

El monte Naranco situado al Norte de la ciudad de Oviedo es famosamente conocido por estar en él situadas las dos joyas del Arte Prerrománico Asturiano, las iglesias de San Miguel de Lillo y de Santa María del Naranco. Sin embargo, por lo que es menos conocido es por sus explotaciones mineras, tanto en el pasado como en la actualidad. Esta actividad provocó la existencia de uno de los primeros ferrocarriles mineros en Asturias, el ya mítico a la vez que poco conocido, debido a su lejana desaparición, ferrocarril minero de Oviedo a Villaperez.

## ORÍGENES DE LA MINERÍA EN EL MONTE NARANCO

Las primeras noticias que tenemos documentadas en actividades mineras en el Naranco se remontan al 13 de Mayo de 1637, fecha en la que se expide una cédula de S.M. a los capitanes Jorge Fervás de Vega y Alonso Balbín para "Beneficiar dos minas de plata, plomo, cobre y otros metales; la una en término de la ciudad de Oviedo, en la partida que llaman la cuesta del Naranco, ácia el lugar de Fitoria...".

Sin embargo, la actividad minera a gran escala no se produciría hasta el siglo pasado con el nacimiento de una industria siderúrgica en Asturias. La Real Fábrica de Trubia, creada en 1794 por el Estado, y la "Asturiana Mining Company", radicada en Mieres desde 1844, realizarán ambas explotaciones y un laboreo tímido del mineral de hierro existente en el Naranco, debido a la proximidad de este yacimiento se sus fábricas.

El mineral empleado en 1856 por la "Compagnie Minere Metallurgique des Asturies", sucesora de la "Asturiana Mining Company", procedía en sus 4/5 partes del Monte Naranco; debido a la falta de comunicaciones de la fábrica, el coste del mineral ascendía desde las 2 pesetas por tonelada en el Naranco a las 10 pesetas en Mieres. El yacimiento era entonces explotado de forma rudimentaria, siempre con labores a cielo abierto.

En 1874, tras proclamarse la 1ª República, se paralizan las fábricas del País Vasco debido a la coyuntura imperante, lo que potenció las fábricas asturianas provocando a su vez un importante impulso de la minería del hierro en Asturias.

Será entonces cuando la "Compañía Numa Gilhou", sucesora de los anteriores fracasos siderúrgicos en Mieres, impulse definitivamente la minería del Naranco, ya que además el transporte del mineral de hierro se veía favorecido por la apertura en 1874 por parte de la Compañía del Noroeste de la línea Gijón a Pola de Lena, que ponía en comunica-

ción directa Oviedo con Mieres (unos 20 Kilómetros). Precisamente la falta de comunicaciones había sido la causa de los fracasos de las anteriores sociedades para la creación de una industria siderúrgica en Mieres.

Hacia 1879 se iniciaron los trabajos para la explotación de las nuevas minas en el Naranco, así como la construcción de un ferrocarril minero para llevar el mineral hasta la estación del Noroeste de Oviedo, desde allí el mineral sería llevado a Mieres. Cuando las minas y el ferrocarril se inauguraron, la "Compañía Numa Gilhou" cambió su nombre por el de "Sociedad Fábrica de Mieres", cambio producido el 23 de Marzo de 1879.

## LA EXPLOTACIÓN MINERA

El mineral de hierro aparece en el Monte Naranco en forma de Óxido Férrico y se distribuye en dos capas conocidas por el nombre de "Piquete" y "Naranco", enclavadas ambas entre areniscas ferruginosas devonianas y calizas de montaña, formando un pliegue anticlinal<sup>1</sup>.

La primera de las capas, la "Piquete", tiene una potencia<sup>2</sup> entre 1 y 2,5 metros y posee una ley del 40 al 42% de hierro. La segunda, la "Naranco", algo más estrecha, (1 a 1,5 metros) posee una ley del 38 al 41% en hierro.

Las explotaciones se realizaron en dos grupos mineros con diferente situación geográfica y cronología. El primero de ellos, el grupo "Villaperez", situado al Este del Monte Naranco y próximo al río Nora y el segundo, el grupo "Naranco", más próximo a Oviedo.

La explotación del grupo "Villaperez" se inició en 1879 abriéndose galerías en las cañadas de Fuentenueva, Piquete y Gamoneda, que dividían la explotación en cuatro pisos o talleres de 30 metros de altura, teniendo las galerías longitudes próximas a los 400 metros. Las labores mineras de este grupo estaban comprendidas entre las altitudes de 280 y 312 metros sobre el nivel del mar. El sistema de explotación empleado era el de tajos ascendentes seguidos de relleno, sistema adecuado debido a que la capa "Piquete" aparecía aquí de forma casi vertical.

A partir de 1907 este grupo dejó de explotarse al descender la potencia y la ley de la capa "Piquete" única que se beneficiaba en este grupo. Hasta ese momento y desde 1879 se habían obtenido en ese grupo 400.000 toneladas de

mineral que, como veremos luego, habían sido transportadas hasta la estación del F.C. del Norte de Oviedo mediante el ferrocarril minero.

El segundo de los grupos era el grupo "Naranco", situado más próximo a Oviedo y a una altitud superior al "Villaperez" (entre los 510 y 575 metros de altitud); está situado próximo a la cima del monte Naranco, en las inmediaciones del Pico Paisano, en el lugar donde se emplaza la estatua del Sagrado Corazón. Su explotación comenzó en 1902, una vez que la producción del grupo "Villaperez" empezó a decaer y se construyó el enlace con el ferrocarril Oviedo a Villaperez.

En este grupo se benefició únicamente la capa del mismo nombre, es decir la capa "Naranco", capa de peores condiciones que la "Piquete", se inició el laboreo abriendo un socavón<sup>3</sup> de 200 metros, en la cara Sur del monte, siguiendo la capa mediante dos galerías; una hacia el Sur, que a los 1000 metros salió a la superficie en la ladera Norte del monte Naranco, en la cañada del Pevidal, y otra hacia el Noroeste, con un recorrido de 200 metros. Estos campos de labor se dividieron a su vez: el primero entre pisos, con una altura media de 30 metros, por medio de 2 galerías que a los 600 y 300 metros respectivamente, salieron también a la superficie en la ladera Norte, y el segundo en dos tramos con una galería intermedia. En 1911 existían en el grupo "Naranco" 4 talleres con 36 tajos y un total de 2.050 metros de galerías.

La capa "Naranco" aparece en este grupo a veces vertical y otras más horizontal o tumbada, por lo que la explotación era mediante tajos ascendentes con relleno o mediante huecos y pilares<sup>4</sup> sin relleno y abandonado los pilares en el segundo de los casos. Entre 1902 y 1915 se produjeron en este grupo 425.000 toneladas de mineral, lo que nos indica que la explotación fue mucho más intensa que la del grupo "Villaperez".

En 1915, último año de explotación, trabajan en las minas y en el ferrocarril un total de 95 obreros. En 1916 y 1917 sólo se realizaron en las minas trabajos de conservación. A partir de entonces, Fábrica de Mieres se abasteció principalmente de sus minas de hierro de Llamarganes y Quirós.

<sup>3</sup> Socavón: Galería principal.

<sup>4</sup> huecos y pilares: típica explotación minera en capas subhorizontales en la que se dejan pilares de mineral equidistantes para servir de entibación natural y evitar el derrumbe de la zona ya beneficiada.

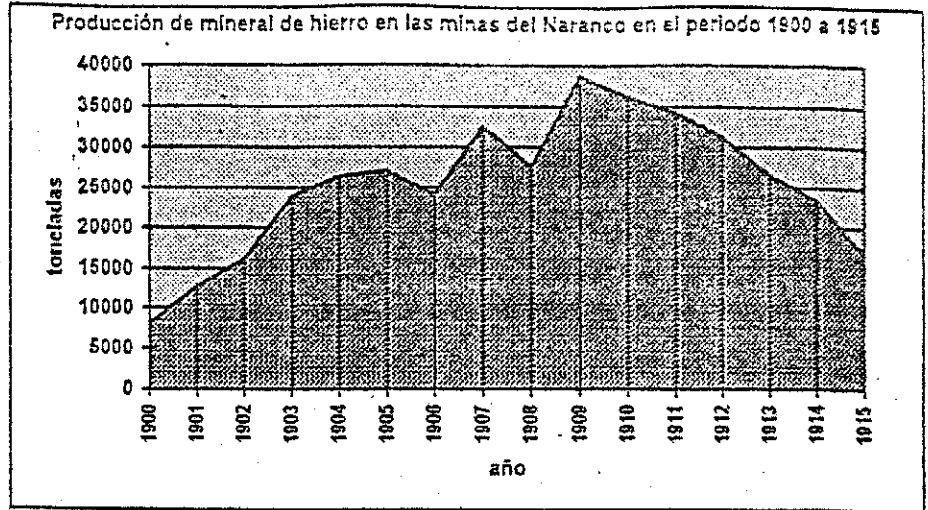
<sup>1</sup> Anticlinal: pliegue de una placa con forma convexa

<sup>2</sup> Potencia: Espesor o anchura de una capa.

Producción de mineral de hierro en las minas del Naranco en el periodo 1900 a 1915

año	Tm.	año	Tm.
1900	7990	1908	27630
1901	12730	1909	36730
1902	16200	1910	36121
1903	23950	1911	34223
1904	26374	1912	31356
1905	27108	1913	26645
1906	24190	1914	23408
1907	32670	1915	16772

Fuente:  
CRIADEROS DE HIERRO DE ASTURIAS.  
Memorias del Instituto Geológico de España, tomo II. D. Luis de Adaro y G. Junquera



**EL FERROCARRIL**

En 1878 llegó al Ayuntamiento de Oviedo la petición de permiso de obra del ferrocarril minero del Monte Naranco, provocando recelo debido al temor que la construcción del ferrocarril dañase la traida de agua desde Fitoria, pues tenía un trazado paralelo al del futuro ferrocarril.

El 1º de Febrero de 1880 se inauguró el ferrocarril entre el grupo "Villaperez" y la estación del Noroeste (entonces ya A.G.L. Asturias-Galicia-León) de Oviedo, con una longitud inicial de 7101 metros. El ancho de vía era el de 600 milímetros, idéntico al utilizado un par de años antes para el ferrocarril de Nicolasa a Los Cribos (Ablaña), en las inmediaciones de la Fábrica de Mieres.

El coste total de instalación del ferrocarril ascendió en 1880 a 129.906 pesetas comprendidas las 19.798 pagadas por expropiaciones.

**DESCRIPCIÓN DE LA LÍNEA**

El ferrocarril arrancaba de la estación de Oviedo, a una altitud de 230 metros, y donde entonces existía una vía en la que estaba instalado un basculador para transbordar el mineral de los vagones de Ferrocarril minero a los de vía ancha. Hasta esta vía los vagones bajaban a través de un plano inclinado automotor formado por dos vías con una longitud de 128,89 metros y que salvaba un desnivel de 31,5 metros. Los vagones circulaban por un plano sujetados por un cable de acero de 10 milímetros de diámetro, estando el cable arrollado a una bobina, a su vez las dos bobinas, unidas por un eje horizontal e instaladas ambas en la cabeza del plano.

En la parte superior del plano inclinado, en la loma de San Pedro de Los Arcos, se encontraba el inicio de la línea Oviedo-Villaperez, y en este lugar se disponían las vías necesarias para las maniobras, una cochera para guardar la locomotora, una placa giratoria para invertirla y un depósito de agua para abastecer sus tanques. Se inicia por tanto aquí

el trazado de 7101 metros, de los cuales 4.014,77 corresponden al trazado en recta y 3.086,23 en curva, desarrollándose en su totalidad por ladera del Naranco y ajustándose a su relieve para evitar grandes obras, de ahí que los radios de curvas estén comprendidos entre 50 y 70 metros, existiendo solamente seis superiores a los 100 metros. Por su parte, las rasantes son muy suaves, siendo la mayoría inferiores a las 10 milésimas y existiendo un tramo de 400 metros en horizontal, sin embargo en los inicios del trazado existía una de 16 milésimas durante 617,9 metros y otra de 19 milésimas durante 617,9 metros.

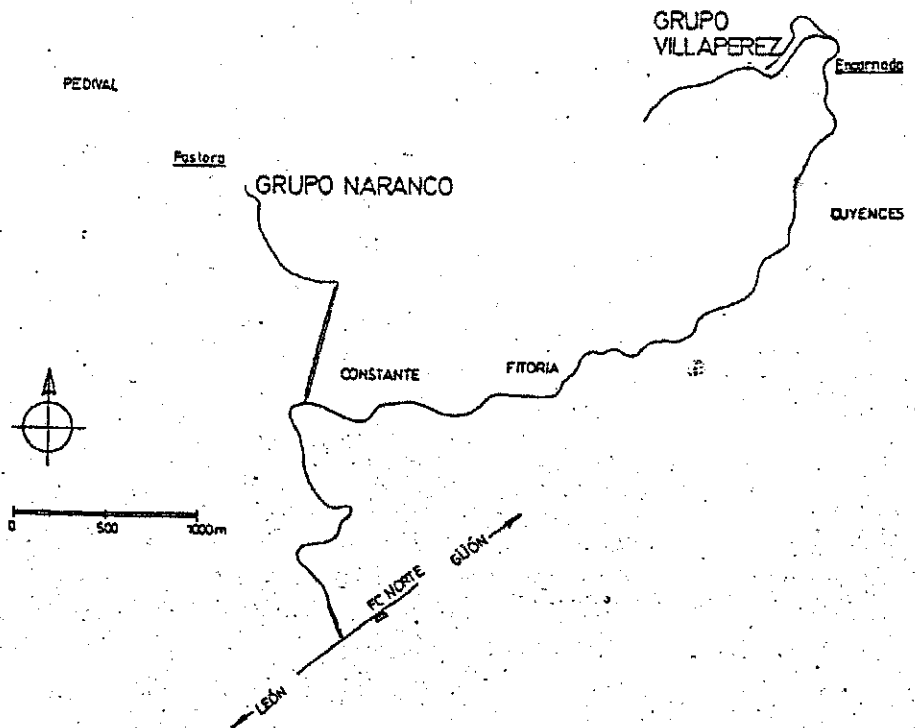
La explanación tiene una anchura de 3 metros lineales, lo que debido a desarrollarse el trazado siempre a media ladera, exigió un movimiento total de terraplenes y desmontes de 33.831 metros cúbicos, es decir, 4,76 metros cúbicos por cada metro de explanación. Así mismo, son de importancia las obras tales como muros de contención y desagües.

Para dos pasos sobre pequeños arroyos se emplearon tramos metálicos construidos en la propia Fábrica de Mieres.

Durante el recorrido se pasa por las parroquias de Fitoria, Guyences y finalmente Villaperez, punto final del recorrido y donde se disponía de cortos ramales para dar servicio a las diferentes bocaminas del grupo "Villaperez". Aquí había también una placa giratoria y depósito de agua para el servicio de tracción.

**MATERIAL FIJO**

El material fijo empleado en el ferrocarril había sido fabricado en su totalidad por la Sociedad Fábrica de Mieres. El carril empleado era del tipo Vignole con un peso de 8 Kg. por metro lineal. Las traviesas eran de Roble con una longitud de 1 metro, empleándose un total de 16.083 unidades. Los carriles estaban unidos entre sí mediante placas de junta, y unidos a las traviesas mediante escarpas. El gasto total en material de vía fue de unas 48.000 pesetas del año 1.880.



PLANO GENERAL DE LA LÍNEA.  
Dibujo: Pedro Pintado Quintana

ral que existía ya explotado y almacenado. Durante algunos años la vía permaneció instalada.

### LA TRACCIÓN

Cuando en 1877 Fábrica de Mieres (entonces aún Compañía Numa Gilhou) abre su ferrocarril de Nicolasa, emplea en él la que fue la primera locomotora minera asturiana. Se trataba de una pequeña locomotora de la casa belga Couillet<sup>6</sup> que recibió el Nº 1 y el nombre NUMA GILHOU. Llegó a Mieres montada en una caja y sorprendió a todos por su diminuto tamaño, pues hasta entonces sólo se conocían locomotoras para ferrocarriles generales de vía ancha.

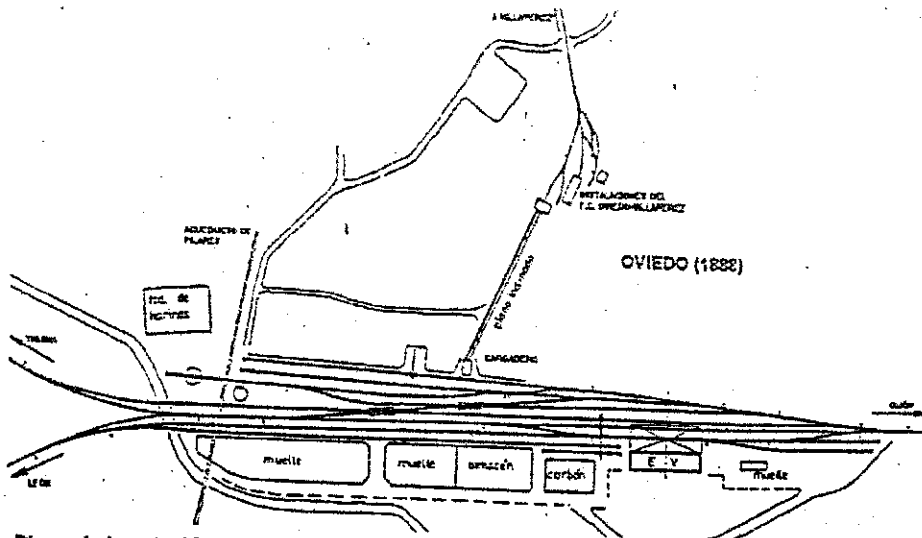
En 1879 con destino al ferrocarril Oviedo a Villaperez, Fábrica de Mieres en vista del buen resultado de la Couillet adquiere una segunda para el ferrocarril ovetense, recibiendo la Nº 2. En 1881 se adquiere una tercera Couillet, la Nº 3 destinada al ferrocarril de Nicolasa.

Este modelo unificado de Couillet de pequeño tamaño y elegantes formas tuvo una gran difusión en países coloniales; en España el éxito de este modelo está fuera de toda duda, en poco más de 10 años diferentes empresas adquirieron casi una treintena de ejemplares; así a los 3 ejemplares de Fábrica de Mieres hay que sumar los 6 que adquirió Minas de Barruelo (Palencia), los 8 de la Real Compañía Asturiana de Minas para Reocín, los 5 de la Unión Hullera Asturiana (luego integrada en Duro-Felguera), los 2 de la Sociedad Carbonífera de Matallana, los 3 ejemplares de la Hullera Vasco-Leonesa, el ejemplar adquirido de segunda mano por el Coto Azufrero de Hellín (Albacete), los 4 de la Sociedad Industrial Asturiana en su fábrica siderúrgica en Gijón<sup>7</sup>, un ejemplar utilizado en 1924 en las obras de construcción del F.C. Metropolitano de Barcelona (origen desconocido) y finalmente dos ejemplares adquiridos a través de la casa Decauville, uno para el Instituto Agrícola Alfonso XII y otro para la Academia de Ingenieros de Guadalajara.

En efecto, este modelo fue comercializado por Decauville durante 1880-90, debido a que el constructor francés de ferrocarriles portátiles y material apropiado para estos aún no fabricaba locomotoras, por lo que ofertaba a sus clientes éste y otros pequeños modelos de locomotoras de varios fabricantes para emplear en sus ferrocarriles.

<sup>6</sup> Société Anonyme Des Usines Métallurgiques Du Hainaut, Couillet, Marcinelle, Bélgica.

<sup>7</sup> Según unas fuentes podría tratarse de los ejemplares de Duro-Felguera y según otras fabricadas en 1949 por la propia Sociedad Industrial Asturiana.



Piano de la estación del F.C. del Norte de Oviedo en el año 1888. En él se aprecian las instalaciones del F.C. Oviedo-Villaperez. Dibujo: Pedro Pintado Quintana



Tramo final del Ferrocarril Oviedo a Villaperez antes de llegar a la Estación del Norte de Oviedo, situada bajo la loma de San Pedro de Los Arcos, junto a la Iglesia del mismo nombre, al fondo. Del libro "En busca del Oviedo Perdido". Manuel F. Avella.

### RAMAL AL GRUPO "NARANCO"

En 1902, cuando se inicia la explotación del grupo "Naranco", se realiza un enlace en el punto kilométrico 2, donde se encuentra el inicio de un largo plano inclinado con 652 metros de longitud, llegando a una altitud de 510 metros.

Desde la parte alta de este plano, arranca hacia el Oeste un ramal en horizontal de 720 metros de longitud que llega hasta el grupo "Naranco".

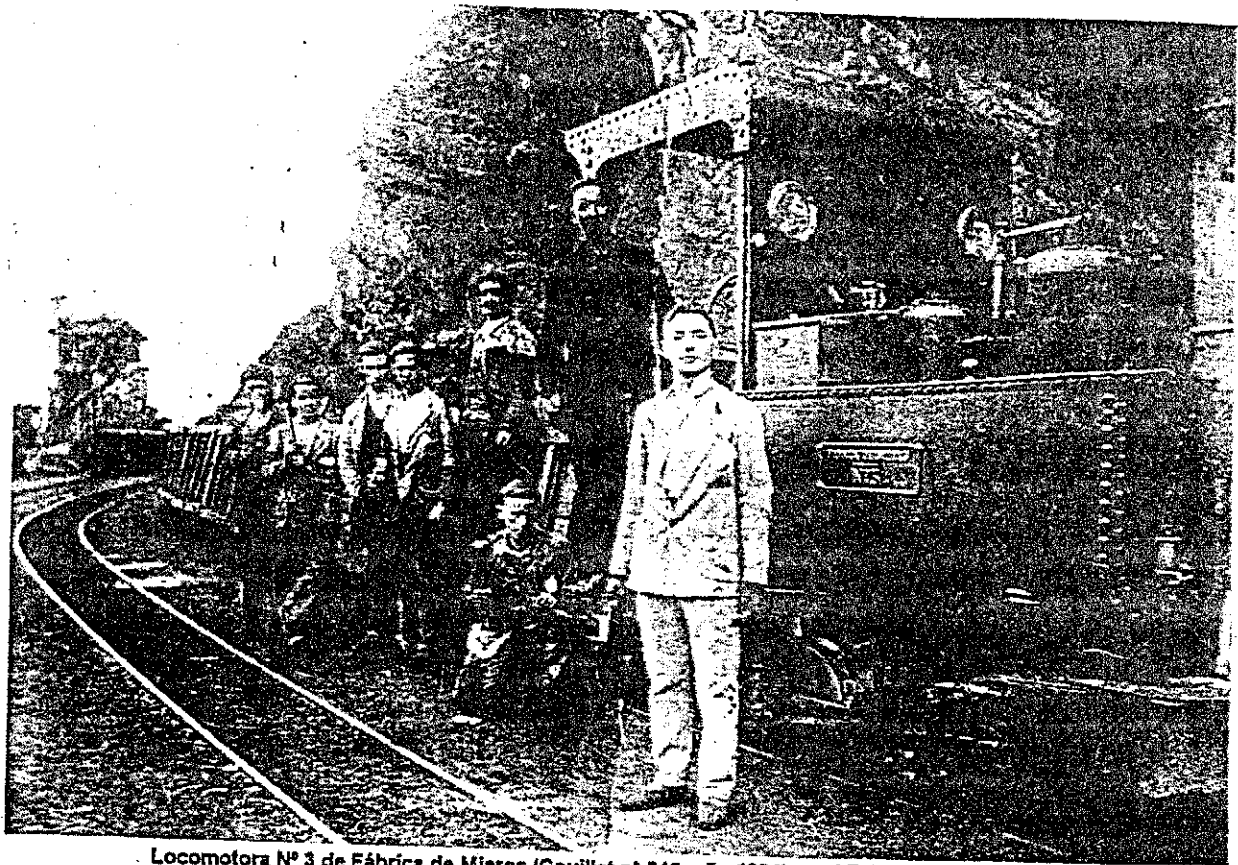
Por este plano inclinado circulaban los vagones del ferrocarril de dos en dos, tanto para subir como para bajar<sup>5</sup>. El tramo en horizontal en la parte alta se desarrolla en una explanación muy ajus-

<sup>5</sup> Dato recogido por José Antonio Gómez de un vecino del Naranco nacido en 1910.

tada, en una zona de ladera con una gran pendiente.

### EVOLUCIÓN FINAL DEL FERROCARRIL.

Desde 1902 a 1907 coexistieron en funcionamiento el ferrocarril en su totalidad hasta Villaperez así como su ramal al grupo "Naranco". Tras el cierre en 1907 del grupo "Villaperez", el tramo de más de 5 kilómetros desde el punto de empalme con el ramal al grupo "Naranco" hasta el grupo "Villaperez" dejó de utilizarse. En 1916 el grupo "Naranco" cesó también su actividad, sin embargo durante ese año y el siguiente el ferrocarril posiblemente permaneciese en funcionamiento de forma muy esporádica para sacar el poco mine-



Locomotora Nº 3 de Fábrica de Mieres (Couillet nº 642, año 1881) en el F.C. de Nicolasa, idéntica a la utilizada en el F.C. Oviedo a Villaperez.

Colección Florentino Romero / Museo del F.C. de Asturias.

Respecto al buen funcionamiento de estas locomotoras hemos encontrado en revistas de la época interesantes comen-

ro-Felguera) de la cual se destaca su mala estabilidad y escaso rendimiento de su caldera, la otra locomotora era la inglesa Black Hawthorn de Inocencio Fernández (Minas de Figaredo), la cual debido a sus meca-

nismos interiores requería un mantenimiento muy complejo y engorroso. También cita otra revista, que la locomotora de Fábrica de Mieres nº 1 llevaba 5 años en servicio sin haberse averiado más que en una única ocasión, por el contrario la Nº 3 con sólo 3 años estaba fuera de servicio por una grave avería.

Las locomotoras de Fábrica de Mieres, según las características ofrecidas por la Revista Minera para la Nº 2, responden al modelo mediano de Couillet, el conocido por Decauville como Tipo Nº 2 de 3 toneladas o "Belle Petite" (peso en vacío de 3.200 Kg., peso en servicio 3.900 Kg.); existían otros dos modelos, el Nº 1 de 2,5 toneladas o "Passe-Partout" (peso en vacío de 2.700 Kg. y 3.400 Kg. en servicio) y el Nº 3 o de 4 toneladas (4.000 Kg. en vacío y 5.000 Kg. en servicio).

Sin embargo, las Couillet de Fábrica de Mieres tienen características que no corresponden a los modelos de su peso, como son el diámetro de cilindros y diámetro de las ruedas, datos que se aproximan a los del tipo Nº 1. Otra característica de estas Couillet, observada en fotografías, y que las hace únicas respecto a otras Couillet, está en que las locomotoras de Fábrica de Mieres tienen su bastidor recortado bajo los tanques, posiblemente una reforma realizada en Mieres, aunque en épocas lejanas.

Centrándonos en la Nº 2 del Ferrocarril del Naranco, diremos que en origen remolcaba trenes formados por 12 vagones, es decir, trenes cargados con un peso total de 32 toneladas, cargas habituales para estas locomotoras.

Suponemos que las reparaciones importantes se efectuarían en Mieres, para lo cual se trasladaba la locomotora por lo que es posible que en alguna ocasión fuese permutada por otra de las Couillet, que podría ser la Nº 3.

En el ramal superior del grupo "Naranco" los vagones eran empujados "a brazo" y mediante animales de tiro. Tras el cierre en 1907 del grupo "Villaperez" el trazado del Ferrocarril disminuyó hasta poco más de 2 kilómetros, por lo que se prescindió de la locomotora de vapor, enviándose ésta a otro ferrocarril de ancho 600 de Fábrica de Mieres, realizándose desde entonces el movimiento de trenes desde el plano del grupo Naranco al plano de la estación de Oviedo mediante bueyes<sup>9</sup>.

Seguimos la pista a las Couillet, estas continuaron en el F.C. de Nicolasa junto a otras locomotoras alemanas y estadounidenses hasta la electrificación

#### LOCOMOTORAS COUILLET Características Técnicas (1)

Rodaje:	020T
Ancho de vía:	600 mm
Cilindros:	Diámetro: 140 mm Carrera: 200 mm
Caldera:	Presión máxima: 9 Atm. Superficie de caldeo (hogar): 1.10 m <sup>2</sup> (tubos): 5.73 m <sup>2</sup>
Tubos:	número: 37 diámetro exterior: 40 mm longitud entre placas tubulares: 1100 mm
Espesor de la chapa de la caldera:	10 mm
caja de fuego:	altura: 530 mm largo: 542 mm ancho: 440 mm
fuerza efectiva:	5.88 CV
volumen de agua en los tanques:	300 l
longitud total de la máquina:	2880 mm
máxima altura sobre el carril:	2200 mm
anchura máxima:	1300 mm
peso en vacío:	3500 Kg.
peso en servicio:	4000 Kg.
precio de adquisición en 1879:	10867 pesetas

(1) Según La Revista Minera

tarlos<sup>8</sup>; en una de ellas se destaca el buen funcionamiento de la Couillet llegada al F.C. de Nicolasa, comparada con otras dos locomotoras mineras existentes entonces en Asturias, una de ellas era una Seraing (Cockerill) de caldera vertical en la Sociedad Santa Ana (luego Du-

8 Revista Minera y Anales de la construcción y la Industria.

9 Testimonio recogido por José A. Gómez de un vecino del Naranco nacido en 1910.

ASOCIACIÓN VALLISOLETANA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

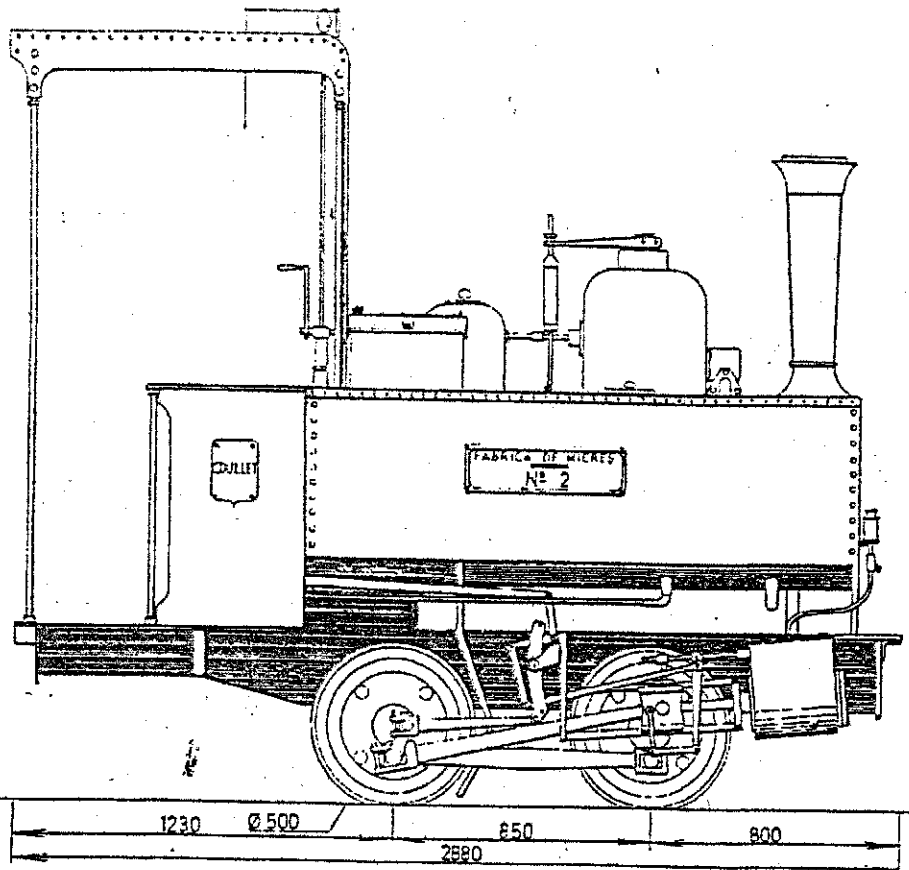
Estos vagones habían sido construidos en su totalidad por la propia Fábrica de Mieres, sociedad que en este sector llegó a fabricar sus propias locomotoras o los primeros vagones metálicos del Ferrocarril del Langreo.

Estos vagones se utilizaron también en el ramal al grupo "Naranco". En el interior de las galerías suponemos que se utilizaron pequeñas vagonetas del tipo volquete. También es posible que en el Ferrocarril existiese alguna unidad especial para labores secundarias, tales como plataformas.

### COCHES DE VIAJEROS

En fechas anteriores a la apertura del ferrocarril, Fábrica de Mieres adquirió en el extranjero dos coches de viajeros, de 8 asientos cada uno, con la intención de dedicarlos al transporte de personal de Oviedo a Villaperez, tales como Ingenieros, directivos,... Sin embargo estos coches que habían sido adquiridos al precio de 852,15 pesetas la unidad, se encontraban retenidos en la Aduana en la fecha de apertura del ferrocarril, principios de 1.880, siendo la razón la siguiente: en la aduana se exigía el pago de los derechos de importación con arreglo a lo determinado en los aranceles para carruajes de ferrocarriles, ascendiendo estos a un importe bastante superior al propio precio de los coches, debido a que se les aplicó la única tarifa existente para carruajes ferroviarios que era la exigida para coches de vía ancha utilizados en los ferrocarriles generales. Fábrica de Mieres se negaba a pagar un derecho más elevado que la propia mercancía, por ello los coches estaban retenidos en Aduana mientras se negociaba la rebaja del arancel.

Desconocemos si posteriormente llegaron al ferrocarril Oviedo a Villaperez, si llegaron a Mieres y se destinaron a otras líneas o si se renunció a ellos. Fábrica de Mieres disponía en otros ferrocarriles de este tipo de co-



Vista lateral de la locomotora Couillet del F.C. Oviedo-Villaperez  
dibujo: Pedro Pintado Quintana

### LOCOMOTORAS COUILLET (1) DE LA SOCIEDAD FÁBRICA DE MIERES

Nº	Nombre	año	nº Eje	destino original	fecha de desguace
1	NUMA GUILHOU	1877	382	F.C. Nicolasa a los Cribos (Abiaña)	1949 (Pozo Barrado)
2	—	1879	454	F.C. Oviedo a Villaperez	1952
3	—	1881	542	F.C. Nicolasa a los Cribos (Abiaña)	1954-1955

(1) Societé Anonyme des Usines Métallurgiques du Hainault, Couillet, Marcinelle (Bélgica)

en corriente trifásica, así las Couillet se desplazaron hasta las minas de la Cobertoria (Pola de Lena) y los niveles superiores de la mina Mariana, hasta el desguace de las locomotoras a principio de los años 50.

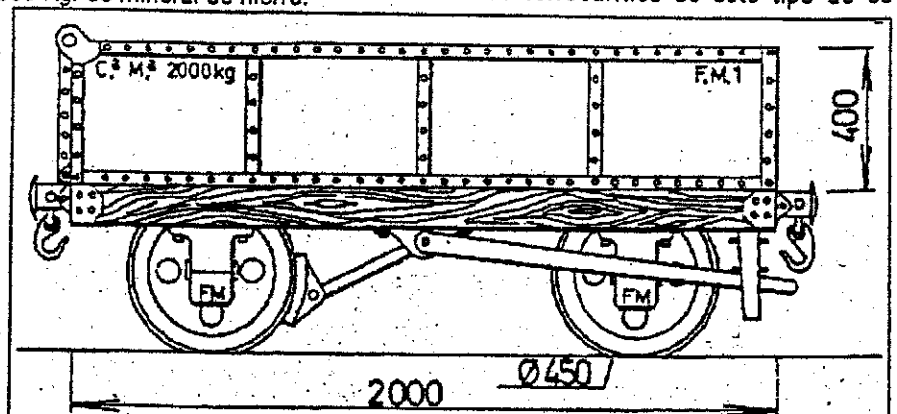
de freno accionado mediante una simple palanca de hierro.

El peso total del vagón en vacío era de 670 Kg. y su carga máxima era de 2.000 Kg. de mineral de hierro.

### LOS VAGONES DEL MINERAL

Los vagones empleados para el transporte del mineral estaban formados por un bastidor de madera, constituido por dos largueros y dos traveseros unidos por un tirafondo longitudinalmente. Sobre este bastidor está colocada una caja de chapa de hierro de 3 milímetros de espesor, que tenía unas dimensiones de 2 m de largo, 1,30 m de ancho y 0,40 m de alto, ofreciendo una capacidad de más de 1 metro cúbico.

Esta caja disponía de una compuerta giratoria en uno de sus testeros. Llevaba ruedas de fundición de 0,45 metros de diámetro fijas a un eje móvil. Disponían



VAGÓN PARA MINERAL DE HIERRO. F.C. Oviedo a Villaperez. Fábrica de Mieres

Dibujo: Pedro Pintado Quintana

Esquema basado en una suposición de como eran los vagones del FC. minero del Naranco, realizado a partir de la descripción y datos aparecidos en la Revista Minera, de fotografías de vagones de esta época y de la imaginación del Autor.

ches para llevar al personal o a los directivos hasta las instalaciones.

## ARQUEOLOGÍA MINERA Y FERROVIARIA

El hecho de que este ferrocarril desapareciera hace ya 90 años en su tramo a Villaperez y 80 años en el resto, junto con el hecho de asentarse en plena capital asturiana hace pensar inicialmente que apenas quedaron restos de este ferrocarril pionero, sin embargo la realidad es otra.

En los primeros dos kilómetros, próximos a la estación de Oviedo, situados hoy en plena ciudad, como es obvio ya no queda ningún resto de la explanación ni del plano inclinado, desapareciendo estos tras la explosión urbanística de la zona en los últimos veinte años en lo que se conoce como "Ciudad Naranco".

En los siguientes kilómetros la cosa es radicalmente distinta; hace poco más de una década el Ayuntamiento de Oviedo utilizó la intacta plataforma del ferrocarril para construir lo que se denomina "Pista Finlandesa" dedicada al paseo y a la práctica del footing por parte de los ovetenses.

A lo largo de casi 3.500 metros seguimos por la antigua plataforma donde son totalmente visibles los muros de sillería del ferrocarril.

Pasadas las cañas de la parroquia de Fitoria continúa la explanación hasta llegar a Villaperez, donde la existencia de unas canteras particulares, la intensísima vegetación y socavaciones en el terreno nos impiden conocer el espacio donde se desarrollaban los últimos metros del ferrocarril que nos podría dar una idea aproximada de la disposición de las vías en el lugar.

Por otro lado el 2º plano inclinado y el ramal al grupo Naranco presentan un aspecto más esclarecedor.

El primer tramo del largo plano inclinado es totalmente apreciable ya que es usado por muchos ovetenses que lo utilizan para atajar en el camino hacia una siórería situada en la carretera al Naranco.

A partir de ésta el plano desaparece bajo la maleza y, curiosamente, en alguna época del año se aprecia desde Oviedo un cambio en el color de la vegetación que nos indica la situación del plano.

El castillete del plano inclinado, construido en sillería, permanece aún en su lugar, a continuación la explanación del ramal hasta el grupo Naranco, bastante estrecha, excepto en la proximidad al plano donde había varias vías para cortar los trenes y maniobrar vagones.

Esta situación se repite en la parte inferior donde se enlazaba con el ferrocarril a Villaperez, en este lugar ubicado en una curva de amplio radio, la explanación aumenta considerablemente por lo que debían de existir varias vías para las maniobras y estacionamiento de vagones.

En las inmediaciones del pico Paisano, tanto en la ladera Sur como en la Norte, son apreciables los restos de actividad minera, debido a dos motivos: en primer lugar la existencia de una menor vegetación comparando con el grupo "Villaperez" y en segundo lugar a que en el grupo "Naranco" se empleó el método de explotación de cámaras y pilares, que con el paso del tiempo provoca el hundimiento del terreno superficial.

Finalmente, para concluir, citar que cien años después del inicio de explotaciones mineras en el monte Naranco, en 1968, otra empresa siderúrgica, esta vez la Empresa

Nacional Siderúrgica (ENSIDESA) inició la explotación en la cara Norte de unas impresionantes canteras de caliza, utilizado en el proceso siderúrgico como fundente; el tamaño de la explotación provocó en 1974 la apertura de un ramal ferroviario para dar salida a la producción, con lo que se trata del segundo ferrocarril minero en el Monte Naranco. (Ver Revista MAQUETRÉN Nº 45 "El Ferrocarril de las canteras del Naranco". Josele Fernández García.)

## BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- Revista Minera Nº 255 (24 de Abril de 1980). "Ferrocarril Minero de Oviedo a Villaperez". Lino J. Palacio.
- Geología de Oviedo. Torres y Claverol, 1998.
- Criaderos de Hierro de Asturias. Memorias del Instituto Geológico de España. Tomo II. D. Luis de Adero y G. Junquera. 1916.
- Estadística Minera de España 1879 a 1920.
- DECAUVILLE Ce nom. qui fit le tour du monde. Roger Bailly. 1989.
- Industrial locomotives and railways of Spain and Portugal. R.S. Fraser. 1968.
- DECAUVILLE STEAM LOCOMOTIVES A works list. IRS. 1992.
- COUILLET. Lista de Fábrica
- ANALES DE LA CONSTRUCCIÓN Y LA INDUSTRIA Nº 5. 10 de Marzo de 1884.

## AGRADECIMIENTOS

- Javier Fernández López
- José A. Gómez Martínez
- Florentino Romero García
- Pedro Pintado Quintana

# ACLARACIÓN DEL ARTICULO DE ASVAFER SOBRE EL F.C. CASTEJÓN A ÓLVEGA

*Carmelo Zaita Rubio*

Con referencia a vuestro artículo sobre el ferrocarril de Castejón a Ólvega, cuyos autores son J.A. Gómez y J.E. González Moreno, en el que se indica el parque motor que tenía este ferrocarril, te adjunto el parque de coches y vagones<sup>10</sup> que fue vendido por Ferrocarriles Vascongados y que a continuación os relaciono:

### COCHES Y FURGONES:

Serie y nº	Clase	Tara kg	Serie y nº en venta
Cf 4	1ª-3ª Clase	4.360	SB f1
AB 3 y 6	1ª-2ª Clase	4.220	AB 1 y 2
B 1	2ª Clase	4.400	Bf 1
Df 5 y 6	Furgones	5.000	Df 1

### VAGONES:

Serie y nº	Clase de vagón	Tara kg	Carga max. kg	Serie y nº en venta
N 7, 8, 11, 12, 13 al 34	Plataformas	2.750	7.500	N 1 al 25

Nota: Esta venta se hizo entre Junio y Julio de 1904 al amparo de carta de el FC de Castejón a Ólvega nº 2/370.

Sobre la locomotora de nombre "Pas", que comentáis fue vendida a Vidriera Española de Bilbao, es más seguro que su destino fuese la factoría de Lamiako, que tuvo un apartadero con el ferrocarril de Bilbao Plencia, y al que fue

destinada alguna otra locomotora de la que no tengo datos. Este apartadero conectaba con una vía que servía a una fábrica de triturar huesos y que con un puente sobre el río Gobela accedía a la factoría antes indicada, denominada

actualmente Vidrala, dedicándose a la fabricación de platos y vasos. De este apartadero no quedan restos ya, pues el último desapareció con la entrada de servicio del metro.

<sup>10</sup> Todos los coches y vagones fueron construidos por SA Construcción de Malines (Bélgica)