Coto-Musel

Instalaciones y poblado minero en Los Cuarteles.

La empresa Coto Musel S.A. fue creada en 1890 con un capital de dos millones de pesetas y con domicilio social en Bilbao, localizándose entre las parroquias de Entralgo y Carrio y perteneciendo al industrial bilbaíno José Martínez de las Rivas, quien era sobrino del magnate Francisco de las Rivas primer marqués de la Mudela y con quien se forjaría en el mundo de los negocios. Comprabа, así pues, sus concesiones en Laviana y daba a una de sus bocaminas el nombre de su linaje: La Mudela, en el segundo piso de la explotación, en El Meruxal. A partir de este momento el empresario vasco crearía un potente complejo minero que constaba de ferrocarriles, oficinas, puentes, cargaderos, centros de tratamiento de carbón, centrales eléctricas y planos inclinados mediante los que se ponían en conexión los focos productivos.

Se trata de una de las industrias mineras más antiguas y con mayor trayectoria en el concejo y su repercusión en la vida del pueblo, en consecuencia, sería notable, tanto por el volumen de empleo generado, como por su capacidad productiva; ello sin olvidar su impacto medioambiental y debiendo tenerse en cuenta que alargó su trayectoria hasta los años setenta perteneciendo ya a HUNOSA. De todos modos, las realizaciones sociales de la empresa en su entorno no serían nunca reseñables pese su dilatada trayectoria.

El foco de explotación se hallaba en el lugar del Meruxalín, donde confluían varios planos inclinados desde los pisos de las diferentes bocaminas. Se iniciaba allí la vía férrea por la que circulaban dos locomotoras de siete toneladas con una longitud de vía de tres kilómetros y medio y dividida en dos tramos: el que cruzaba la montaña de Carrio y el que atravesaba la vega de Laviana, enlazados por un plano inclinado de más de 500 metros en cuya cima una máquina de vapor ponía en marcha los vagones en su ascensión y descenso, atravesando a continuación el Nalón por medio de un puente metálico. Los diferentes grupos, de este modo, se encontraban unidos a la estación de ferrocarril por cuatro kilómetros de vía de sesenta centímetros de ancho. En 1897 su producción alcanzaba las 48.000 toneladas y, a la altura del cambio de siglo, sus concesiones Musel, María, Tardía, Defensa, 2ª María, Generalife y Alhambra, producían nada menos que 65.000 toneladas. En este momento empleaba a 160 obreros en el interior y 190 en el exterior, hallándose su dirección en manos del facultativo Ángel Jimeno y su administración en las de Graciano García Ciaño.

En la montaña en la que se encontraban los yacimientos se construyeron cuarteles para los obreros y otros edificios destinados al servicio de la explotación, como oficinas, fraguas, carpintería, calero, etc. Estas viviendas configuran una de las pocas iniciativas que en Laviana se desarrollaron en el marco del paternalismo industrial.

En la zona de Los Cuarteles, a medida que el camino se va acercando al paraje, se pueden observar vestigios industriales tales como restos de los sólidos muros de contención de sillares labrados, de los antiguos cargaderos o la entrada de la mina Amada. Ascendiendo por el trazado del antiguo plano inclinado se llega al nivel de la mina San José, enfrente de los grupos de viviendas construidos por la empresa y que dan nombre al lugar. Unos metros más abajo se localizaban dependencias como la vivienda del encargado, las cuadras, las oficinas y la lampistería. Montaña arriba se registra la presencia de otras bocaminas y restos que permiten intuir lo complejo de la explotación en cuanto a sus técnicas de extracción y transporte.

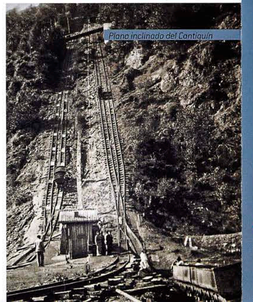
Llegado el año 1926 el empresario Joaquín Velasco vende la mina de Carrio a Duro Felguera y arrienda Coto Musel a la familia Martínez Rivas (que había centrado su interés en otras actividades), consiguiendo de los primeros la electricidad a través de la Compañía Eléctrica de Langreo, con lo que consigue anular los generadores e inicia el período de mayor expansión de la empresa. Los principales grupos mineros serían el Meruxal y El Cantiquín, ocupando una superficie total de 1.167 hectáreas que se organizaba escalonadamente por medio de varios planos inclinados que conformaban un complejo entramado de ramales viarios. Eran todas estas minas explotadas "aguas arriba", constituyendo las capas más significadas María y Adolfita, de las que se llegaría a extraer cien mil toneladas de carbón al año.

El desarrollo de la empresa sería tal que, a la altura de 1932, llegaría a contar con 580 empleados y tendría un volumen de producción tal que le permitiría disponer de dique y flota propia en el puerto de Gijón. Así pues, poseía cinco pequeños buques que le garantizaban la realización de ventas directas. Mina Piqueras, de 5.500 toneladas, y Mina Coto, de 3.800, se dirigían a los puertos del Mediterráneo y tenían mayor calado, lo otros eran poco más que garabas. El día a día de los tajos era controlado por personal facultativo asturiano, acudiendo los propietarios e ingenieros tan sólo de modo ocasional.

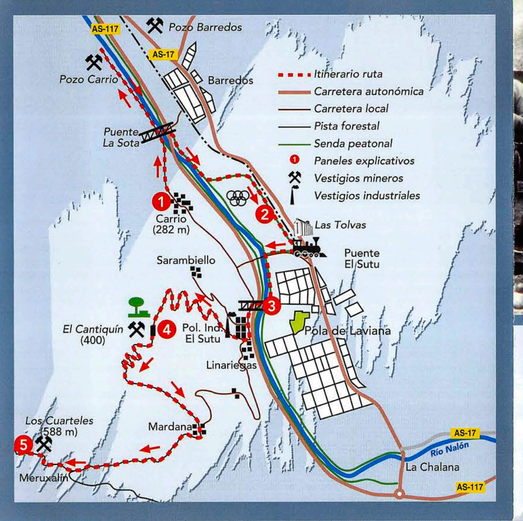
Por otra parte, Velasco lideraría un proyecto, visto con muy buenos ojos por la mayor parte del entramado industrial de la cuenca, que postulaba la creación de un cable aéreo con puntos de arranque en Laviana y La Nueva (Langreo) que, uniéndose a la altura del Sotón, llegaría hasta el puerto del Musel. Aunque esta interesante iniciativa no llegaría a realizarse, sí que se avanzó en los estudios que permitiesen su ejecución.

Después de traspasado el ecuador del pasado siglo, al descenso de la demanda de combustible mineral, que además se importaba a menor coste una vez finalizada la etapa de autarquía del primer franquismo, se uniría el problema del elevado número de puestos de trabajo que la actividad suponía. Las autoridades del régimen buscaron solucionar esta coyuntura con la creación de una megaempresa pública que aglutinase a la mayor parte del sector: HUNOSA; único medio a su entender capaz de mantener a golpe de subvención algo que en aquel momento se consideraba poco rentable, aunque se debía considerar su enorme incidencia social.

No dejaría de ser curioso a primera vista que Coto Musel emprendiese una política expansiva en aquellos momentos, lo que sin duda alguna respondería a una estrategia cuyo elemento básico sería el ofrecer una imagen irreal de su potencial que la beneficiase cara a su incorporación a la hullera estatal. Sería así como, una vez creada HUNOSA, se iniciasen las conversaciones para la venta de la empresa que culminarían en 1970. En noviembre de 1972, una vez finalizada la explotación, se permitiría además a los propietarios la libre disposición de los terrenos. Este hecho, poco loable cuando menos, viene a dar cuenta de que se había adquirido una industria prácticamente extinguida. Coto Musel disponía a esa fecha de 357.000 metros cuadrados que se distribuían en 111 fincas que se irían vendiendo a particulares y que se edificarían paulatinamente, contribuyendo por otra parte de modo decidido a la expansión urbanística del último cuarto de siglo en la Pola. En la otra margen del río, cuyos terrenos no eran urbanizables, se instalaría el actual polígono industrial.



Plano inclinado del Cantiquín



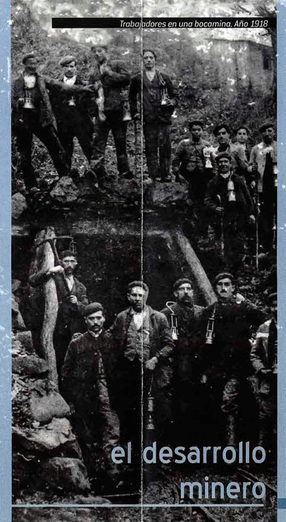
Paliando carbón en El Sutu

En lo que se refiere al desarrollo minero del concejo, cabe reseñar a modo de contextualización que la revolución de 1868 encontró la Hacienda Pública en un lamentable estado de precariedad y una de las vías a las que se recurrió para intentar subsanar esta situación fue el recurso a la desamortización del subsuelo. Hasta aquel momento, las concesiones mineras habían tenido que gestionarse en Madrid y habían estado siempre sujetas a la posibilidad de «denuncia». Las "Bases Generales para la nueva legislación minera" de 1868 delegaron, por el contrario, la facultad de hacer las concesiones en los gobernadores civiles de las provincias y confirieron carácter perpetuo sin posibilidad de ser denunciadas. Desde 1869, el pago de un canon era garantía de permanencia, siendo en la práctica los concesionarios verdaderos propietarios. Así pues, en los valles de Tiraña, la Cuesta de la Pola, Lorio y Villoria era frecuente el que apareciesen florecimientos de carbón y se hiciesen pequeñas explotaciones de mineral.

A tenor de la adopción de estas mediadas se abrió una acelerada fase de esplendor de la industria extractiva española. El número de concesiones mineras creció de forma extraordinaria y la exportación de minerales y metales de primera fusión cobró un auge tan extraordinario que en no tardó en alterar la estructura mismaa del comercio exterior nacional. Se constatará, así pues, un vertiginoso desarrollo de la actividad en el que el capital francés o belga, unido al de vascos y catalanes, revestirá una significada relevancia. De este modo, la explotación hullera se acabará por transformar en eje de la economía comarcal.

En cualquier caso, la aparición de la minería en el concejo se deberá en buena medida al desenvolvimiento del sector en los municipios vecinos, de modo especial a rebufo del influjo de la empresa de Pedro Duro. Sea como fuere, los tímidos y no pocas veces frustrados proyectos mineros que se acometieron a lo largo del siglo XIX remontaran a finales de aquella centuria a consecuencia de la llegada de la carretera hacia Tarna y la llegada del Ferrocarril de Gijón, a lo que se uniría una serie de trenecillos mineros que se conectarían con el principal. La disponibilidad de esta nueva infraestructura, en efecto, proporcionaría el espaldarazo definitivo al sector extractivo, cuyo producto debía ser transportado hasta aquel momento a través de tracción de sangre.

Laviana posee el tramo más alto del yacimiento hullero de Nalón, los productos minerales que a finales del siglo XVIII se hallaban encontrado en este distrito eran hierro, en el Condado, Lorio, La Pola, Tiraña y Carrio; cobre y algunos otros minerales, en Tiraña, Lorio, el Condado y Villoria; y carbón el La Pola, Tiraña, Entraligo, Lorio, Villoria, Toliviá y Carrio. Hasta ya bien entrada la Restauración se trataría de una producción artesanal, asentándose las grandes empresas después de 1888. En todo caso, la tendencia de crecimiento de las actividades extractivas se manifestará con claridad durante este periodo y, ya en 1875 por ejemplo, se confirma con tres explotaciones en la parroquia de Tiraña. Y es que, en efecto,



Trabajadores en una bocamina. Año 1918

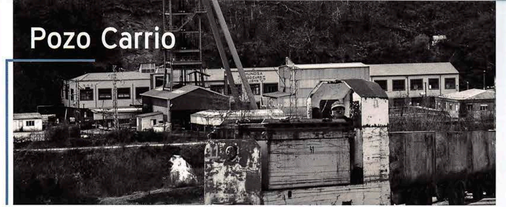
el desarrollo minero

la llegada de la carretera a la Pola unos años atrás facilitaba en gran medida la salida del mineral hacia los núcleos de demanda, verificándose la apertura de minas en las distintas localidades de concejo y acaparando las parroquias de Entraligo, Lorio y Villoria la mayor parte de ellas. Se debe precisar, como se ha apuntado, que estas iniciativas llevaron una vida errática, debiéndose esta circunstancia a que se trataba de minas de ataque frontal, pudiéndose por consiguiente ponerse en explotación tan sólo las vetas iniciales y, al no disponer de recursos los empresarios, se cerraban en cuanto se presentaban las primeras dificultades. Los criaderos que presentaban un mayor potencial pasaron a manos de sociedades mineras de mayor enjundia.

Más allá de estas nuevas condiciones, la realidad del sector en Laviana fue sensiblemente diferente al del resto de la cuenca en la mayor parte de los casos ya que la propiedad se mantuvo en manos de empresarios de mínima cuantía o bien, cuando se trataba de iniciativas de mayor fuste, de capitales extrarregionales que no acometieron un desarrollo de las estructuras productivas. De este modo, Coto Musel sería subsidiaria en un primer momento de la fábrica de San Francisco del Desierto en Bilbao y, posteriormente, de diversos mercados nacionales. Fradera dependía de su matriz cementera catalana, Carbones de Laviana tenía matriz francesa y La Sota del complejo industrial que Ramón de la Sota poseía Sagunto. Por tanto, a Laviana le correspondía esencialmente un papel de productor y evacuador de carbón sin desarrollar una industria transformador asociada en torno al mineral.

Una de las empresas mineras significadas en el concejo sería Charbonnages de Laviana, creada como Sociedad Anónima en París en 1906 por la Banca Rochette. Se localiza en el valle de La Cuesta de la Pola, en el lugar de Les Portielles, donde ya había realizado prospecciones con anterioridad. Pero será en la fecha antedicha cuando su gerente, Leon Boire, solicite a la corporación municipal permiso para construir un ramal minero desde "la fábrica de elaboración sita en la Vega denominada Trans-fontoria y la Sienra" hasta el ferrocarril de Langreo. En 1907 extraían 7.898 toneladas. Los cribaderos y lavaderos que se localizaban Fontoria, desde donde partía el ramal hacia la estación de tren por la parte trasera del matadero. A esta vía se la conoció como la Vía'l Francés, y a la empresa carbonífera como Los Franceses. Si durante la coyuntura de la Gran Guerra la empresa aumentaba su capacidad productiva abriendo una mina en Puente de Arco, su actividad posterior no parece haber sido todo lo rentable que se esperaba ya que, a la altura de 1924, la prensa regional anunciaba la venta de todas sus propiedades en el municipio. Durante la Guerra Civil su actividad cesó, retomándose la actividad posteriormente en unión con la compañía Minas de Longoria. La empresa acabaría por cerrar sus instalaciones a finales de los años cuarenta.

Pozo Carrio



A consecuencia del desenvolvimiento de la actividad minera en el concejo, se constatarán diversos procesos de reorganización espacial, alcanzando éstos a algunos núcleos de población que experimentarán un desarrollo desconocido hasta el momento y redefinirán su papel en el contexto de la estructura territorial. Sumamente significativo a este respecto sería el caso del pueblo de Carrio que, considerado antaño como un villorrio de pobres pescadores, vería como su población y caserío se rejuvenecería, haciéndose bien perceptible el movimiento y la prosperidad que había traído la gran explotación de carbón que se había puesto en marcha en aquella "escueta y casi baldía montaña". Es cierto, efectivamente, que la generalización de la minería subterránea mediante pozo vertical, con la subsiguiente concentración de la actividad extractiva en focos muy localizados en las zonas bajas de los valles, comportaría una reorganización poblacional que convertiría a los grandes pozos mineros en potentes vectores de urbanización.

Llegado el año 1926, en cualquier caso, el empresario Joaquín Velasco vendería la mina de Carrio a Duro Felguera, empresa que ya había adquirido las explotaciones lavianesas de los Hermanos Felgueroso en 1919. En el marco de esta dinámica, durante los años treinta el gigante siderúrgico crearía una sección en el seno de su organigrama empresarial denominada Grupo Laviana, hallándose éste constituido por las secciones del Pozo Barredos, Rimoria y Carrio, que rondaban los setecientos empleados. El lavado del mineral se realizaba en las inmediaciones del Barredos, por medio de un cauce derivado del río Tiraña, de una parte, y en las de Carrio a través del agua tomada del Nalón.

El Pozo Barredos, con cinco plantas, sería el más importante del Grupo Duro Felguera a mediados del pasado siglo en el municipio, recurriendo a una máquina de vapor para la extracción y siendo accionados mediante corriente eléctrica los sistemas de ventilación y bombeo de aguas interiores. Esta circunstancia establece una radical diferencia técnica respecto al resto de yacimientos lavianeses, ya que, hasta ese momento, el laboreo en el resto de las minas se acometía "aguas arriba", mientras que en Barredos la explotación se acometía en vertical. Así pues, las secciones de la misma empresa en Rimoria y Carrio están constituidas por minas de montaña, aunque en este último caso con algunas particularidades. De hecho, en torno a 1950 se procede a la perforación de Carrio, único pozo que funciona en el concejo en la actualidad.

Cementos Fradera

Talvera de carbón.

Cementos Fradera, empresa con sede en Vallcarca (Barcelona) y perteneciente a la familia francocatalana Camps-Boussen, inició la extracción de hulla en el concejo con el objetivo de surtir sus cementeras; comenzando la explotación del mineral en el año 1927. Sus minas se encontraban en las proximidades de Coto Musel y de ellas extraían un carbón que, una vez eliminada la piedra más gruesa, enviaban a Barcelona sin lavar. Para acometer este transporte utilizaba todo el vacío disponible del ferrocarril de Langreo en los días festivos, acarreándolo directamente a los puertos de Gijón o Avilés donde lo embarcaban en sus propios navíos; el Luis Caso Cobos, de 3.000 toneladas, y el Indauchu, de 3.500.

Los pozos más importantes que tendría en funcionamiento serían el Carretera en Villoria, Vegamuela en El Acebal y otro más en Ribota. Todos ellos se hallaban conectados por medio del popular trenecillo La Campurra, que se diversificaba en dos ramales a la altura de la Coruxera y se dirigían hacia Villoria y Ribota respectivamente. La empresa llegó a contratar a unos 500 trabajadores, aunque a mediados del pasado siglo bajarían hasta unos 300 echando el cierre en 1967.

La construcción de las tolvas se data en 1929 y estaban destinadas a almacén de carbón a la espera de la llegada de buques a los puertos regionales. Representan uno de los vestigios industriales más significados del municipio, y de ello da buena muestra su estimación a nivel popular.

Castillete de Fradera.

La infraestructura más relevante en materia de transportes la constituía la estación de ferrocarril de la que partía el tren hacia Gijón, que a su vez se cruzaba en Noreña con los Económicos (Oviedo-Santander). Ya en 1864 el diario madrileño La Época señalaba la necesidad de prolongar la línea de Langreo a Laviana, y el 13 de noviembre de 1881 la Junta General extraordinaria del Ferrocarril de Langreo acordaba la terminación del ramal hasta la Pola. Su puesta en funcionamiento tendría lugar el 18 de enero de 1885, habiéndose instalado previamente una estación provisional en Sotrondio. Su longitud era de 8.405,69 metros, y contaba con dos puentes metálicos para superar los arroyos de Carrocera y Tiraña, existiendo además cinco pasos inferiores metálicos y uno superior con una alcantarilla de 1,5 metros de luz. Se perforaban además tres túneles: el de la Oscura de 57,20 metros, el de Florida de 157,37 metros y el de la Angariella de 112,95 metros; todos revestidos en toda su extensión con bóvedas de ladrillo de medio punto. Se habían levantado también varios muros de contención en diversos puntos.

En el extremo de la vía, y contigua a las primeras casas de la Pola, se había edificado la estación, previéndose un movimiento de considerable importancia y teniéndose en cuenta que era un establecimiento cabeza de línea. Contaba el edificio de viajeros con planta baja y piso principal, almacén de mercancías con piso superior para viviendas del personal, muelle para mercancías, cargadero de carbón, cochera y casa de máquinas, bomba de elevación de agua y depósito.

La carretera de Caso-Oviedo, pasando a hablar del tráfico rodado, acabaría configurándose a su paso por la población, como la principal avenida de la capital, el diario nacional La España reseñaba en 1866 el buen ritmo al que avanzaban las obras de esta vía. La carretera que unía la Pola con el concejo de Aller, por su parte, se incluía en el Plan General de Carreteras de 1889, culminándose el tramo que faltaba entre la Pola y Toliviá en 1917 y licitándose aún tramos entrados los años treinta del pasado siglo, todavía en 1929 se reclamaba desde el diario madrileño La Libertad que se finalizase el correspondiente a Cabañaquinta. Tales demandas no eran en modo alguno de nuevo cuño, en 1923, por citar un caso, partía de Laviana una comisión a Madrid a fin de solicitar carreteras y otras mejoras en el concejo. Se contaba también con la carretera a Nava, que se había comenzado a construir en las últimas décadas del siglo XIX.

El ferrocarril