la apropiación de patrones previamente autorizados y la utilización estandarizada de elementos arquitectónicos. Se trata de pequeñas naves de 4,25 metros de anchura por 20,00 metros de largo cuya altura hasta el arranque de la cubierta no excede de 4,20 metros. Los lados mayores abren cuatro portones enfrentados paralelamente para facilitar el trasbordo de las mercancías de un medio de transporte a otro. Sobre este esquema general se introdujeron ligeras variaciones; así, el de Collanzo fue dotado de un piso superior destinado a dormitorio de agentes mientras que el de Moreda, sin duda para armonizar con el aspecto exterior del edificio de viajeros, fue decorado con piezas irregulares de piedra artificial. Hasta fechas muy recientes se conservaban todos los muelles cubiertos del trazado, faltando en la actualidad el de Piñeres.

La prolongación meridional de la línea del Vasco no precisó la construcción de talleres propios dado que la compañía disponía en Oviedo de instalaciones adecuadas. En cambio, sí aportó un nuevo ejemplar de cochera de locomotoras localizada en la estación término de Collanzo. Prevista en el proyecto de Javier Marquina de 1925, los autores del replanteo definitivo modificaron su emplazamiento, desplazándola en dirección a Ujo, a un lugar que necesitaba menor movimiento de tierras y ofrecía la ventaja de un terreno más firme. Además, ampliaron su condición hasta darle categoría de Reserva, rango superior que implica una dotación de personal encargado de pequeñas labores de reparación y mantenimiento sobre

las locomotoras obligadas a pernoctar en la estación. El cocherón de Collanzo responde a la habitual nave basilical prolongada longitudinalmente. Construida con materiales contemporáneos y despojada de referencias estilísticas al periodo de la Industrialización Histórica, abre en el costado sur un gran portón para el acceso de las locomotoras mientras que ocho pares de ventanas en el lado oriental permiten la iluminación de las dependencias interiores destinadas a almacenes de piezas de repuesto y locales para las tareas de conservación.

Aunque este texto trate principalmente de las construcciones realizadas por el ferrocarril Vasco-Asturiano, dentro de este apartado no podemos dejar de mencionar una pequeña cochera localizada en el camino de acceso a la estación de Piñeres. En su día albergó y protegió la locomotora al servicio de alguna de las empresas cuyos productos se facturaban en este enclave -la de Hulleras de Turón casi con completa seguridad-, mientras que ahora permanece semioculta entre maleza, escombros y cajas de envases vacíos. Realizada en hormigón portante y cemento hidráulico por algún anónimo maestro de obras, se distingue por su tejado con falso linternón y un óculo frontal de ventilación.

Antes de terminar queremos hacer una reseña de los depósitos de agua construidos para alimentar las Krauss y Baldwin que con mayor o menor fatiga recorrieron el itinerario Ujo-Collanzo y viceversa. Dado que en la actualidad no se conserva ninguno de ellos debemos atenernos a los documentos gráficos que atestiguan su existencia al menos en Moreda y Cabañaquinta. Al mismo tiempo, nos extraña la ausencia de los mismos en la estación término puesto que en ella pernoctaban las locomotoras y parece el lugar más idóneo para efectuar un aprovisionamiento general después de rendir viaje y antes de iniciar el siguiente servicio.

Salvo excepciones puntuales, no fue el Vasco una compañía proclive a la construcción de elevados depósitos de gran volumen. Antes bien, se caracterizaron por su escasa altura y una capacidad ajustada, tendencia aplicada igualmente en los erigidos en la línea que nos afecta. Un vaso cilíndrico de hormigón sobre pies del mismo material, capaz de almacenar >>

nueve metros cúbicos de agua se levantaba en Cabañaquinta. Poco merece destacarse de esta pieza: ni ofrecía una silueta airosa ni un volumen excepcional ni el hormigón constituía un rasgo novedoso en las fechas de su construcción. El de Moreda seguía un patrón diferente ya contemplado en otras estaciones de esta compañía. Denominado “Tanque” en los planos presentados ante el Ministerio de Fomento, se trataba de un cajón roblonado de seis metros cúbicos de cabida levantado a 2,50 metros sobre columnillas también metálicas. En la utilización de componentes industriales sin ningún tipo de contaminación estilística y en su propia excepcionalidad dentro de esta tipología ferroviaria radicaba su principal atractivo.

LOS APEADEROS

Entre los puntos de parada originales se fueron intercalando varios apeaderos dotados de andén y una marquesina para el refugio de los viajeros.

LÍNEA DE UJO A COLLANZO			
Punto de parada	Concejo	P.K.	Cronología
Santa Cruz	Mieres	25,815	Verano 1987
Caborana	Aller	28,858	14/07/1970
Moreda	Aller	30,185	15/07/1934
Oyanco	Aller	32,349	17/07/1974
San Antonio	Aller	34/562	22/05/2003
Piñeres	Aller	35,649	27/01/1935
Corigos	Aller	36,311	22/07/1994
Santa Ana	Aller	38,959	07/09/1993
Cabañaquinta	Aller	40,804	15/07/1934
Levinco	Aller	43,217	11/12/1976
Collanzo	Aller	47,644	27/01/1935

El más antiguo de estos nuevos enclaves fue el apeadero de Caborana. Su incorporación ya se anunciaba como próxima durante la inauguración de la línea en 1934 y a pesar de ello, los vecinos de la localidad tuvieron que esperar casi cuatro décadas para su verificación. Inaugurado oficialmente el 14

de julio de 1970, su consecución se equiparaba en la prensa regional a la obtención de la independencia como parroquia, la construcción del Centro Sindical y del templo correspondiente, aproximadamente coetáneo del apeadero. La fuente consultada señala que fue sufragado por el Ayuntamiento de Aller, con coste de 600.000 mil pesetas, y construido bajo la dirección del maestro de obras municipal, señor Mallada.⁸

Arquitectónicamente se limita a un refugio cerrado verticalmente por tres lados y cubierto con piezas de uralita con una superficie cubierta de 60 metros cuadrados. A un esquema similar responden los apeaderos de Oyanco y Levinco, inaugurados en 1974 y 1976 respectivamente. La única diferencia respecto a Caborana radica en que, al menos el de Levinco, reservó un habitáculo para el agente encargado de la venta de billetes⁹.

Los apeaderos de los años 80 y posteriores reducen su presencia a una marquesina realizada con soportes de aluminio y fibra de vidrio. Este diseño supone la ejecución con nuevos materiales de los abrigos o refugios de pasajeros ejecutados en madera y ya previstos en los manuales de ingenieros redactados a mediados del siglo XIX. ■

8 Guillermo F. Lorenzo, *Pequeña historia del ferrocarril en Aller*, pp. 160-162. En el Archivo General del Principado de Asturias figura la autorización para la construcción de este apeadero. Según esta documentación, el proyecto fue realizado por el ingeniero del Vasco, Federico Laviña Calvo y el gasto corrió a cargo del Ayuntamiento de Aller. El presupuesto estimado por el ingeniero era de 112.656,35 pesetas con un plazo de ejecución de tres meses. AGPA, expediente 655/2.

9 El apeadero de Oyanco también dispuso de oficina para la venta de billetes pero la construcción original fue destruida por un incendio en fechas recientes. En sustitución Feve instaló una marquesina acristalada sobre soportes metálicos. Eduardo José Fernández Martínez, *El Ferrocarril de Ujo-Taruelo a Collanzo. 75 años del Vasco-Asturiano por el valle del Aller (Asturias)*. Pp.169-170.

ANEJO

CONSTRUCCIONES DE LA LÍNEA DE UJO A COLLANZO EN EL CATÁLOGO DE PATRIMONIO HISTÓRICO-INDUSTRIAL DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS			
ESTACIÓN	Nº FICHA	EDIFICIO	SITUACIÓN EN 2009
Moreda	255	Edificio de viajeros	Conservado
Moreda	256	Muelle cubierto	Conservado
Moreda	257	Urinarios	Conservado
Piñeres	259	Edificio de viajeros	Conservado
Piñeres	260	Muelle cubierto	Demolido
Piñeres	261	Cantina	Demolida
Piñeres	262	Urinarios	Conservado
Cabañaquinta	249	Edificio de viajeros	Conservado
Cabañaquinta	250	Muelle cubierto	Conservado
Cabañaquinta	251	Cantina	Demolida
Cabañaquinta	252	Urinarios	Conservado
Collanzo	264	Edificio de viajeros	Conservado
Collanzo	265	Muelle cubierto	Conservado
Collanzo	266	Cantina	Demolida
Collanzo	267	Placa giratoria	Desaparecida
Collanzo	268	Urinarios	Conservado



UN HOMENAJE A NUESTRO FERROCARRIL

La historia del ferrocarril de Ujo-Taruelo a Collanzo comienza a principios del siglo XX por la importancia que supone el transporte del carbón allerano a los centros de distribución y consumo regional, además de mercancías generales y sobre todo, de personas. Una historia que está llena de obstáculos y que serán superados gracias al tesón de las gentes del Aller y su Ayuntamiento, arriesgándose económicamente con un préstamo bancario para que, gracias a esta aportación convencer a la empresa constructora: el Vasco-Asturiano.



EDUARDO JOSÉ FERNÁNDEZ MARTÍNEZ / GEÓGRAFO.

Esta historia, tan ligada al concejo de Aller merecía un homenaje y en 2008, el Ayuntamiento de Aller recibe una propuesta para celebrar en el mes de Julio de 2009 una serie de actos para conmemorar la llegada del ferrocarril Vasco-Asturiano y que fuera un acto institucional de apoyo a esta línea ferroviaria.

Finalmente, desde la Concejalía de Cultura con su edil Santos Fernandez Fanjul (Titi) se acepta esta propuesta y comenzaron los preparativos de los actos, solicitando para ello la colaboración de FEVE, como actual gestora de la línea y que aceptó de manera entusiasta.

Los actos se prepararon para el día 15 de Julio de 2009, fecha en la que precisamente se cumplían los 75 años de la inauguración del tramo entre Ujo-Taruelo y Collanzo y consistieron en la circulación de un tren entre Moreda de Aller y Cabañaquinta. En este tren se dio cita, tanto las autoridades locales encabezadas por el Alcalde Gabriel Pérez Villalta como los responsables de la propia FEVE, con el Presidente Angel Villalba y su Director General, Amador Robles.

Durante el viaje, los directivos de FEVE pudieron compartir con los vecinos la importancia de la línea, así como de su recorrido y lo que significa este



◀◀
TREN ESPECIAL.

ferrocarril para el concejo de Aller y sobre todo su potencial.

Una vez en Cabañaquinta, se realizó el descubrimiento de una placa conmemorativa en la fachada del cuerpo principal de la estación y que da a la Avenida Francisco Cabrera (precisamente el ingeniero que diseñó el replanteo de la línea en 1929), placa que reza:

“En recuerdo de los que hicieron posible la llegada de este ferrocarril a Cabañaquinta. Ayuntamiento de Aller-Feve. 15-Julio-1934 / 15 –Julio – 2009”.

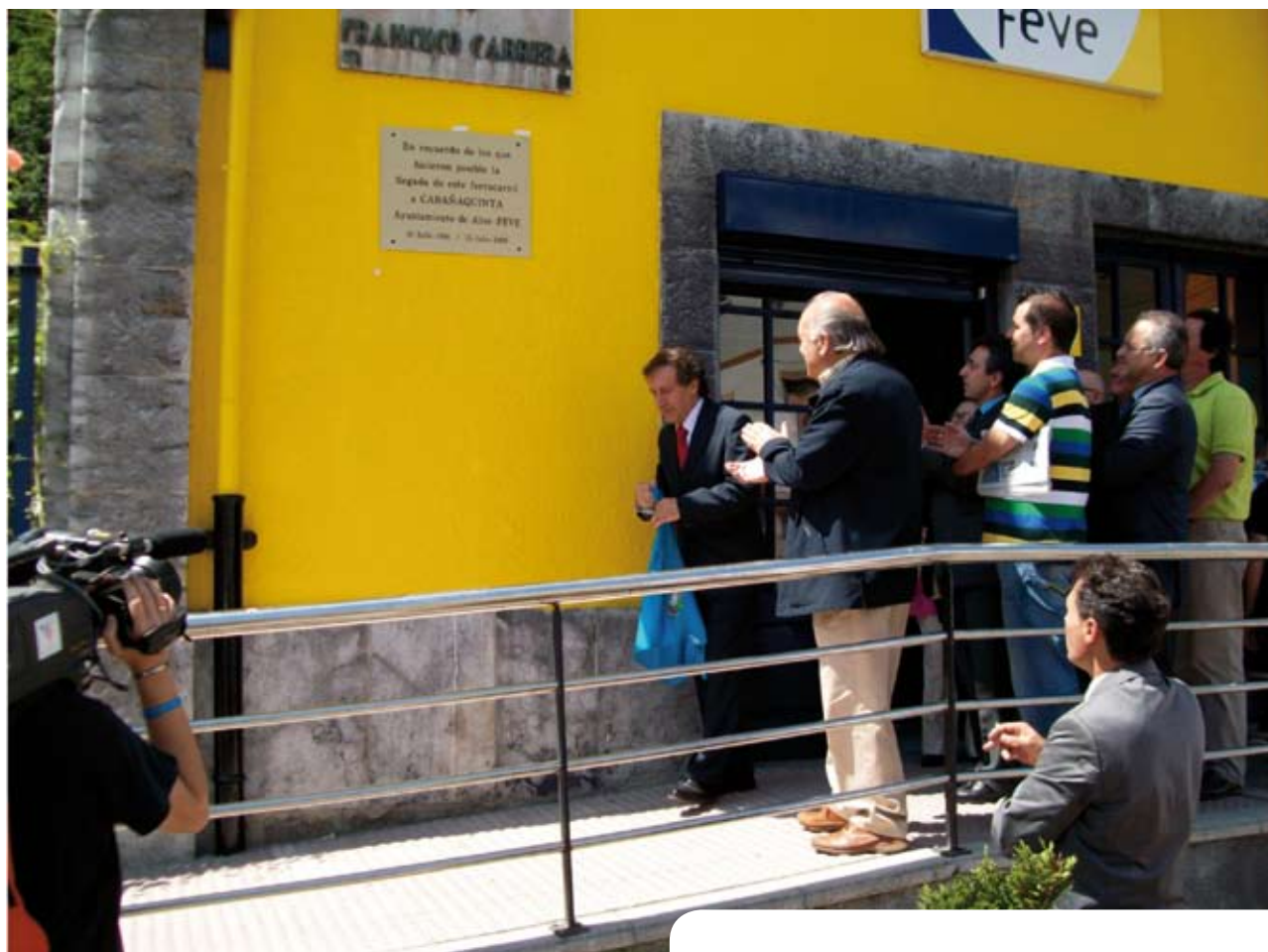
Tras este acto, las autoridades y los invitados, así como el numeroso público allí congregado se desplazó hacia el edificio del Ayuntamiento, donde se tenía previsto la celebración de un acto institucional.

El acto constaba de una serie de discursos a cargo del Alcalde, Pérez Villalta, así como del presidente de FEVE, Ángel Villalba. Ambos, en cada discurso,

remarcaron la importancia de este ferrocarril tanto en el desarrollo económico en la historia del concejo como en el futuro, con el refuerzo de servicios y la mejora del material móvil o que se de vía libre a una reivindicación ya muy arraigada: la ampliación del ferrocarril a Felechosa. Esto fue remarcado por Ángel Villalba en su discurso, confirmando que FEVE ya estaba comenzando a realizar los primeros estudios de viabilidad y previos al encargo de los proyectos de construcción y tramitación ambiental.

Además, el Director General, Amador Robles sorprendió a los presentes con el anuncio de que para el mes de Setiembre se pondría en marcha la circulación de un tren turístico en esta línea para complementar la oferta de FEVE en esta materia, dando respuesta así a otra de las demandas del concejo desde hace unos años.

Finalizados los discursos, el Concejal de Cultura >>



DESCUBRIMIENTO DE LA PLACA CONMEMORATIVA DE LA ESTACIÓN DE CABAÑAQUINTA.

Santos Fanjul procedió a concluir el acto principal con la presentación de un libro escrito para la ocasión: “El ferrocarril de Ujo-Taruelo a Collanzo. 75 Años del Vasco-Asturiano en el valle del Aller”, tras el cual se realizó la correspondiente firma de ejemplares por parte del autor.

EN EL VERANO, TODO SON NOVEDADES.

FEVE, para reforzar los servicios en la línea de Collanzo, adquiere dos unidades de tren a los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC), en concreto dos unidades diesel de la serie 3000 a FGC, tren compuesto de dos unidades motores y un remolque intermedio.

Pero la otra novedad indiscutible y ya anunciada por FEVE, se produce la creación de un tren turístico: el “Tren del Alto Aller”. La presentación oficial tiene lugar en la Feria de Muestras de Asturias en Gijón, en la que su Director Gerente de Trenes Turísticos de FEVE, Jose Antonio Rodriguez, presenta las características del tren, del recorrido y su precio, así como de las fechas de circulación, entre Septiembre y Octubre.

Y EN OCTUBRE... LAS NOVEDADES SE CUMPLEN Y OTRAS MÁS.

Una novedad que nos depara esta línea son las actuaciones de mejora y adecuación del apeadero de

Caborana y su sustitución por una marquesina más pequeña y realizada en metal y vidrio, similar a otros apeaderos de la compañía.

En cuanto al tren turístico “El Tren del Alto Aller”, se pone en funcionamiento el sábado 19 de Septiembre, con circulaciones los sábados 26 de septiembre, 3 y 10 de octubre. El recorrido comienza en la estación de FEVE en Oviedo y recorre la línea de Oviedo a Trubia, la antigua línea de RENFE, y desde Trubia al concejo de Aller por la vía del Vasco-Asturiano.

“FEVE diseña el recorrido en tren desde Oviedo hasta el apeadero de Caborana, donde los viajeros son recogidos por un autocar y la guía del viaje, para comenzar el recorrido turístico por el concejo. En el comienzo del viaje hacia Santa Ana, se van viendo los pozos Santiago, San Jorge y San Antonio, así como el territorio que forma el Bajo y Medio Aller.”

En Santa Ana los visitantes se desplazan a pie hasta la Torre de Soto, donde se les indica la historia de este mítico monumento allerano, y después se realiza la visita a la ermita de Nuestra Señora de Miravalles. De aquí se desplazan de nuevo al autocar, que les llevará a San Vicente de Serrapio, descubriendo esta iglesia y sus leyendas, dejando a los visitantes con la boca abierta por la arquitectura y decoración del edificio, así como del paisaje que lo rodea en el exterior.

De Serrapio, los viajeros son trasladados a Les Foces del río Aller, quedando impresionados por la

espectacular belleza de este desfiladero calizo y de la habilidad del conductor del autobús para dar la vuelta y regresar.

A la hora de la comida, el grupo se traslada a Fellechosa para comer en un conocido restaurante de la localidad, donde se pudo degustar de un magnífico pote asturiano y truchas de nuestro Aller, para finalizar con un energético postre a base de panchón, buen preliminar para el San Martín de Moreda.

Ya por la tarde, se visita la fábrica de miel “Rio Aller” situada en la localidad de Cuevas, en la que se explican los procesos de elaboración de la miel desde que la abeja lo elabora en el panal hasta el etiquetado del bote, dejando boquiabiertos a los más pequeños y a los no tan pequeños.

Tras esta visita, la excursión encamina al visitante hasta el Molín de Peón en El Pino, a las puertas del segundo desfiladero del concejo, Las Foces del Pino. Aquí la visita se realiza al centro de alevinaje y cría de trucha en cautividad de la Asociación “El Maravayu”, donde se explican todos los procesos y se muestra al visitante no solo el origen del Molín de Peón, sino el proceso de crecimiento de la trucha desde su nacimiento hasta que adquiere la madurez necesaria para su suelta en los ríos.

Con esta visita, concluye el viaje y los visitantes son trasladados en autocar hasta la estación de Moreda de Aller, donde de nuevo cogen el tren para dirigirse a Oviedo y así finalizar esta jornada tan intensa.

>>

 APSA COMERCIAL TÉCNICA INTEGRAL Polígono de Rocas, 3 C/ Benjamín Franklin, 344 33211 Gijón (ASTURIAS) Tfno.: 985 168 686 · Fax: 985 167 404 apsa@apsanet.com · www.apsanet.com 	<i>Estudios y proyectos llave en mano</i> <i>Presupuestos a medida sin compromiso</i> Obras e Interiorismo • Mobiliario de Oficina • Mobiliario Clínico y 3ª Edad Equipamiento de Hostelería • Informática • Mobiliario Escolar • Material de Oficina Material Didáctico y Deportes • Equipamientos Audiovisuales • Mobiliario de Colectividades • Tecnología y Laboratorio • Equipamiento de Oficina 
--	--



DIRECTOR GENERAL FEVE, ALCALDE DE ALLER, PRESIDENTE DE FEVE Y PRIMER TENIENTE DE ALCALDE.



UN MOMENTO DEL ACTO EN EL AYUNTAMIENTO DE ALLER. DE IZQUIERDA A DERECHA EDUARDO J. FERNÁNDEZ, ÁNGEL VILLALBA, GABRIEL PÉREZ VILLALTA, AMADOR ROBLES Y SANTOS FANJUL.



INTERIOR TREN ESPECIAL.

Lo que no cabe duda es que el éxito de este tren ha sido evidente alcanzando un número notable de viajeros, puesto que en los tres viajes realizados de forma oficial, la media de viajeros ha sido de 76 viajeros por tren, por lo que FEVE ha decidido dar continuidad a esta iniciativa y durante 2010, este tren vuelve a circular, aumentando su periodicidad.”

¿Y EL FUTURO?

Estas líneas conformaran los próximos capítulos de la historia del Vasco-Asturiano en el concejo de Aller y que dentro de veinticinco años, en 2034, esperamos contar para celebrar el centenario de esta línea.

Pero el futuro aún no está escrito y por el momento podemos hacer especulaciones sobre lo que va a ocurrir con la línea de Ujo-Taruelo a Collanzo, aunque esperemos sea para ver que se conserva, funciona y realiza un servicio público eficiente, además de ver su modernización y ampliación.

En este sentido, lo que actualmente está sobre la mesa es, precisamente, la modernización de la línea y cuyo proyecto se encuentra en fase de redacción y que corresponde, nada más y nada menos, que convertirla en una línea de Tren-Tram. Este concepto de ferrocarril trata de integrar el ferrocarril en tramos urbanos, sin necesidad de variantes o soterramientos, y mejorar los trazados existentes entre dos núcleos, aumentando la velocidad en esos tramos y así compensar la pérdida que hay al disminuir la ve- >>



EL TREN TURÍSTICO "DEL ALTO ALLER"
DESCANSANDO EN MOREDA.

localidad en los tramos urbanos.

El Gobierno del Principado de Asturias ha adjudicado la redacción del estudio informativo para la implantación de un sistema Tren-Tram para la co-

marca del Caudal, con el fin de modernizar la línea y conectarla con el resto de las actuaciones ferroviarias previstas en la zona central de Asturias, basadas en el mismo sistema.

CANTERA

El Reguerón S.L.




ÁRIDOS CALIZOS



www.cer.es

Vinoteca

Casa Lin

Avda. Colón, 14
Tel: 985 274 489
Oviedo




Productos Alleranos

Embutidos casa Milia

entrecot de bucy

ensaladas especiales

Delicias de León

cecina de bucy reserva



Aún no se conocen los detalles definitivos pero poco a poco, se van conociendo algunos detalles como la posibilidad de que el tren-tram circule por Mieres (como hace veinte años, cuando el trazado de FEVE estaba en el casco urbano antes de construir la actual variante) y con paradas en el Campus de Barredo, en la estación del Vasco y en Seana, para hacer una estación intermodal con RENFE.

¿Y en el concejo de Aller? Unos estudios previos no contemplaban la ampliación a Felechosa, pero si que en Moreda de Aller se proyecten dos estaciones: una en Sotiello, cerca del actual instituto y otra en las proximidades del Centro de Salud.

Lo ideal a opinión del autor de este artículo es que la línea de Fuso a Collanzo tiene que modernizarse desde otro punto de vista que el de “rehacer la línea” por completo. En este caso, las líneas que deberían seguirse pasan en primer lugar por la construcción de variantes y modificación de curvas para aumentar la velocidad a 100 km/h, la construcción de dos estaciones intermodales en Ablaña y Mieres para conectarlo a Cercanías RENFE, la electrificación de la línea hasta Trubia, una variante y nueva estación en Moreda de Aller, así como la ampliación de la línea a Felechosa y al Valle del Río Negro.

En cuanto a la ampliación a Felechosa, iniciativa que sigue estando presente en el valle, está incluida dentro del Plan Estratégico de FEVE (con horizonte al 2012) y cuyo presidente, Ángel Villalba, indicó en su intervención durante los actos del 75 Aniver-

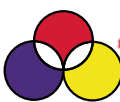
sario de la línea, que se estaba previsto la realización de los estudios finales.

FUENTES CONSULTADAS:

- Diario La Nueva España, entre Mayo y Diciembre de 2009.
- Diario La Voz de Asturias, ídem.
- Boletín Oficial del Principado de Asturias (BOPA)
- Ayuntamiento de Aller
- FEVE, Gerencia de Viajeros Asturias, Galicia y Murcia

PARA SABER MÁS DE LA LÍNEA DE UJO-TARUELO A COLLANZO:

El ferrocarril de Ujo-Taruelo a Collanzo. 75 Años del Vasco-Asturiano por el valle del Aller (Asturias). Eduardo J. Fernández Martínez. Cultiva Libros. Madrid, 2009. ■



BARTUSOL, s.l.
pinturas industriales




Pol. Puente Seco
Veriña
985 32 96 15
Pol. Bankunión II
985 32 97 00
Fax: 985 32 23 42
Móvil: **649 94 54 17**
33211 Gijón

www.bartusol.com
bartusol@fade.es

**APLICACIÓN
DE PINTURA INDUSTRIAL**
CHORRO DE ARENA
GRANALLADO
METALIZACIÓN
TRATAMIENTOS ESPECIALES



**Constructora
CUERIGO, S.L.**

- ❖ Construcción de chalets
- ❖ Todo tipo de arreglos de albañilería



Carretera General
Nº33 Bajo - 33686
Collanzo - Aller - (Asturias)
Tlf: 985 487 120
Móvil: 629 629 388

EL AYUNTAMIENTO, ANTE EL FERROCARRIL

El 24 de febrero de 1916, con el deseo de que se construya el tren de Ujo a Collanzo, se presenta en el Ayuntamiento una moción que velando por los intereses del pueblo pide al Ayuntamiento se dirija a los poderes públicos haciéndoles ver que su construcción aliviaría en casi su totalidad la crisis de la Hullera Nacional al poner en explotación una de las cuencas mineras más ricas de la Provincia. Pide también se designe una comisión en el seno de la Corporación con el fin de realizar las gestiones oportunas para su construcción. La moción añade que se solicite la colaboración: a los dueños de los cotos mineros establecidos en Aller, a la Cámara de Comercio, a los directores de los ferrocarriles Vasco y Norte y a cuántas entidades se crea necesario. Se solicita que con este fin se realice una reunión en la capital de la Provincia. Discutida la moción, la comisión quedó formada por el Alcalde, Luis Díaz y los concejales Faustino Vigil y Manuel González.



TEXTO: JOSÉ VÍCTOR CANAL.

El 26 de abril de 1918 el Pleno del Ayuntamiento se muestra preocupado ya que ha quedado desierta la primera subasta del ferrocarril de Ujo a Collanzo y se acordó que se dirija al Conde de Sagasta y al senador por esta provincia, Nicolás Alas Pumariño interesándoles recomienden al Ministro de Fomento que anuncie a la mayor brevedad la segunda subasta de este ferrocarril.

SE CREA LA ENTIDAD LOCAL MENOR DE MOREDA

El 24 de marzo de 1925 se constituye la Entidad Local Menor de Moreda. Se nombrará el Presidente y la comisión Permanente. Preside la mesa el vocal

de más edad Manuel Fanjul Vázquez. Se realiza en el salón de sesiones del ayuntamiento y participan los doce vocales de la Junta Parroquial, que eran Juan Bernardo, Antonio García, Máximo Suárez, Juan Antonio Cordero, Manuel Fanjul, Alfredo Fernández, Gregorio Suárez, Jesús Sánchez Morán, Silvino García, Cesar Díaz y M. Bayón. Quedan nombrados, para Presidente Juan Bernardo Carabia, primer vocal propietario Jesús Sánchez Morán y segundo vocal propietario Cesar Díaz Castañón.

El sábado 2 de mayo de 1925 se celebra en la Diputación Provincial una Asamblea que va a tener gran importancia. Se trata de las comunicaciones con León y en especial del ferrocarril de Ujo a Matallana. Preside la sesión el presidente Jove y Bravo acompañado por el presidente de la Diputación de



CABAÑAQUINTA.

León y el alcalde de Aller Benjamin Bernardo. Asisten: por León, el Presidente, el Vicepresidente de la Diputación y el diputado Norzagaray; el alcalde y tres concejales de Cármenes; el alcalde de Vegacervera y el alcalde y dos concejales de Matallana. Por Asturias el alcalde, el teniente de alcalde y el secretario de Langreo; el alcalde de Aller, Benjamín Bernardo, seis concejales, el ingeniero municipal y el secretario; por Mieres y Lena sus alcaldes.

Asisten también el director del Vasco Ramón Suárez Pazos, Antero Coronas en nombre de Ferrocarriles Económicos, el Marqués de Vega de Anzo representando al Consejo Provincial de Fomento, por la Cámara de Comercio José Cabeza, los Diputados Masip, Fontán y Galán, además de nutridas representaciones de entidades particulares.

El ingeniero Leonardo García Ovies da lectura a la memoria de los trabajos realizados hasta ahora. Los primeros, dice, datan del año 1907 cuando el ingeniero Coronas redacta el proyecto de noventa y

cinco kilómetros, por encargo de José Tartiere. Expone, igualmente, que la producción neta del carbón en el concejo es de 850.000tm que pueden valorarse en veinticinco millones de pesetas.

A continuación tomó la palabra el médico de Cármenes, Fidel Martínez, que enumera la riqueza hullera, forestal, agrícola y ganadera de la región por la que irá el trazado del ferrocarril Ujo a Matallana, destacando el valor económico y el turístico de la zona.

Al finalizar la Asamblea se redacta la siguiente conclusión: que se solicite que el ferrocarril Ujo-Matallana pase al grupo de los de carácter nacional, que se gestione una reducción del costo de la línea y se termina nombrando una comisión formada por los Presidentes de las Diputaciones de León y Asturias, los alcaldes de Aller y Cármenes y los directores de los ferrocarriles Económicos y Vasco.

Termina la asamblea con un banquete, celebrado en el hotel Francés.

>>



ACTOS PARA RECIBIR AL GENERAL HERMOSA.

El 3 de junio de 1925 el Pleno del Ayuntamiento de Aller acuerda aprobar la moción por la que se propone subvencionar cada kilómetro con 50.000pts y se solicita que la misma cantidad la ponga la Diputación de Asturias. Aspira la Corporación a que las empresas que cuentan con minas en el concejo ayuden con la misma cantidad que el Ayuntamiento y la Diputación por lo que la subvención se elevaría a doscientas mil pesetas por kilómetro.

Leonardo García Ovies, ingeniero, fue el encargado de reformar y dar vida al definitivo proyecto, contando con la colaboración del ingeniero Javier Marquina. El agente de la construcción de Ujo a Collanzo es Julio Mallada, y el agente de la construcción del ferrocarril de Collanzo es Benito García.

El director de las obras fue, el subdirector del Vasco Asturiano, el ingeniero Francisco Cabrera, por su colaboración en la obra se dio su nombre a la calle que une la carretera general con la estación de Cabañaquinta. El último domingo de julio de 1934 tuvo lugar en Cabañaquinta el homenaje que

le dedicó el Ayuntamiento, era alcalde Florentino A. Palacios. El banquete se celebró en los almacenes de la estación.

A una calle de Moreda se le puso el nombre de Conde de Guadalorce, que por entonces era el Ministro de Fomento, por la ayuda para realizar la construcción del ferrocarril.

EL GENERAL HERMOSA EN MOREDA.

El 23 de junio de 1925 el General Hermosa, miembro del Directorio Militar visita el concejo y ofrece apoyar la inmediata construcción del ferrocarril. A la entrada del concejo fue recibido por numerosos vecinos que acompañaban a la Corporación. Poco a poco se dirigió hasta la residencia, en Moreda, del director de la Industrial Gregorio Díaz. En la terraza se sirvió un lunch, mientras que la banda de música ejecutaba diversas partituras.

Seguidamente una comisión le entregó un álbum



DIRECTIVOS DE LA ENTIDAD LOCAL MENOR DE MOREDA.

con más de cuatro mil firmas en el que se explicaba el proyecto y se pedía su apoyo.

El 24 de setiembre de 1925 la Corporación queda enterada de una carta de la Gerencia de la Hullera Española manifestando que no ha podido recibir a una comisión del Ayuntamiento que estuvo a visitarle en Comillas por estar enfermo. Dice que pronto se trasladará a esta Provincia y traería resuelto el asunto del Ferrocarril.

En acta del día 7 de octubre de 1925 la Corporación, teniendo en cuenta que el proyecto debe registrar las variaciones impuestas desde su redacción en 1914 por la construcción de edificios, industrias, el río etc. y que los precios de los materiales y de la mano de obra han cambiado, acordó que el ingeniero Javier Marquina se encargue de estos trabajos ya que ha intervenido junto con el director de las obras municipales Leonardo G. Ovies en los trabajos de campo realizados en 8km.

El 8 de enero de 1926 la corporación Allerana quedó enterada de una carta del ingeniero Javier Marquina comunicando que ha terminado los estudios del proyecto reformado y de su remisión al Ministerio de Fomento, siendo portador del mismo Ramón Suárez Pazos.

INTENTOS DE CREAR EL MUNICIPIO DE MOREDA.

En sesión del 29 de enero de 1926 la Entidad Local Menor decide adherirse a una petición de varios vecinos de la Parroquia de Moreda en demanda de constituirse en nuevo Municipio Independiente con el nombre de Moreda, al mismo tiempo 1554 vecinos solicitan del ayuntamiento la segregación.

En esta reunión, celebrada en Moreda, la Entidad se compromete como persona jurídica y en nombre >>

de los vecinos, respondiendo con su firma, a sostener la obligación contraída por el Ayuntamiento de Aller a subvencionar con 50.000pts por kilómetro el ferrocarril hasta el límite de esta Parroquia. La parte a subvencionar por el municipio de Moreda sería mucho menor que la del ayuntamiento de Aller, que por otra parte perdería la mayor parte de sus ingresos ya que la mayoría de la población y las principales industrias quedarían en Moreda y sería incapaz de que el ferrocarril al menos llegase a Cabañaquinta.

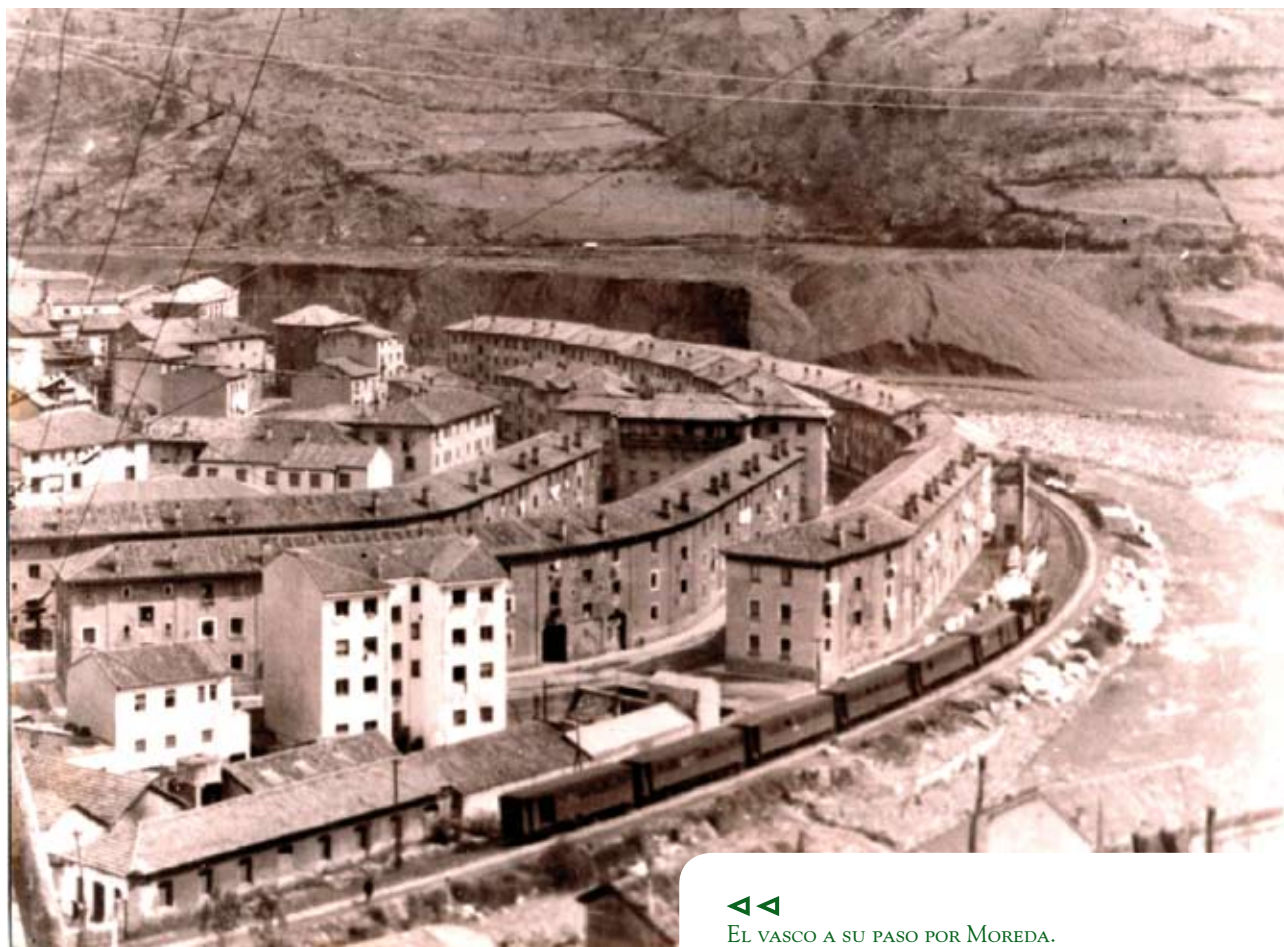
El ferrocarril será motivo de fuertes enfrentamientos entre los partidarios de la segregación y el resto de los Alleranos (parte media y alta del concejo).

En reunión del Ayuntamiento del día 23 de julio de 1926 se acuerda que vistos los gastos causados por la redacción del proyecto reformado que presenta el ingeniero Javier Marquina de la que se desprende un importe de jornales de 10.030,80pts y de ma-

teriales por valor de 1.214,55pts, siendo fijados los honorarios del ingeniero en 10.000pts. El ingeniero de obras municipales informa del ahorro conseguido teniendo en cuenta que con arreglo a tarifa el proyecto costaría 71.130,35pts y que al ayuntamiento le subirá a 23.245,35pts.

El 21 de noviembre de 1926 se hace lectura en el Pleno de la siguiente carta enviada a los concejales:

Es indiscutible, tras muchísimos años de existencia como Municipio no se ha sometido a su deliberación un asunto tan importante y de vital interés como el que motiva esta sesión, siendo por lo tanto de aplaudirse se haya convocado con la urgencia con la que se ha hecho y esa misma rapidez queda de disculpa que en lugar de una sesión del Pleno no se haya convocado una reunión de todas las fuerzas vivas del Concejo, como así es costumbre en casos análogos, ya que su organización precipitada podía dar origen a un fracaso.



EL VASCO A SU PASO POR MOREDA.



LA VÍA A LA SALIDA DE MOREDA.

Por eso afirman los firmantes que el Pleno antes de adoptar acuerdo alguno, relacionado con el escrito, deben oír las manifestaciones que vamos a exponer sin jactancia y seguramente reflejan el parecer del pueblo de Aller.

- Oponerse la Sociedad Hullera Española al proyecto del ferrocarril alegando que perjudica a sus intereses y en términos vagos señala como perjudicados por esta vía sus explotaciones mineras y las fincas de su propiedad, siendo necesario que estas afirmaciones las concretase para comprobarlas y si efectivamente resultase cierto el perjuicio solucionarlo.
- Que hubiese sido más noble, antes de presentar las reclamaciones, solicitar del Ayuntamiento se estudiase amistosamente una solución armónica con los intereses generales del Concejo.

Lejos de esto parece ser que el fin perseguido es poner toda clase de trabas para obstaculizar la tra-

mitación del expediente de subasta, buscando que el tiempo enfríe los ánimos con los que se lucha por el ferrocarril. Se propone una comisión del Ayuntamiento y las fuerzas vivas para que se trasladen a Ujo y para que se retire la reclamación presentada y que los técnicos estudien las variaciones necesarias al Proyecto. La Hullera Española entre los motivos que alega para oponerse era que estaban proyectados unos lavaderos y futuros Pozos, pero no presenta planos. Se dice que la verdad es que con el nuevo tren se impedirá a la Hullera Española tirar escombros al río, cosa que está prohibido, pero que realiza normalmente.

El 1 de agosto de 1927 el Ayuntamiento de Aller, en sesión extraordinaria acordó denegar la segregación de la Entidad Local Menor de Moreda.

En setiembre de 1927 los Ayuntamientos hulleros de Asturias envían un escrito al Ministro de Fomento solicitando la aprobación del expediente de subasta del ferrocarril Ujo a Collanzo.

>>



MÁQUINA ADORNADA CON LA SANTINA.

ENTREVISTA CON EL MINISTRO DE FOMENTO

El 7 de enero de 1928 el alcalde de Aller José Hevia se desplaza a Madrid con el fin de entrevistarse con el Conde de Guadalorce por entonces Ministro de Fomento.

La entrevista se le concede el día 11 y se le comunica que posiblemente en abril estaría subastado. Le informa igualmente que le ha visitado una comisión de León para hablarle de una variante del trazado del ferrocarril en sentido de que en lugar de pasar a León por el puerto de Piedrafita lo hiciese por San Isidro. El Ministro da por descontado la construcción del tramo de Ujo a Collanzo y pide se le informe de las empresas mineras que se van a beneficiar de la obra y que son la Industrial, la Hullera Española, Altos Hornos de Bilbao, minas del Caudal y del Aller y minas Descrita, siendo necesario demuestran la importancia del ferrocarril y de su aportación económica.

Ayuntamiento de Vegacervera, a 18 de marzo de 1928, alcalde Marcelo González García. El Alcalde manifestó que teniendo antecedentes dignos de atención que la Diputación Provincial de León y otras fuerzas vivas de la región Asturiana intentan recavar del Ministro de Fomento la construcción del tan necesario y beneficioso ferrocarril de Ujo a Matallana, considerando que para esta montaña a de ser de vida o muerte, de no llevarse a cabo, es muy necesario para ello pongamos de nuestra parte aún grabando nuestros intereses particulares la adhesión a los intentos de la Diputación de León y fuerzas vivas, este Ayuntamiento en Pleno y por unanimidad de todos los concurrentes a esta sesión acuerda:

-Adherirse a los acuerdos que la Diputación de León tome en beneficio y prosperidad de la construcción del ferrocarril de Matallana a Ujo por la ribera del Torio, atravesando el puerto de Piedrafita en el Ayuntamiento de Cármenes e introduciéndose en el concejo de Aller-Asturias.

-Que a fin de que al Estado no le sea tan gravoso



EL TREN A LA SALIDA DE LA ESTACIÓN DE MOREDA.
FOTO BOMBIETSA.

el desembolso de interés con motivo del pago de las expropiaciones de terrenos para la construcción de este ferrocarril, este Ayuntamiento por unanimidad acuerda ceder en cualquier tiempo gratuitamente los terrenos de común vecinal y particular que puedan ser objeto de expropiación para la construcción de la vía y dentro del territorio del Ayuntamiento de Vegacervera a cuyo pago de transacción se compromete y por último para que tenga valor y eficacia lo anteriormente acordado se estima la correspondiente certificación de este acta y se remite a la Diputación Provincial de León a fin de que se tenga en cuenta para los efectos del tratado del ferrocarril.

ACTA DE LA SESIÓN DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DEL 14 DE DICIEMBRE DE 1928.

Vistas las bases definitivas convenidas entre la comisión Municipal nombrada por el Pleno del Ayuntamiento en sesión celebrada el pasado 9 de setiembre de 1928 y el director Gerente de la sociedad de ferrocarriles Vasco Asturiano Ramón Suárez Pazos para determinar las condiciones con sujeción a las cuales este Municipio ha de satisfacer a dicha Sociedad la subvención concedida de 50.000pts por km que hacen un total de 1.135.200pts las que copiadas a la letra dicen:

1º- Ratificar una vez más el acuerdo concediendo la subvención en la proporción de 50.000pts por km.

2º- Situar el importe de la subvención en cuenta corriente a disposición de la sociedad Vasco Asturiano peticionaria de la concesión en el Banco de Crédito Local, para que vaya percibiendo a medida que presente certificaciones de obra ejecutada, sin que el abono mensual exceda de 200.000pts.

3º- La Sociedad concesionaria se obliga a ejecutar el total de las obras o sea, de Ujo a Collanzo en el plazo fijado en el pliego de condiciones y edicto de subasta y el Ayuntamiento mantiene la oferta de las 50.000pts por km. en el caso que por cualquier motivo la construcción solo alcanzase a Cabañaquinta, pero no concederá cantidad alguna y por lo tanto quedará sin efecto y será reintegrado lo que halla entregado y sus intereses si el ferrocarril solo llega a Moreda.

4º- El Municipio tiene gran interés y suplica a la Sociedad concesionaria que en lo posible ejecute cuanto antes obras dentro del término Municipal.
Alcalde: José Hevia Gutiérrez

Se acuerda fijar el día de mañana para firmar dicho documento público ante el Notario de esta villa y que en atención a la importancia que reviste el acto, para los intereses generales del concejo, se >>



ESTACIÓN DE COLLANZO.

nombren al Arcipreste y al Juez Municipal para que firmen en calidad de testigos y que se obsequie a todos los concurrentes.

En la Gaceta de Madrid de fecha 31 de octubre de 1928 la Dirección General de Ferrocarriles señala el 7 de enero de 1929 para la celebración de la subasta de concesión del ferrocarril estratégico con subvención del Estado de Ujo a Collanzo.

En marzo de 1929 se publica en el Boletín Oficial de la Provincia, es gobernador Eduardo Rosón, la relación de propietarios de fincas expropiadas para la construcción del primer tramo hasta Caborana. El 21 de diciembre de este año y siendo gobernador D. Francisco de Zuvillaga se publican las fincas a cultivo de la zona de Caborana y Moreda.

El 13 de setiembre de 1929 dieron comienzo por el contratista Antonio R. Arango, en los cargaderos de Moreda, las obras de construcción del ferrocarril, que habían sido adjudicadas el 7 de enero.

En noviembre de 1929 comerciantes de Caborana y el Presidente de la Entidad Local Menor de Moreda envían un escrito al Ayuntamiento para que gestione establecer una estación en Caborana y otra en Moreda en atención a la importancia comercial y elevada vecindad de ambos pueblos. Si no es posible dotar a cada pueblo de estación que la que se construya sea en un lugar lo más próxima posible a Caborana.

HUELGA DE LOS OBREROS QUE TRABAJAN EN SU CONSTRUCCIÓN

En enero de 1930 las obras se realizan entre Ujo y Valdegatín aunque se realizan lentamente.

Los primeros conflictos con los obreros aparecen cuando el 16 de junio de 1930 se ponen en huelga por los bajos salarios que cobran. Durará dos meses y medio, terminará con la renuncia de la contrata y siguiendo las obras por administración directa del Vasco.

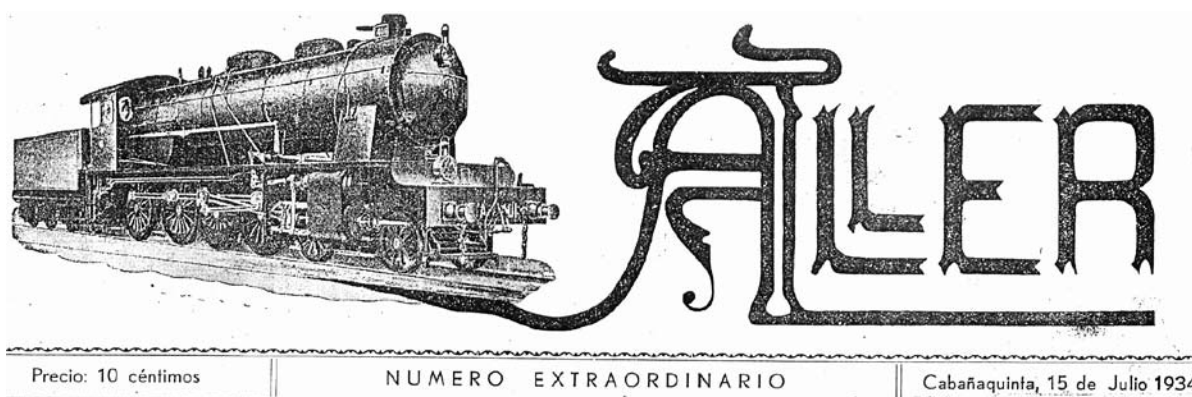
El 10 de octubre de 1930 la sociedad de oficios varios “El Compás”, presidida por Tomás Calvo, escribe al presidente de la Comisión de Arbitraje de las Obras del Vasco notificando que han nombrado dos obreros para representarlos en la mesa que discutirá los salarios, los trabajos en el agua y la edad de los pinches. El 21 de agosto de 1933, cincuenta y tres obreros del segundo tramo Moreda a Cabañaquinta no están de acuerdo con las votaciones celebradas, en Cabañaquinta y Collanzo, con el fin de aceptar la formula presentada por el inspector de Trabajo para solucionar la huelga. Presentan un escrito al Ayuntamiento y dicen que han sido engañados, piden ayuda al Ayuntamiento ya que desean aceptar la propuesta y empezar a trabajar. Igualmente ochenta del centenar de obreros del tercer tramo deciden la vuelta al trabajo. Solamente los del primer tramo oponen resistencia y siguen pidiendo una mejora en los salarios.

El 29 de noviembre de 1933 el Vasco Asturiano presenta en la Comisaria del Estado el proyecto de las calles de acceso a las estaciones de Moreda, Cabañaquinta y Collanzo.

El domingo 15 de julio de 1934 tiene lugar la inauguración del tramo Ujo a Cabañaquinta. Preside el acto el Director General de Ferrocarriles que llega procedente de Madrid a la estación del Norte en Mieres.

Desde aquí y acompañado por diversas autoridades se desplazó en automóvil hasta Cabañaquinta.

PARA TERMINAR VAMOS A RECORDAR AL SEMANARIO ALLER
QUE EN EL NÚMERO EXTRAORDINARIO PUBLICADO EL 15 DE
JULIO DE 1934 DECÍA ASÍ:



Fundado este modesto semanario con el exclusivo fin de laborar por la construcción del ferrocarril de este Valle, fue suspendida su publicación por causas ajenas a la voluntad de sus fundadores, contrayéndose entonces, por las tres únicas personas que en él laborábamos, el compromiso solemne de publicar su último número coincidiendo con la inauguración de la vía. Cumplimos gustosos lo prometido, lamentando de corazón que la maldita parca haya impedido que la prestigiosa pluma del apreciable compañero D. Constantino Fernández Corugedo (q.e.p.d.) tan querido por todos los alleranos nos haya privado de su valiosa colaboración. La redacción. ■

El 24 de enero de 1935 el Vasco llega a Collanzo.

* Archivo del Ayuntamiento de Aller y del autor

HUERTA, S.L.U.

- ♦ MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN
- ♦ SANEAMIENTO
- ♦ FONTANERÍA
- ♦ CALEFACCIÓN
- ♦ GAS Y GASOIL
- ♦ REFORMAS INTEGRALES DE VIVIENDAS

INSTALADOR AUTORIZADO

Oficina y Tienda:	Exposición:	Almacén:
Avda. Constitución, 68 bajo	Avda. Constitución, 37 bajo	Avda. Tartiere, s/n
Telf. 985 48 03 78	Telf. 985 48 28 55	Telf. 985 48 29 12
Fax 985 48 03 02		

33670 Moreda de Aller - Asturias

e-mail: saneamientoshuertasl@gmail.com

**AUTOS
RIO NEGRO S.L.**

**Alquiler de Autocares
y Líneas Regulares**

La Estación, 6. 33670 Moreda - Aller. Asturias

Tfno.: 985 482 003

rionegro@autosrionegro.com

EL FERROCARRIL: UN MEDIO DE TRANSPORTE QUE SE CONVIERTE EN UN RECLAMO TURÍSTICO.



TEXTO: CELIA VILAR LORENZO.

ITINERARIO TURÍSTICO POR EL CONCEJO DE ALLER.

De todos es sabido que el ferrocarril despierta pasiones entre muchos seguidores y fanáticos de este medio de locomoción, prueba de ello es el amplio número de asociaciones y colectivos que se declaran amigos del ferrocarril. Este entusiasmo cada vez llega a un mayor extracto de la población, y se convierte en una atractiva oferta para conocer y visitar los lugares hasta donde llegan las líneas de ferrocarril. Echando la vista hacia atrás, haciendo un breve viaje en el tiempo para conocer la historia del ferrocarril en el concejo de Aller, nos tenemos que remontar al 15 de julio de 1934, fecha

en la que se inaugura la ampliación del Ferrocarril Vasco-Asturiano, con el tramo de línea entre las poblaciones de Ujo y Cabañaquinta.

Algo más de seis meses más tarde se abre el tramo de vía entre Cabañaquinta y Collanzo, el 27 de enero de 1935, inaugurando así una de las principales arterias de comunicación a lo largo del valle del Río Aller.

En aquel momento el objetivo principal de esta línea era el de conectar las numerosas explotaciones mineras que habían en el concejo con los lugares en los que se realizaba el lavado y el clasificado del carbón. Esta línea permitía evacuar ingentes cantidades del mineral negro hacia los principales puertos de la región. A su vez, esta conexión ferroviaria era en



ERMITA VIRGEN DE MIRAVALLS.
FOTO: ARNAUD SPANI.

aquel entonces el transporte más rápido para los vecinos del concejo.

Hasta el pasado siglo la minería del carbón constituía el principal sector económico del concejo y, para la mayoría de las familias, su fuente de ingresos. La crisis de la actividad minera ha obligado a las administraciones a favorecer el desarrollo de sectores económicos alternativos en las comarcas mineras.

En este sentido, el turismo se revela como uno de los sectores clave en el concejo de Aller, debido al gran inventario de activos que su territorio posee.

SUBIMOS AL TREN.

Una interesante propuesta para conocer el municipio es subir al tren que recorre el valle y visitar los principales recursos turísticos situados en el entorno de las estaciones y apeaderos de esta línea.

La primera parada la haremos en Caborana, una

localidad que en la actualidad tiene 1.388 habitantes, número que años atrás fue muy superior. No pasarán desapercibidos a nuestros ojos los pozos mineros de San Jorge y Santiago, este último aún en explotación. El pozo San Jorge fue el primero en construirse en el año 42 por la Sociedad Hullera Española, la empresa concesionaria de la explotación, permanece inactivo pero hace las veces de pozo auxiliar de su vecino el Pozo Santiago. Éste fue el último en construirse por la misma empresa en el 52, aunque su aspecto actual responde a una remodelación integral realizada por iniciativa de Hunosa en el 89.

Al hablar de estas explotaciones mineras es imposible no hacer referencia al Marqués de Comillas, D. Antonio López, propietario, entre otras muchas empresas, de la Sociedad Hullera Española, siendo el coto minero de Aller uno de sus grandes negocios. Aunque es preciso mencionar que fue su hijo, >>



D. Claudio López Bru y segundo Marqués de Comillas, quien tiene un mayor impacto en la cuenca hulla asturiana. Necesitaríamos muchas líneas para hablar a fondo de la historia del Marqués de Comillas y de la SHE. Su proyecto empresarial incluía explotar los yacimientos mineros y establecer medidas de control social de sus trabajadores y, bajo una men-

talidad paternalista, llevó a cabo la construcción de viviendas, escuelas, hospitales y economatos, entre otros servicios, dirigidos a sus empleados.

La segunda parada la haremos en la localidad de Moreda, el mayor núcleo de población del concejo, en el que podremos observar el castillete del pozo San Antonio, cuya construcción se remonta al año



POZO SAN JORGE.
FOTO: CAMILO ALONSO.

48. Su actividad finalizó en el año 2003, aunque las labores de trabajo subterráneo se integraron en el pozo Santiago. Precisamente su inactividad ha propiciado que recientemente este pozo minero fuera elegido como escenario cinematográfico en varias ocasiones.

Continuamos el trayecto subiendo por el curso del río Aller, que nos acompañará durante todo el viaje. Un río que da nombre al concejo y que nace en el Puerto Vegarada a más de 1.500 m. de altitud. La siguiente parada la haremos en el apeadero de Santana, desde donde ya advertimos el lienzo de la fachada sur de la Torre de Soto, nuestra siguiente visita. Declarada Monumento Histórico-Artístico en el año 1975, su construcción se remonta al s. XI, aunque de aquella época no se conserva ningún elemento arquitectónico. La torre fue fruto de numerosas reformas y reconstrucciones a lo largo de su historia, lo que produjo alteraciones en su estructura. Los muros fueron construidos en mampostería y rematados con almenas cuadradas, mientras que para las esquinas se utilizaron sillares. Poseía una planta mixta en forma de “D”, de la que únicamente se conserva su tramo recto. En cuanto a sus propietarios, se tiene constancia que en el s. XII perteneció a D. Pedro Díaz de Aller, padre de Dña. Gontrodo. Posteriormente, desde el s. XIV al s. XX fue propiedad de la familia Bernaldo de Quirós.

Proseguimos a pie nuestro camino para visitar la ermita de la Virgen de Miravalles, situada en un entorno de belleza singular.

Construida en el s. XVIII, su planta es rectangular con una sola nave dividida en tres partes por dos arcos torales y posee bóvedas nervadas. Un pórtico rodea la nave por tres lados, el de la fachada y los dos laterales. En su interior se conserva un retablo de estilo rococó, en cuya hornacina central se guarda la imagen de piedra policromada de la Virgen de Miravalles, patrona del concejo de Aller, cuya datación corresponde al s. XIV. En el entorno de este edificio religioso se halla la conocida como Fuente Santa, donde cuenta la tradición oral que se apareció la Virgen. Cada 8 de septiembre se celebra en el campo de Miravalles una romería muy concurrida en honor a la Virgen de Miravalles.

Desandando el camino volveremos a Santana, para continuar nuestro periplo que ahora nos conduce a Cabañaquinta, capital del municipio. A unos dos kilómetros de esta localidad se encuentra la iglesia de San Vicente de Serrapio, declarada Monumento Histórico-Artístico. Merece la pena >>



TORRE DE SOTO.

FOTO: CAMILO ALONSO.

desplazarse hasta Serrapio para visitar este templo religioso, además de por su interés arquitectónico y artístico, por las maravillosas vistas sobre el valle que se pueden observar desde el emplazamiento elevado en el que está situado. Aunque en su esencia su estilo es románico, este templo sufre a lo largo de su historia diversas etapas constructivas y numerosas reformas. Este hecho ha transformado su planta original dando como resultado un pórtico en la fachada principal, una nave principal con techumbre de

madera y una cabecera formada por tres ábsides rectangulares cubiertos con bóveda de cañón. Además, posee una nave lateral en su lado sur y tres estancias en el lado noroeste: la sacristía, la estancia que alberga las lápidas y el baptisterio, donde se guarda la pila bautismal.

Tienen especial interés los capiteles de las columnas que sustentan el arco de triunfo de medio punto que separa el ábside del espacio que corresponde a los fieles. Los capiteles exteriores poseen una de-

coración con motivos vegetales, mientras que los interiores tienen una talla más laboriosa en la que aparecen diversos animales fabulosos. En la capilla central del ábside se conservan pinturas que corresponden al s. XVI.

En la estancia de las lápidas, adosada al lado noroeste de la nave principal y de construcción tardía, se conservan varias lápidas entre las que cabe destacar la fundacional, cuya traducción sitúa la fecha de la fundación del templo en el año 944 d. C., y el ara votiva dedicada a Júpiter. En esta última aparece una inscripción que ha sido estudiada por varios autores, que han concluido en diferentes lecturas, aunque todas parecen coincidir en la dedicatoria de este ara a Júpiter por dos gentilidades ástures los “Arronidaeci y Colliacini”, con el objeto de demandar bienestar para sí y para los suyos. Esta inscripción es de gran importancia al aportar información acerca del culto a Júpiter por pueblos indígenas, que a pesar de la llegada de los romanos, aceptaron los dioses del vencedor.

Merece la pena dar un paseo por, Cabañaquin-

ta, capital del concejo y acercarse a la plaza del Dr. Castañón que alberga un característico conjunto de casas, entre las que destaca la conocida como Casa del Canónigo. También merece especial mención el edificio del Ayuntamiento de Aller, que ya ha cumplido los 100 años de antigüedad. Es de estilo historicista y está estructurado en dos pisos, a él se accede a través un soportal con arcos de medio punto. El edificio está rematado con un templete que alberga el reloj. Cabe destacar la escalera de acceso a la primera planta, así como el artesonado del techo.

Continuamos el recorrido, admirando a lo largo del trayecto la hermosura del paisaje del concejo, uno de sus principales atractivos turísticos. Laderas recubiertas de un espléndido bosque en el que predominan especies autóctonas e impresionantes paisajes de montaña, son los protagonistas de este itinerario. Se acerca ya el final del viaje en la estación de Col. lanzo, desde donde nos trasladaremos caminando hasta la localidad de Santibanes de la Fuente. Allí visitaremos la iglesia de San Juan de Rumiera, un >>



IGLESIA DE SAN VICENTE DE SERRAPIO.
FOTO: CAMILO ALONSO.





IGLESIA DE SAN JUAN DE RUMIERA.
FOTO: CAMILO ALONSO.

templo románico declarado Monumento Histórico-Artístico. Su datación corresponde al s. XIII, aunque sufrió añadidos posteriores. Posee una nave rectangular con cubierta de madera, el ábside dividido en dos tramos, el primero cubierto con bóveda de cañón y el segundo con bóveda de cuarto de esfera. Además, adosadas a la nave se encuentran la capilla de S. Blas y la sacristía. Un gran pórtico construido con posterioridad a la época románica rodea al templo. Además, en su interior alberga pinturas en los ábsides e imágenes de gran interés.

Parece ser que el emplazamiento actual del templo no es original, sino que se trasladó desde un lugar próximo, la Corrada de Rumiera, debido posiblemente a un corrimiento de tierras.

Al lado del templo encontraremos el Tejo de Santibanes de la Fuente, espacio natural protegido bajo la figura de Monumento Natural. Tiene aproximadamente 20 m. de altura, 15 m. de diámetro de copa y 3,5 m. de perímetro de tronco. Su antigüedad no se conoce con exactitud, aunque debido a sus dimensiones se cree que podría superar los cinco siglos.

Llegamos ya al final del recorrido en el que no podemos dejar pasar la oportunidad comer en un restaurante local y degustar los más suculentos platos de la gastronomía tradicional allerana, forjada en años de tradición en los fogones. Platos como el pote de berzas con el tradicional compango (chorizo, morcilla, tocino y lacón), aquellos compuestos de



TEJO DE SANTIBÁÑEZ DE LA FUENTE.
FOTO: CAMILO ALONSO.

excelentes carnes roxas de vacuno o las succulentas carnes de caza (corzo, rebeco y jabalí), hacen las delicias de los más exquisitos paladares. Cabe destacar la calidad de los embutidos de la zona, así como el

picadillo, callos y demás derivados del cerdo. A los más golosos les cautivará el panchón, postre típico hecho a base de pan de harina de escanda, azúcar y manteca. ■

La Sotrabia

SECCIÓN COORDINADA POR ÁNHEL ÁLVAREZ LLANO



FESTIVAL ASE DE LA TONÁ ALLERANA

El pasado viernes día 20 de noviembre de 2009, en el Teatro Cine Carmen, tuvo lugar el Festival “Ases de la Toná Allerana”, concierto grabado en directo por la TPA.

La organización corrió a cargo de la propia TPA, la Asociación de Intérpretes de Tonada Allerana (AITA) y el Área de Cultura del Ayuntamiento de Aller, contando con la colaboración de Humanitarios de San Martín. El concierto se emitió el domingo día 29 a las 21,30 h. dentro del programa “Sones” que dirige Ismael G. Arias y presentan Sonia Fidalgo y Fernando Valle Roso.

Por el escenario desfilaron “Pandereteras d’Ayer”, del Grupo Folclore Ayerán; Jesusa Fernández (Chucha de Nembra); Concha Fernández, de Felechosa; Ricardo Díaz, de Bo; Enrique Castañón, de Nembra; Salvador Vázquez de Bo; Celestino González (Tino d’Arnizo); Maximino Solís, d’Uriés y Juan Luis García Lobo, de Nembra. El gaitero que acompañó algunos temas del repertorio fue Vicente Prado (El Pravianu).

El festival tuvo una gran acogida por parte del público que abarrotó el Teatro Cine Carmen, destacan-

do los organizadores la importancia del mismo debido a la peculiaridad de poder reunir a un grupo de cantantes que interpretan la Toná Allerana, una variedad de tonada propia del concejo de Aller considerada por los expertos de gran dificultad interpretativa. Como anécdotas reseñables, dentro del buen tono del concierto, hay que reseñar la emisión de un video sobre la canción Allerana; la presencia de Ricardo Díaz después de varios años sin subirse a un escenario; la interpretación de una parte de la misa cantada en latín por Salvador Vázquez, acompañado por el gaitero Gustavo Rodríguez y el esfuerzo de Chucha de Nembra que habitualmente interpreta tonada del centro. ■



Estaferia Ayerana ya está en Internet como revista digital a disposición de todo el mundo. Disponemos de una dirección y de un dominio: www.estaferiaayerana.es fácil de recordar y que esperemos esté en el apartado de ‘Favoritos’ de todos nuestros lectores. También los animamos a que difundan dicha dirección entre sus amigos y conocidos. Todos los números publicados pueden descargarse en formato ‘pdf’ y también visualizarse, artículo a artículo, o todo el ejemplar, mediante un visor interactivo. En la sección de Contactos pueden hacernos llegar sus comentarios y opiniones sobre nuestra revista. ■



XIV EXHIBICIÓN DE BOLOS “MEMORIAL ÁNGEL FERNÁNDEZ CASTAÑÓN”

El pasado día 7 de noviembre de 2009 se celebró en la bolera “El Quempu” de Nembra la XIV Exhibición de Bolos “Memorial Ángel Fernández Castañón”, en la modalidad de cuatreada. Para la ocasión se enfrentaron una Selección Allerana y la Selección Asturiana. Por la Selección Allerana compitieron Pipi, Isidro y Bernardo y por la Selección Asturiana, Chiruca, Nardo e Ibaseta. El resultado fue de 12 a 6 a favor de los alleranos aunque lo de menos fue el resultado lo importante fue el espectáculo que ofrecieron estos laureados jugadores de bolos.

Solamente por citar, en categoría individual y en competiciones oficiales, el palmarés de algunos de estos campeones cabe señalar que Bernardo Menéndez, “Bernardo”, cuenta con 2 campeonatos del mundo, 3 campeonatos de España y 9 campeonatos de Asturias, siendo el jugador con más finales disputadas, alrededor de 120. Isidro Álvarez, “Sidro el de Carabanzo”, cuenta con 3 campeonatos de España, 2 campeonatos de Asturias y 98 finales disputadas. José Alberto Menéndez, “Chiruca” logró un campeonato del mundo y un campeonato de Asturias y Ángel Ibaseta tiene en su poder un campeonato de Asturias.

Esta exhibición en memoria de Ángel Fernández Castañón fue organizada por la Sociedad Humanitarios de San Martín a través de su coordinador de bolos, Miguel Ungidos y con la inestimable colaboración de la Peña Bolística Nembra. Una peña que milita en la 3ª categoría y cuyos componentes son: Sabino Lobo González, Agustín Solís, Antonio González, Miguel González, José A. Alonso, Constantino Ordóñez y Víctor Fernández. ■



XV DÍA DE LA TONÁ ASTURIANA

El pasado día 6 de noviembre de 2009 en el Centro Social de Personas Mayores de Morada se celebró el Día de la Toná Asturiana en homenaje a José Manuel Vázquez Sánchez, “Pepe Pandiellu”, natural de la localidad de Bo.

El acto contó con la presencia de los cantantes Celestino Rozada, Marisa Valle Roso, Veneranda Fernández, Concha Fernández, Chucha de Nembra, Enrique Castañón, Salvador Vázquez, Maximino Solís, Juan Luis Lobo, Serafín González, Celestino González, el gaitero Alfonsín de Les Regueres y el monologuista “El Maestru”.

“Pepe Pandiellu”, forma parte de una saga familiar muy involucrada con la música y la toná asturiana. Su hermano Salvador Vázquez, cuenta con importantes galardones entre los que se encuentra el Premio Ciudad de Oviedo. Su otro hermano Víctor Vázquez también fue cantante de toná y en la actualidad es tamboriteru.

Sobrino de Víctor Sánchez, “Vítor el Gaiteru”, decano de los gaiteros alleranos y primo de Alejo Sánchez, hijo de Víctor, también cantante. El último eslabón de esta saga lo completan los jóvenes José Mª Losa y Gustavo Rodríguez, tamboriteru y gaiteru respectivamente.

Pepe, ya retirado de las actuaciones, estuvo presente en numerosos certámenes de hace unas décadas, como el reconocido Babel. Era un asiduo de los festivales que se celebraban en el Cine “Peñalba” de Bo para recaudar fondos para las fiestas de la parroquia. También hizo sus pinitos como cantante de la Orquesta Asturias y fue requerido por la prestigiosa Orquesta Royal. Este homenaje significó para él un entrañable acto de reconocimiento por el que se mostró muy agradecido tanto a los participantes como al Ayuntamiento de Aller, al Centro Social de Personas Mayores y a Cajastur que patrocinaron el evento. ■

XIII MUESTRA DE MÚSICA TRADICIONAL “TOCANDO PELOS PUEBLOS”



La Sociedad Los Humanitarios ufiertó'l pasáu día 24 d'ochobre de 2009 nel Auditoriu Cine Carmen de Morea la XIII Muestra de Música Tradicional “Tocando pelos Pueblos”. Un actu que forma parte de les actividaes culturales que Los Humanitarios celebren cada añu al rodiu de la so fiesta de Samartín.

“Tocando pelos Pueblos” ye yá, depués de trece años, una cita clásica pa los seguidores de la música tradicional ufiertando una amuesa variada del panorama folk de les diferentes Comunidaes del Estáu y, en dalgunas ediciones, tamién d'ámbitu internacional.

Nesta edición participaron los grupos Mielotxin (Nafarroa / Navarra), Zafra-Folk (Castiella) y Llangres (Asturies). Los tres grupos cuentan con un banyosu historial de premios, discos y actuaciones.

Mielotxin rellaboren la música tradicional al traviés d'una propuesta onde tien tanta importancia l'usu d'instrumentos populares como los bailles y los cantares, qu'interpreten n'español y n'euskera. Tienen editaos dos discos.

Premiaos n'importantes concursos como nel de Jóvenes Artistas de Navarra, nel Eurofolk de Illora (Granada), nel Concursu Folk Cuartu los Valles de Navelgas, nel Escenariu Prau de Cantabria, Concursu de Maketas Mendebala-Sopuerta (Bizkaia) o Fokez Blai d'Ermua (Bizkaia).

Compartieron escenariu con Hevia, La Musgaña, Berrogüeto, Eliseo Parra, Flook, Trádere y otros muchos artistes. Participaron en festivales como L'Intercélticu de Sendim (Tras-os Montes), en Portugal; Festival Pilar-Folk (Zaragoza); Iberia-Folk (Huesca); Trobada de Burners (Andorra), etc.

Zafra-Folk fundóse na primavera de 1985 y, d'entós p'acá, esti grupu nun paró d'aportar nuevos ritmos a la música tradicional de Castiella, algamando'l premiu a la meyor adautación del folclore nel Certame de Folk y Música Tradicional d'Avila, en 1986.

Trabayando al marxe de los circuitos comerciales tienen editaos seis discos onde s'espeya un gran llabor d'investigación y adautación de los sonos tradicionales. Con 24 años d'esperiencia profesional Zafra-Folk pisaron importantes escenarios de la escena folk internacional como Francia, Portugal y República Checa, tando presentes na Expo 92 de Sevilla. Dientro de la xeografía castellano-lleonesa recorrieron bien de pueblos colos sos sonos de raigañu tradicional.

Llangres fúndase nel añu 1998 con unos componentes mui mozos al rodiu del Conservatoriu de Música de Sama. Col tiempu, el grupu, que percurre los pueblos asturianos actuando en numberoses Nueches Celtes, llogra abrise pasu nel panorama internacional con presencia n'Italia, Inglaterra, Francia y Portugal. El circuitu de musica Injuve llévalos per muchos llugares del territoriu español, algamando'l Primer Premiu del “Jameson Celtic Festival” de Madrid, en 2004. D'entós p'acá cuentan con la voz d'Esther Fonseca y nun dexen de trabayar na composición cuntando con tres discos editaos: “Stura”, “Esnalar” y “Entá”.

Como nun podía ser menos esta última edición de “Tocando pelos Pueblos” axuntó un buen númberu d'espectadores que disfrutaron colos sonos de la música tradicional. El diseñu del cartel d'esti añu fízolu'l pintor Andrés Llano. ■



RECUERDOS DEL VALLE DEL RÍO NEGRO

Al leer el tercer número de la revista Estaferia Ayerana y comprobar el entusiasmo e ilusión que ponen los padres de la criatura, me atrevo a dar rienda suelta a mis recuerdos de años de niñez y adolescencia.

Conservo de mi tierra los mejores recuerdos; son muchos y los guardo como si fueran tarjetas postales. Sí, postales que también me ayudan a mirar al futuro con mucho optimismo, dando vida a las utopías, por que soy de los que piensa que al buscar lo imposible el hombre siempre ha realizado y reconocido lo posible.

Si D. Fruela y los suyos dijeron aquello de “Nembraros eis de mi” es porque algo interesante vieron en esta tierra, que merecía la pena conquistarla y poseerla. Estoy convencido de que no se equivocaron, porque nosotros, los que nacimos en ella, la reconquistaremos todos los días con sencillez, que es el mejor sello de la verdad y con la única simplicidad que vale la pena conservar, que es la del corazón, la que más acepta y más goza.

Existe un verso que evoca mi niñez y mi adolescencia, y quizá también la de algunos de los lectores y que dice:

Alvarín el de la Corralá,
no se me olvida a mí nunca,
la forma en que filosofaba...
aquella famosa estrofa

que él muy bien recitaba...
...”En el cielo manda Dios,
y en el Palacio la Reina, y en
este mundo señores... el que
más dinero tenga...”
“en Morea ta la fame
en Nembra la floxedá,
en Muries y Santibanes
nun tienen barriga ya.”

Y también – cuando pal Rasón andaba a gabitos y raíces artísticos y esculturales- la letra de una canción que él muy bien cantaba:

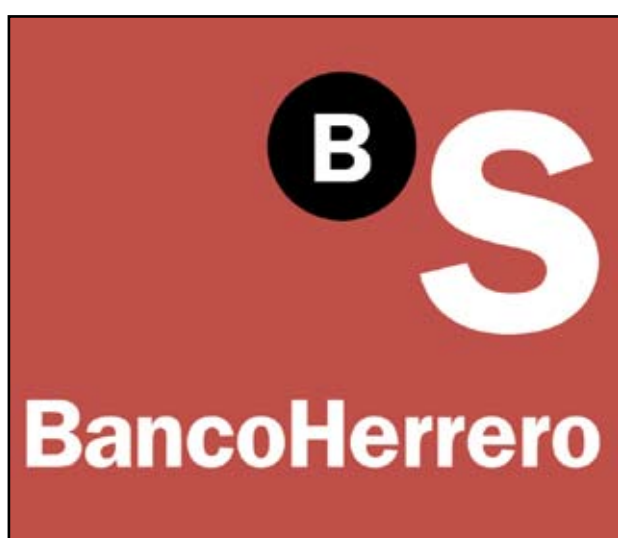
... “El nun se casar Damián, tienen la culpa
tres cosas:
Por ser probe, por ser feu y por nun
lu querer les mocés...”

Probes, en efecto, éramos muchos y las preocupaciones económicas así como la reciedumbre de nuestras gentes, fue lo que dio origen a nuestros tradicionales y sucesivos apelativos de madreñeros y fardeleros...

La mayoría de los vecinos de Nembra eran a principios de siglo madreñeros. Cortaban las maderas en los montes de La Boya, Llantalquelbu y Pena l’horro...

Una vez feches les madreñes metíenles nunes fardeles que previamente habían confeccionado les muyeres. Eran de material de tela de cerro. Luego las cogían al hombro – ya que cada fardela llevaba de diez a doce pares – y las iban a vender a Mieres a un precio que oscilaba entre tres reales y una peseta el par.

Con esos perres, compraban maíz para hacer les fa- >>



Descarga de Tarjetas a CD o DVD
Baterías Cargadores Cámaras Digitales
Tarjetas Lectores Bolsos Tripodes
Fotos Carnet Album Digital Calendarios
VHS a DVD Revelado Digital Ampliaciones

info@rapidfot.es

RAPIDFOT
 LABORATORIO FOTOGRAFICO

Soluciones Digitales

Pelayo 3 y Centro Cívico Comercial Oviedo 985210104

rines, les tortes y la borona. Por eso se pasó de llamarnos madreñeros a fardeleros.

La parroquia de Nembra hasta principios de siglo tenía vocación agrícola y ganadera. A partir de esa fecha, la mayor parte de sus habitantes pasaron a ser mineros. Entonces empezó a prosperar la Parroquia, ya que fueron comprando casi todo lo que llevaban en renta a los propietarios de las fincas. De 1930 en adelante ya se comenzó a invertir el dinero ganado en la mina en el arreglo y mejora de las viviendas, que hoy pueden compararse con las mejores que existen en Asturias.

Ello nos demuestra que esta generación no hace caso de aquel dicho que dice:

“Casa donde cupieres y hacienda donde pudieres”, ya que ahora les cases de Nembra son casi palacios... y la hacienda va en decadencia...

Madreñeros o fardeleros, agricultores o ganaderos, mineros o comerciantes, religiosos o industriales, ¡qué más da! Todos en el recuerdo sabemos lo que era caminar en la santa inocencia del corazón entre arboledas umbrías, bañarse en los arroyos cristalinos, hollar con sus pies una alfombra siempre verde que se rae y ennegrece camino de la boca-mina.

También yo nací y crecí en la boca-mina como muchos de los que allí viven. Pero mientras esperaba para encerrarme en la jaula, mi inquietud me llevó por otros caminos, sabiendo muy bien que no hay ningún camino que no se acabe, como no se le oponga la pereza y la ociosidad. Los que nacimos en el concejo de Aller, sabemos muy bien que no hay caminos rectos en el mundo y que los que aparentan ser fáciles resultan ser los que no conducen demasiado lejos. Siempre creí que cada hombre debe inventar su propio camino, pero jamás he olvidado el recorrido del que cada día me trae con el pensamiento a la tierra que me vio nacer. No existe día en mi vida en el que no me ocupe al menos unos segundos de pensar en los recuerdos de mi casa natal, de los vecinos, de las gentes, de las vivencias de mis primeros años.

Cuando digo que mis inquietudes me llevaron por otros caminos, fijaros qué versos me obliga a decir el corazón:

Y al colegio de un xingón
el buen padre Fortunato nos llevó

de promoción....a siete buenos rapazones
a Contrueces de Gijón.

Y, uno a uno, así eran en persona,

Dimas el de Quico y Pepín el de Marcela (en paz descansen)

y Tonio el de Modesto...

Pepe Luís el de Belarmino,

Tonín el de Belinda,

Fredo el de Laudino...y

Miro el de Candela...

Dos de ellos, religiosos importantes son,
los otros, toos se defienden y

a cual de ellos ta mejor...

el más ruin de esa “camá”

ye el que os escribe:

Soy yo.

Por eso nos dicen en bromes,

los que son de otros llugares...

¡Ojo con los de Nembra!

que el más “tontu” tien dos bares...

¡Qué recuerdos amigos! Os puedo asegurar que los mejores los tengo de esa tierra. El recuerdo es la esperanza invertida, es reconocimiento, remembranza...Se vive, incluso, con la esperanza de llegar a ser recuerdo. Pero estoy convencido de que ningún otro llegará a ser tan grato ni tan intenso como los que yo tengo de mi madre tierra.

¿Y sabéis por qué? Porque no conozco mejor medio de juzgar el porvenir que a partir del pasado. El pretérito ha de ser siempre tan intenso como útil. Sabemos muy bien los alleranos qué desdichados son lo que únicamente duermen en él. Yo utilizo el pasado como trampolín y no como sofá, porque si las pasiones y los sueños no pudiesen crear nuevos tiempos futuros, la vida sería un engaño insensato.

Todo lo que soy lo debo a este hermoso y emprendedor concejo. En el crecí, aprendiendo de nuestros mayores, jugando con los de mi edad y empapando mi corazón en las virtudes de las nobles gentes de aquí: voluntad y constancia de los agricultores y ganaderos, solidaridad, valor y esfuerzo de los mineros y hombría de bien de todos los hombres y mujeres alleranos, ¡qué orgulloso me siento! ■

Ramiro Fernández Alonso
Hijo predilecto de Aller

« Un borrachu nel tren »

Salíó de Mieres, pingando.
Chente foi pa la estación.
Tuvo tol día soplando
y acabó com'un castrón.

En los chigres nos qu'entró
y mientras xugaba'l tute,
vino, bebió-yoslo too
y fumó pitos ambute.

Tiró pal andén de frente,
diba xustu el tren pañalu
y ensin billete Vicente,
pues nu-y dió tiempu sacalu.

Nestes ya lu ven venir
a bona velocidá
y l'home llogra subir
con cierta dificultá.

Aprenes montó l'artista
y anque'l tren lleva una "tranca",
da un pituu'l maquinista
y aquello echa andar, arranca.

Empezó a recular Chente
pel pasillu, hasta'l final
y atrás del too había xente
que lu aparó, menos mal!.

Nu escarmó, en vede sentase
como tol mundu-y dicía,
él de pies, sin afitase
demostrando valentía.

Pa aparar nes estaciones,
pegaba'l tren un frenazu
y salía a trompicones
pi-alantre el nuesu rapazu.

Ca curva que'l vagón daba,
él chaba correr pa un llau.

Pa nun cayer, patuxaba;
taba l'home azacanau.

Antes llegar a Morea,
allegose'l revisor
y diz:— Señor, que me dea
el billete, por favor.

Diz-y Chente:—, Qué-y voi dar!.

Mire pa mí, toi sudando.

Qué billete voi sacar
si fixe tol viaxe andando. *Fernando*

Unidades 2700

En 2010, nuevos trenes para las Cercanías del Aller.

Con la puesta en funcionamiento de las nuevas unidades 2700, la comarca del Aller tendrá los trenes más modernos y mejor equipados de Feve:

- La tecnología más avanzada.
- Total accesibilidad.
- Máxima seguridad.
- Altas prestaciones.



Y además:

Nuevo Tren Turístico del Alto Aller
Un recorrido para promocionar el rico patrimonio cultural y gastronómico del Concejo, puesto en marcha en colaboración con los responsables del Ayuntamiento de Aller



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO