



El tren del Centenario, dispuesto en la estación de Oviedo para emprender el viaje conmemorativo a Trubia. Banderas nacionales y del Principado adornan el testero de la locomotora.



Presidió los actos conmemorativos
el director general de RENFE

JUBILOSA CELEBRACION DEL CENTENARIO DE LA LINEA OVIEDO-TRUBIA

EL pasado 30 de abril, con una mañana espléndida de sol, Oviedo era una fiesta. La estación, engalanada de banderas, y en la vía, la locomotora "Mataró", con sus tres vagones, se preparaba para el viaje; un viaje que, hace cien años, justamente otro 30 de abril, había comenzado por primera vez.

El acto conmemorativo, que estaba previsto comenzase a las doce del mediodía, había ido reuniendo a los ovetenses desde las primeras horas de la mañana. Cuando, sobre las 10.30, el "Tren del Centenario" se situaba en su vía con gran profusión de silbatos y rodeado de humo, los ciudadanos, con sus cámaras de bolsillo, se agolpaban para hacer una foto a esta máquina que brillaba como nunca en ese día, adornada con tiras tejidas de flores, hierbas y ramas y jalonada de banderas.

En el vestíbulo de la estación se reunieron los invitados. Allí estaban, entre otros, el alcalde de Oviedo, Luis Riera Posada; Teodoro López Cuesta, rector de la Universidad; Eugenio Carvajal, presidente en funciones de la Junta del Principado. Tampoco podía faltar el periodista y cronista oficial de Oviedo, Manuel Avello, que, en un



El director general de RENFE, rodeado de otras personalidades, en la estación ovetense, dirige unas palabras a los presentes.

artículo aparecido al día siguiente, glosaba en su columna habitual la fiesta: "... ayer, al mando de una garbosa, dignísima 'chocolatera' se ha repetido la Historia. Conservaré el billete del Centenario — número 371 — de la llamada clase única".

Y en otra columna aparecida en otro periódico, recordaba: "Fue una delicia de viaje, y quiero agradecerse a los organizadores. La gente a las orillas, niños bailando, gaita y tambor, pinchos y abrazos. Una multitud. Un tren romántico y trepidante".

Como muy bien recordó el director general de la Red, Emilio Magdalena, el primer trazado de la vía, que había comenzado hacia 1850, había tenido una finalidad puramente militar para unir las dos fábricas de armas de la región, la de Fusiles de Oviedo y la de Cañones de Trubia. Así que tampoco faltó una representación militar.

A esta fiesta no sólo acudieron autoridades regionales o locales, sino que también tuvo sus invitados que daban a la celebración un carácter nacional e incluso internacional, puesto que acudían Ceferino Argüello, director general de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, y Daniel Sprasser, director general de Presupuestos de las Comunidades Europeas, con sede en Bruselas.

Todas las autoridades invitadas, los periodistas, los amigos del ferrocarril, los ferroviarios que hicieron el viaje, mostraban su satisfacción: no todos los días puede uno viajar en un tren así, ni puede disfrutar de los recuerdos que trae ese olor a humo de locomotora..., ni tampoco entra la carbonilla en un ojo todos los días. Todos



El director general, el director de la 7.ª Zona de RENFE, el rector de la Universidad ovetense y otros miembros del séquito, a bordo del tren.

ellos llevaban ese billete de clase única del que nos hablaba Avello en su crónica; un billete en el que estaban impresas las dos fechas que separan los cien años de explotación de una línea de 12.916 kilómetros.

El silbato de la locomotora y los invitados no dejaron de saludar durante el trayecto a los cientos de personas congregadas en las márgenes de la vía, en los puentes, en los pasos a nivel y en las estaciones. En San Claudio, la parada fue obligada. Una agrupación folklórica ofrecía unas danzas típicas de la región y tras un breve descanso, en el que no faltaron el vino y los aperitivos, la "Mataró" continuaba su viaje a Trubia, lanzándose en algunos

tramos a la "vertiginosa velocidad" de 50 kilómetros-hora.

LLEGADA A TRUBIA

Allá, en Trubia, todo era bullicio. El pueblo entero estaba en la estación. Todos querían subir a los vagones, ocupar sus asientos, bajar y subir las ventanillas, tocar todo, verlo todo, no perderse nada. La alegría y la nostalgia se habían mezclado entre la gente. Casi todos reían y se hacían fotos junto a la máquina o subidos en el vagón de primera clase. Pero hubo también algún viejo del lugar, antiguo ferroviario, quizá fogonero o maquinista de una de aquellas locomotoras de vapor, que con los

EMILIO MAGDALENA:

"RECUERDO Y GRATITUD PARA AQUELLOS HOMBRES" ...

Con ocasión de los actos conmemorativos de la apertura de la línea Oviedo-Trubia, el director general de RENFE, Emilio Magdalena, que encabezaba la representación de la Red en los actos de la efemérides, pronunció un breve discurso, que, por su interés, reproducimos aquí:

"Mis primeras palabras han de ser de gratitud por la invitación que la Asociación de Amigos del Ferrocarril ha tenido la gentileza de hacerme para participar en este acto.

Quiero aprovechar para, junto a esta gratitud, hacer patente el elogio y el reconocimiento de los ferroviarios hacia estos Amigos del Ferrocarril, que a lo largo de toda España, y de forma absolutamente altruista, cooperan con su dedicación, esfuerzo y cariño a que el ferrocarril sea mejor conocido y comprendido por todos.

Y ahora, permítanme que, brevemente, rememoremos juntos la historia de la línea de Oviedo a Trubia, cuyo centenario hoy conmemoramos.

Es difícil, por no decir imposible, separar los avatares del ferrocarril citado entre Oviedo y Trubia de los sufridos por el conjunto de las líneas asturianas, y particularmente del



ferrocarril de acceso a Asturias desde la Meseta, que contempla a Trubia como posible punto de paso.

Por ello, inevitablemente, ambos sucesos se mezclarán a lo largo de la Historia.

Sobre 1860 se plasma seriamente la primera idea del ferrocarril Trubia-Oviedo como ferrocarril de ámbito militar, para enlazar las dos fábricas de armas de dichas localidades.

La idea y el proyecto fueron obra del general Elorza, auténtico propulsor de la Fábrica Nacional de Trubia. Este ferrocarril llegaría hasta El Berrón (5 leguas = 27 kilómetros), pasando por Las Caldas, Latores y Oviedo, y admitiría carga y pasaje cuando las necesidades militares lo permitiesen.

A principios de 1861 el proyecto estaba terminado por un importe de 26 millones de reales de vellón. Por cierto, según cita el periodista Carlos María de Luis en su 'Historia del ferrocarril en Asturias', la noticia del proyecto se dio en el periódico 'El Porvenir de Asturias', de 16 de enero, y por errata decía que el presupuesto era de 6 millones en vez de 26.

Se comenzaron las obras de infraestructura de la línea de Trubia, con ancho europeo como la del ferrocarril de Langreo, pasando posteriormente al ancho normal de las líneas españolas.

El marqués de Salamanca, el 10 de noviembre de 1862, presenta a la Diputación de Oviedo un proyecto de ferrocarril de León a Gijón, con grandes pendientes (45 mm.) y curvas de radio de 250 m., con paso indistinto por el puerto de Pajares y el de Casomera o Aller. La Diputación lo rechazó.

Emilio Magdalena evocó, en su breve discurso, la historia de la línea.

ojos mojados o dejando escapar una lágrima, contemplaba un poco alejado la alegría de todos los vecinos, pensando tal vez en un ayer que para él fue más dichoso.

Y allí quedó la "Mataró", para volver más tarde a Oviedo, y, al día siguiente, continuando con los actos conmemorativos del centenario, hacer también un viaje hasta Lugo de Llanera, en el que participarían todos los Amigos del Ferrocarril de Asturias que no pudieron acompañarnos a Trubia por falta de plazas.

En Trubia también se habían preparado algunos actos para esta celebración: en el Casino Militar se exponía una colección filatélica propiedad de Luis María Fernández Canteli, que, además de ferroviario, es teniente de alcalde en el Ayuntamiento de Oviedo.

En el mismo Casino Militar se había instalado una estafeta de correos con sello conmemorativo de la fecha celebrada, y los nostálgicos coleccionistas y aficionados no dejaron de mandar sus cartas a amigos y familiares, para que quedara constancia de su paso por Trubia.

Todo terminó, al fin, con una comida típica asturiana en un conocido restaurante de Oviedo. La gran fabada y el arroz con leche estuvieron, cómo no, en la mesa. Allí se ofrecieron a las personalidades más relevantes unos platos que la fábrica de cerámica había mandado hacer para evocar tan señalada efeméride.

Todos estaban satisfechos. La fiesta había alcanzado un éxito total, y ninguno de los asistentes podrá, en fin, olvidar un día memorable. ■ **AMALIA JULIAN**

Muy poco después, en enero de 1863, se presenta un nuevo proyecto para el ferrocarril asturiano, por parte de don Gabriel Heim, miembro de la Societé Geológica de France y director de la Compañía Carbonera de Quirós, que entraría en Asturias por el puerto de Ventana y acabaría llegando a Trubia, desde donde partirían ramales a San Esteban de Pravia y Gijón. Este proyecto fracasó, entre otras cosas, porque don Bernardo Tiburcio Alvarez de Terrero Valdés de Peón y Bode de León se opuso al paso por sus tierras.

Ante esta negativa, vuelve a reconsiderarse el trazado, y durante 1863 y 1864 hay en Asturias viva polémica respecto a la traza de penetración, en la que los intereses económicos de municipios y particulares juegan papeles importantes junto a otros —los menos— desinteresados.

Importante número de publicaciones toman partido a favor o en contra de las distintas alternativas, y yo no me resisto a leerles a ustedes algunos párrafos de un librito editado en la imprenta de la calle Cañóniga, 18, de Oviedo, en 1863, y que defiende a ultranza la penetración por Trubia: '... que por un gasto total de 194.000.000, se podría construir la línea de Castilla a Gijón, por el puerto de Ventana, Trubia, Oviedo y Noreña, en lugar de los 330.000.000 a que sube el gasto probable de la línea por Pajares y Aller'.

Ya entonces se tenía poca fe en los presupuestos de los proyectos, y así, después de poner en duda los del proyecto del Gobierno, hacen un canto a la fiabilidad de los

HACE ahora cien años se inauguraba la pequeña línea férrea de Oviedo a Trubia, mientras Asturias continuaba aún aislada de la Meseta, pues estaban a pleno ritmo las obras del paso por el Pajares, que no se completaría hasta el año 1884.

Era una situación paradójica, porque aquella provincia había sido una de las primeras en contar con un ferrocarril —el del Langreo— inaugurado en 1856. Este ferrocarril, construido con el ancho internacional que ahora precisamente se está transformando en vía métrica para hacer una explotación más racional, había sido construido para dar salida a los carbones de dicha cuenca por el puerto de Gijón. Su éxito fue inmediato y el carbón asturiano pudo llegar, a través del mar, a numerosos puertos españoles.

La existencia de otros yacimientos carboníferos hizo pensar en el tendido de nuevos ferrocarriles, bien buscando la salida al mar, bien a través de la Cordillera Cantábrica, aunque las dificultades que presentaba esta última comunicación con la Meseta sólo serían resueltas con el difícil y espectacular trazado del puerto de Pajares.

No es esta la ocasión de tratar de la génesis y desarrollo de esta importante línea, que celebrará a su vez el centenario el

suyos: '... nos comprometemos solemnemente, desde ahora, para cuando llegue el caso, a contratar la ejecución de esta sección bajo las condiciones de nuestro presupuesto, afianzando el buen y completo cumplimiento, con cuantas garantías se pueden exigir de cualesquier contratista'.

En 1864, por Real Orden de 23 de noviembre, se adjudica al marqués de Manzanares el Ferrocarril León-Gijón, con una subvención de 190 millones de reales.

De algún modo, y teóricamente, se zanjaba el pleito de la alternativa de acceso a Asturias desde la Meseta y se confiaba posteriormente en construir nuevas líneas ferroviarias en el interior de Asturias y entre ellas, cómo no, Oviedo-Trubia.

Sin embargo, la actuación de la compañía concesionaria dejó mucho que desear. Los tratadistas de economía ferroviaria no dudan en calificar dicha actuación como 'novela financiera', con una serie de problemas y vicisitudes que condujeron a su quiebra y rescisión de la concesión, por Real Decreto de 9 de febrero de 1878, firmado por el ilustre paisano el conde de Toreno.

Ante este nuevo parón, y el mismo año de 1878, el diputado asturiano don Plácido Jové Hevia consigue que el Gobierno incluya dentro de los planes ferroviarios la línea de Oviedo a Trubia. Pero el clamor de Asturias es unánime y el Gobierno dicta la Ley de 19 de diciembre de 1879, que autoriza por concurso público la explotación de lo construido (León-Busdongo y Pola de Lena-Gijón), y la construcción del trayecto Busdongo-Pola de Lena y Oviedo-Trubia.

LOS AVATARES HISTORICOS DE UN PEQUEÑO FERROCARRIL SECULAR

año próximo, sino que sólo se trata de poner de manifiesto el anhelo que existía en Asturias para conseguir el enlace con la Meseta, fruto del cual fue la presentación de otros proyectos, aparte del de Pajares, que finalmente no se realizarían.

Para comprender esta necesidad y las razones que motivaron la construcción de la línea de Oviedo a Trubia, hay que situarse en aquella época. Hacia 1870 se encontraban en explotación las minas de hierro y carbón de Quirós, cuya producción se refinaba y laminaba en Trubia, donde desde hacía años funcionaba su famosa fábrica de cañones. Trubia era por entonces uno de los enclaves industriales más importantes del Principado y, por tanto, de España. Como es sabido, Asturias fue, con Málaga, la primera en desarrollar una industria siderúrgica, aunque posteriormente los hornos altos asturianos no pudieron sostener la competencia que surgiría con el impulso de los vizcaínos.

En aquellas circunstancias, era lógico que surgieran diversos proyectos para tender ferrocarriles, elemento indispensable para asegurar una explotación económica a las fábricas e instalaciones mineras de las que dependían. El primero de dichos proyectos, presentado por el general Elorza, impulsor de la fábrica de Trubia, preveía el

Hay que resaltar que, con relación al Plan General de Ferrocarriles del Gobierno de 1877, desaparece Trubia-Pravia, pues dicho Plan dice que se concede una línea que, partiendo de Oviedo, pasase por la Fábrica de Armas de Trubia y terminase en Pravia.

Al concurso se presentaron dos proposiciones: una del marqués de Campo, financiero y hombre de negocios español, constructor y gerente de los Ferrocarriles de Almansa y Valencia y Tarragona, y otra, un sindicato formado por la Compañía del Norte y diversas sociedades francesas. Ganadora esta última, la concesión se transfirió a una nueva sociedad denominada Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León (AGL), constituida el 9 de mayo de 1880, con un capital de 76 millones de reales, con dos Comités del Consejo, uno en Madrid (presidido por don Práxedes Mateo Sagasta) y otro en París, presidido por Mr. Armand Donon.

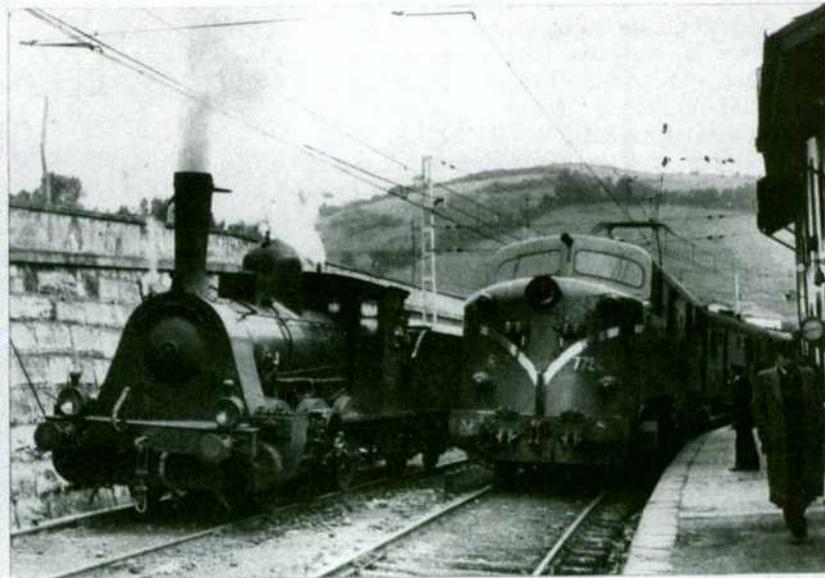
Así, tres años después, se ultima la línea Oviedo a Trubia, que se pone en servicio el 30 de abril de 1883, **hoy hace cien años.**

Mis palabras de despedida deben ser de recuerdo y gratitud para aquellos hombres que hicieron posible la construcción, y para aquellos ferroviarios que, a lo largo de cien años, han venido dedicando y dedican su vida y sus afanes a prestar un servicio, a veces en condiciones de vida y de trabajo muy duras, y a todos los españoles.

Gracias de nuevo a los Amigos del Ferrocarril, y gracias a todos ustedes por haberme escuchado".



La Estación del Norte, en Oviedo, en fotografía de finales del siglo XIX.



La serie de locomotoras eléctricas 7701-7775, construidas por English Electric y Vulcan Foundry, han sido las máquinas eléctricas características del Pajares durante muchos años, prestando servicio también en el ramal de Oviedo a Trubia. Son del sistema Co-Co. Tienen una potencia de 220 Kw, un peso de 120 Tm. y una velocidad de 110 km/h.

tendido de una línea de 27 kilómetros entre Trubia y El Berrón, pasando por Oviedo, para unir las dos fábricas de armas y con la pretensión posterior de buscar un enlace con la provincia de León.

Se llegaron a iniciar las obras construyéndose tres túneles y tendiéndose un puente metálico en las proximidades de la fábrica, pero la falta de medios económicos obligó a suspenderlas.

También proyectaba construir un ferrocarril Gabriel Heim, ingeniero francés que dirigía las minas y fundiciones de Quirós. El proyecto de Heim era mucho más ambicioso que el anterior, y constituía en realidad un esquema de red ferroviaria para la zona centro de la provincia. La línea enlazaría con León por el puerto de Ventana y después, por Lindes, Bárzana, Villamejín, Serandí y Tenebreo, llegaría a Trubia. Allí se desdoblaría en dos ramales: uno seguiría hasta el puerto de San Esteban de Pravia, y el otro hasta Gijón, por San Claudio, Oviedo, Lugones y El Berrón, donde enlazaría con el Ferrocarril del Langreo.

Tampoco este proyecto se llevó a cabo, si bien es verdad que algunos de los trayectos previstos —como el de Quirós a Trubia y el de Trubia a San Esteban de Pravia— serían construidos después por otros concesionarios.

LA LINEA

Por la Ley de 12 de enero de 1877, se autorizó al Gobierno para otorgar —con una subvención que no pasase de 60.000 pesetas al kilómetro— la concesión de una línea que, partiendo de Oviedo y pasando por la fábrica nacional de Trubia, terminase en Pravia.

Este ferrocarril, que lamentablemente quedó reducido con posterioridad al tramo actual de Oviedo a Trubia, parecía tan indudable que se pensara en su prolongación hasta el puerto de San Esteban, buscando así una segunda salida por mar al carbón asturiano (todavía no se había construido la línea de Villabona a San Juan de Nieva),

que no parecía lógico que la concesión terminase, sin llegar al mar, en la villa de Pravia. De hecho, cuando (con vía métrica) se construyó el trayecto desde Trubia, su final se situó en San Esteban.

La línea de Oviedo a Trubia, ahora centenaria, fue construida por la Compañía de Asturias, Galicia y León (AGL), que en 1885 fue incorporada a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Su historia aparece ligada a la de la Compañía del Ferrocarril de Palencia a Ponferrada o del Noroeste de España, constituida el 10 de febrero de 1862. A ella se agregaron después las secciones Ponferrada-La Coruña y León-Gijón, cuyos avatares, dificultades en la construcción y falta de recursos la llevaron a la quiebra y a su incautación por el Estado el 9 de febrero de 1878. Una Ley del 11 de julio de aquel mismo año concedía créditos al Gobierno para continuar las obras y se incorporaba a la citada compañía la concesión de la línea de Oviedo a Trubia.

En 1879, por diversos problemas surgidos, la decisión fue revocada y la estructura de la línea, casi ultimada en lo relativo a obras de fábrica y explanación, quedaría de nuevo inacabada.

El Gobierno, buscando soluciones para concluir las líneas de Asturias y Galicia, convocó nuevos concursos para la explotación de los tramos ya construidos y para terminar los que aún faltaban, entre los que se encontraba el citado de Oviedo a Trubia.

De esta manera, en 1880 se otorgó la concesión a favor de un sindicato de seis sociedades de capital francés, entre ellas la Norte de España, y por fin, por la Real Orden de 31 de marzo de 1880, se aprobó la transferencia de la concesión a favor de la nueva compañía Asturiana, Galicia y León (AGL), en la que tenía importante participación la Compañía del Norte, que por último obtuvo en 1885 la transferencia de las líneas de aquella —entre ellas la de Oviedo a Trubia, abierta al tráfico el 30 de abril de 1883—, a las que en diciembre de 1882 se había incorporado la concesión

del ramal de Toral de los Vados a Villafranca del Bierzo.

EL TRAZADO

La línea, que enlazaba en Trubia con el ferrocarril minero de Quirós y Teverga, de 0,75 metros de ancho, resultó muy dañada por la revolución de 1934 y posteriormente por la guerra civil.

En 1941, el ramal de Oviedo a Trubia pasó a formar parte de RENFE, y a finales de 1955 se inició su electrificación, que se completaría con la de toda la red asturiana. En 1957 se instalaría el Control de Tráfico Centralizado (CTC), lo que aumentó notablemente la capacidad de la línea.

La línea de Oviedo a Trubia, pese a contar solamente con 13 kilómetros, presenta un recorrido que ofrecía bastantes dificultades a la tracción en los tiempos de las locomotoras de vapor, problemas ahora solventados con la tracción eléctrica.

Desde Oviedo, situada a 228 metros de altitud, la línea baja constantemente por el valle del Nalón hasta Trubia, que se encuentra a 85 metros sobre el nivel del mar. Casi desde la salida de Oviedo hay una pendiente continua que llega a las 20 milésimas, con breves intervalos en los que el gradiente disminuye. A partir del kilómetro 9, la línea discurre en horizontal. El trazado es también bastante sinuoso; tiene 16 curvas, algunos de cuyos radios bajan hasta los 300 metros, no llegando las rectas a superar longitudes de un kilómetro. En cuanto a las obras de fábrica, hay tres túneles: La Boza (250 metros), El Estrecho (230 metros) y La Peña (216 metros), casi seguidos, y el puente más importante es el que cruza el Nalón en el kilómetro 12, ya en las inmediaciones de Trubia. Este puente tiene cinco tramos con una longitud total de 164,25 metros.

La línea, después de llegar a Trubia, continúa a la Fábrica de Armas, donde penetra en sus instalaciones. Había también otro apartadero en combinación con el desaparecido ferrocarril minero de Quirós y Teverga. ■ **FERNANDO F. SANZ.**