

HISTORIA DE FÁBRICA DE MIERES

(Fábrica de Mieres y el Mieres de la Fábrica)



José Antonio Vega Álvarez

© 2017 Editorial: “El Sastre de los Libros”.

© El autor: José Antonio Vega Álvarez.

© Portada: Adrián Vega González.

I.S.B.N.: 978-84-17130-20-6

D. Legal: AS 03558-2017

Imprime: Graficas Hifer.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley.

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 45).

Dedicatoria

La gente solo se muere cuando la olvidan.

“A mi padre que le gustaban estas cosas y creo que también le habría gustado este libro. Ojala algún día en el más allá volvamos a vernos, y puedas decirme en qué acerté y en qué fracase.”

PRÓLOGO

El reciente y sorprendente pasado industrial de Fábrica de Mieres en el concejo es un hecho irrefutable, cuya trayectoria, larga en el tiempo, contribuyó de manera decisiva a cambiar el aspecto de una pequeña villa rural, debido a la poderosa atracción que ejerció sobre la población la creciente actividad fabril y minera necesitada de una numerosa mano de obra. Éste período comienza en la década de los 40 del siglo XIX y se extiende más allá del último tercio del siglo XX, y de él nos quedan muy pocos testimonios, siendo los más, los que están inmortalizados a través de diferentes formatos como son grabados, pinturas y fotografías que definieron icónicamente, junto con las industrias que lo acompañaban, la imagen de Mieres. De aquel rico patrimonio arquitectónico apenas quedan muy pequeños vestigios y casi imposible es encontrar restos anteriores al siglo XX.

Mieres y sus distintos agentes sociales se resignaron a la desaparición de la fábrica y las minas de montaña, y, en consecuencia, apenas se alzaron voces para llamar la atención sobre su valor patrimonial y la singularidad que la fábrica y minas aportaban al paisaje, así como su potencial como recurso para servir de base una nueva oferta de turismo industrial de calidad.

Por lo tanto, el factor clave en la preservación o en la destrucción de los restos industriales es precisamente la conciencia de su valor patrimonial, de forma que los parámetros para juzgar lo sucedido con el patrimonio industrial de Asturias antes y después de, al menos, los años ochenta no pueden ser los mismos.

Una mirada hacia el pasado del patrimonio industrial del concejo de Mieres y las cuencas en general no ha de ser necesariamente, un lamento o una evocación nostálgica, ni responder a un afán coleccionista de ruinas industriales o de ausencias. Constatar el considerable volumen de patrimonio industrial perdido en nuestra cuenca y conocer las razones de su desaparición; o las que explican el estado de degradación y deterioro en que se halla buena parte del que ha llegado hasta nuestros días, ha de servir, ante todo, como herramienta para analizar y comprender la realidad actual de la arquitectura industrial y la obra pública en Asturias.

Indudablemente esta tardía toma de conciencia del significado de la arquitectura industrial y la escasa apreciación general han jugado un papel muy negativo en su conservación.

En una apretada síntesis del proceso de implantación y desarrollo de las actividades de la fábrica de hierros, puso de manifiesto la importancia de esta factoría en la vida económica y social de la ciudad.

En definitiva, algunos elementos de la Fábrica de Mieres tanto minera como siderúrgica; deberían haber protegidos para el beneficio del concejo, por respeto a la memoria de su pasado industrial y por un sentido elemental de conservación y aprovechamiento de un conjunto singular y con una fuerte impronta en el paisaje de la zona, durante mas de cien años.



Fotografía de Alonso. Gentileza de Foto Estudio Alonso

LOS PROLÓGOMENOS

En 1792, cuando ya era evidente la importancia que el carbón mineral podía tener en la economía española, se vivía un debate entre los partidarios de la libre explotación -entre los que se encontraba Jovellanos - y quienes consideraban este mineral como fundamental para la defensa del país y sus intereses, esos momentos se sabía que (en lo que sería años después Estados Unidos) estaban probándose con éxito las primeras embarcaciones movidas por vapor, y adivinaban las necesidades de carbón que pronto iba a tener nuestra Armada.

Además, el carbón asturiano se hacía cada vez más necesario para sustituir como combustible el carbón vegetal en los hornos de la Real Fábrica de Cañones de Lierganes y La Cavada que ya había consumido los bosques de media Cantabria (fueron 150.000 hectáreas), máxime cuando España se preparaba para otra guerra contra Francia y se iba a necesitar más armamento.

Curiosamente, los defensores de las dos posturas se enfrentaron también a la hora de solucionar el grave problema que planteaba el transporte del mineral del valle del Nalón, hasta el mar, del que se venían ocupando carros de bueyes y caballerías por un infame camino que llegaba hasta Gijón y que resultaba intransitable la mitad del año. Unos querían una nueva vía terrestre y otros un canal. Cuando se plantearon estas dos posibilidades en 1791 nada hacía presuponer la revolución que estaba por llegar y que casi cien años más tarde se vería al ferrocarril cruzar Asturias de parte a parte y al automóvil circular por sus nuevas carreteras, convirtiendo la navegación fluvial, en un recuerdo del pasado.

En noviembre de 1793, los primeros lanchones (conocidos como chalanas) que se habían fabricado en los astilleros del alto Nalón (Pola de Laviana), se lanzaron al río cargados de carbón. Culminaba así un trabajo de titanes realizado en gran parte por presos, como en los otros grandes canales del Estado. En este caso habían sido concretamente los presidiarios del penal de San Campio, en El Ferrol, comandados por contramaestres de este arsenal.

Un proyecto muy caro y de grandes dificultades técnicas, pues a las propias de canalizar el río había que sumarle la apertura de *caminos de sirga* que bordeasen su curso para dar servicio y apoyo a todas las

embarcaciones cuando tuviesen que ir a contracorriente, además de la necesaria adaptación del puerto de San Esteban de Pravia.

Con las primeras chalanas se comprobó que el caudal del río Nalón era ingobernable. A las grandes crecidas sucedían períodos de sequía, lo que unido a la poca capacidad de carga de las chalanas y el grave perjuicio causado a los campesinos de las riberas, con el que nadie había contado, dieron al traste con los resultados esperados.

Fue cuando Jovellanos propuso abrir una carretera carbonera por Siero, con unos 25 kilómetros, lo que suponía acortar el trazado de la existente en un 60% y al mismo tiempo abaratar los costes hasta en cinco veces. El destino seguiría siendo Gijón, la villa natal del ilustrado, que él estaba empeñado en transformar en uno de los puertos más importantes del Cantábrico y de paso iba a suponer también mejorar todas las comunicaciones del centro de Asturias abriendo ramales que llegasen hasta las principales poblaciones de la región.

Claro que él se basaba en lo que había visto del Canal de Castilla, abierto ya hasta la mitad de su recorrido, pero el gijonés conocía los ríos asturianos y sabía que esa obra era imposible en el río Nalón, por eso proponía la carretera.

Para buscar una solución se creó entonces la Compañía de las Reales Minas de Langreo con el fin de explotar para las necesidades de la marina los yacimientos de la cuenca del Nalón y se hizo venir hasta la cuenca a Fernando Casado de Torres e Irala, que ya empezaba a destacar como ingeniero en los temas relacionados con el abastecimiento militar, aunque en aquel momento sólo llevase tres años en la Armada.

Su aval venía del éxito de haber construido una máquina de aserrar que había puesto en funcionamiento en el arsenal gaditano de La Carraca y traía consigo un proyecto para hacer navegable el Nalón. Años después volvería de nuevo a Asturias para ocuparse de la obtención de alquitrán del carbón y luego pasaría a la historia por su actividad política al ser uno de los redactores de la Constitución de Cádiz en 1812 para acabar ocupando diez años más tarde la Comandancia General del Cuerpo de Ingenieros Navales. Pero volvamos a lo nuestro.

Aunque el plan de Jovellanos, como sabemos, acabó también realizándose, la Junta de Estado se decidió por el plan más ambicioso de Casado de Torres: hacer navegable para barcazas de transporte-chalanas el río Nalón durante 65 km. hasta San Esteban de Pravia. Nada menos

que 3.400.000 reales de presupuesto inicial, frente a los 500.000 de Jovellanos, a los que había que sumar también la adaptación del puerto de San Esteban y la apertura de caminos de sirga bordeando el curso del río para dar servicio y apoyo a las balsas cuando tuviesen que ir a contracorriente.

Esta circunstancia desconocida para muchos y que viene a enturbiar el carácter casi épico y romántico que según va pasando el tiempo ha adquirido el episodio de las chalanas se debía a que Casado de Torres era en aquel momento ingeniero de este departamento gallego.

El marino se empeñó tanto en su obra asturiana que logró convencer a las autoridades militares para montar en el Nalón un horno de coque con todos los adelantos y en su haber personal figura el descubrimiento de 82 yacimientos, de los que puso en explotación 25, procurando siempre que fuesen los más próximos al cauce y que sus bocaminas permitiesen el embarque rápido de la producción.

Pero pronto se vio el fracaso, el caudal del río era caprichoso y retrasaba con grandes crecidas o estiajes la rapidez del trayecto, la capacidad de las chalanas era menor de la esperada y para colmo de todos los males los campesinos que dependían del agua del Nalón vieron destruidas casi todas sus acequias e inutilizados sus molinos harineros, una consecuencia secundaria que nadie había previsto.

Además, los resultados económicos fueron desastrosos y en 1797 Jovellanos informaba que mientras diez años antes y con los métodos tradicionales el quintal de carbón asturiano se ponía en El Ferrol a 7 reales, ahora con las chalanas llegaba a San Esteban costando ya 12, la mitad de los cuales se la llevaba la amortización del propio sistema de transporte.

Finalmente, en el año 1799 todos asumieron el fracaso, Casado de Torres fue cesado y sustituido por dos comandantes llegados de las fábricas de Cantabria que acabaron cuestionando incluso la rentabilidad de las propias minas y proponiendo el abandono de la empresa. En un informe que se presentó entonces la situación era desoladora: de las 94 chalanas construidas en 1794 sólo funcionaban 30 y para ello se pagaban 500 sueldos repartidos entre mineros, chalaneros, peones y otros oficios especializados y las 36.000 toneladas anuales calculadas en un principio se habían convertido en menos de 5.000.

En 1801, una riada se llevó por delante todo el trabajo hecho en el río y nadie se preocupó por volver a reconstruirlo porque ya era una empresa muerta y así oficialmente el 1 de octubre de 1803, las chalanas y

con ellas las reales y ruinosas minas de Langreo pasaron a la historia por una real orden. Habría que esperar unas décadas para ver lo que el carbón asturiano podía dar de sí.

No faltaron iniciativas privadas en los primeros tiempos de la minería contemporánea que prepararon el camino para progresivas evoluciones en algunos sectores de esta industria. Coincidieron aquellas iniciativas con las imperiosas condiciones de las Leyes de Minas de 1825, 1848, 1849, que exigían el trabajo constante de las concesiones otorgadas por el Estado, y las cuales contribuyeron a despertar el estudio y laboreo de los yacimientos, aun en pequeña escala debido a los escasos conocimientos que entonces se tenían de esta riqueza, y a la falta de ambiente industrial, tan necesario para el desarrollo de grandes empresas.

La industria del hierro fue de las primeras favorecidas con el renacimiento minero iniciado en la primera mitad del siglo XIX, después de la promulgación de la Ley del año 1825, inspirada en los consejos del insigne Elhuyar. El laboreo de las minas de esta clase fue descubriendo ricos criaderos, cuyo fácil aprovechamiento dio lugar a la creación de numerosas y pequeñas ferrerías que atendían a las necesidades locales en las zonas productoras. Aquel primitivo beneficio metalúrgico fue la base de la instalación del primer alto horno que se estableció en Málaga en el año 1832 por la casa Heredia.

Siguió Asturias en estas nuevas siderúrgicas, que eran entonces fomentadas por el Estado, que ya a fines del siglo XVIII había llevado a cabo la construcción de la fábrica de Trubia, reorganizada en 1844 por los artilleros Elorza y Aspiroz, instalando allí dos altos hornos; y como fruto de estos estímulos surgieron empresas particulares para dar vida en 1846 a la fábrica de Villayana de Lena, en 1848 la de Mieres, y en 1860 a la de La Felguera.

Los industriales bilbaínos, tenían los mejores yacimientos de hierro de España, tampoco se quedaron aislados en este renacimiento siderúrgico, y un grupo de los más emprendedores de aquellos tiempos, como era Ibarra y Cía., que explotó minas de esta clase con el nombre de «Nuestra Señora de la Merced» en el valle de Guriezo (Santander), y en 1854 otra en Baracaldo llamada «Nuestra Señora del Carmen», a ocho kilómetros de Bilbao.

LOS INICIOS DE LA FÁBRICA DE ABLAÑA

Los primeros establecimientos siderúrgicos que fundían mineral de hierro en altos hornos, iniciaron su andadura en Málaga y Bilbao, pero tenían el inconveniente de fundir con carbón vegetal o de depender de las importaciones de hulla inglesa, razón por la que el capital fijó su atención en Asturias.

En 1840 un grupo de técnicos ingleses se desplazan a Mieres, encabezados por los hermanos John y Edward Manby, ambos eran ingenieros y durante un tiempo realizaron trabajos de investigación por la zona del Caudal, registrando concesiones mineras y comprando algunas minas ya existentes.

Estos ingleses llegados a Mieres no fueron los pioneros en llegar a Asturias para hacer trabajos mineros, pues años antes en la fundación de la «Compañía de San Luís» a finales del siglo XVIII, que fue el primer intento serio de empresa minera asturiana, ya participaron técnicos y mineros ingleses. Según Jovellanos, estos ingleses tomaron parte en el reconocimiento y realizaron las primeras tentativas de explotación de las minas optadas por esta compañía para iniciar sus trabajos.

Con la llegada de los ingleses se propició que Mieres pasase a mediados del siglo XIX de ser una pequeña localidad cuya vida dependía del campo y sus frutos, a convertirse en una de las pioneras tanto en la industrialización española como del movimiento obrero. Antes de industrializarse el valle, la vida se mantenía en una economía autárquica, no se producía nada para vender, sólo lo necesario para vivir al día con los productos de sus fértiles huertas, prados, castañedos y la abundante ganadería y cría de animales domésticos como el cerdo, alguna cabra y aves de corral. No había apenas comercios donde poder comprar ropa, tejidos y algo de pan de trigo, pues se comía solamente el pan de maíz, llamado boroña.

Estos ingleses después de hacer numerosos reconocimientos y calicatas, hacen que en 1841, los carbones de Mieres y Tudela sean analizados por el catedrático de química John Thomas Cooper.

Una vez realizados los diversos estudios, estos son enviados a Londres. Una vez estudiados y ante las buenas conclusiones de estos – otra cosa fue la realidad - se constituye en Londres la «**Asturian Coal and Iron Company**», en el mes de noviembre de 1842, con un capital inicial de 150.000 libras (14.400.000 reales).

Para obtener este capital se emitieron 1.500 acciones preferentes de 100 libras cada una.

Las minas estaban situadas en Ribadesella, Tudela y Mieres. La finalidad de la compañía era, según se indicaba en el folleto que anuncia la creación de la compañía, explotar minas de carbón y mineral de hierro en la provincia de Oviedo. Estimaban que la producción podría ser cifrada en 100.000 tm. anuales, cantidad fácilmente absorbible por el mercado español. Además que la compañía podía producir 5.120 tm. de hierro en barras en una fundición que se pensaba instalar; la producción habría de alcanzar posteriormente la cifra de 20.000 toneladas anuales, cantidad fácilmente absorbible por el mercado español.

Al final del folleto, y antes de pasar a las condiciones de suscripción de las acciones, se observó el alto grado de optimismo con que se iniciaron los prolegómenos de la empresa.

La proximidad a los sitios de producción fue importante en la decisión inicial de localizar la fábrica en Ablaña, si bien con el paso del tiempo el factor decisivo resultó ser el ferrocarril y en particular, la conexión directa de la factoría a las vías del tren, lo que se materializó en 1874 y permitió llegar sin obstáculos a los mercados regionales y años después a los más variados destinos peninsulares e incluso de Europa.

Sabían que las malas comunicaciones era lo que encarecía el carbón asturiano y para solucionar este problema diseñaron construir un ferrocarril desde Mieres a Avilés con objeto de controlar el mercado de hierros en España, pero hasta 1874 no se completó la línea Lena-Gijón, y en 1884 la línea que uniera Asturias con la meseta a través del Puerto Pajares. En los años noventa la Compañía de los Caminos de Hierros del Norte de España, abre el tramo Villabona-San Juan de Nieva y en 1906 la compañía Vasco-asturiana el enlace de Trubia-San Esteban de Pravia.

Otro problema eran los fletes asturianos que eran muy caros, el porte de Gijón-Málaga era más caro que Newcastle-Jamaica y Gijón-Barcelona el mismo precio que Newcastle-Bombay.

Con ilusión, la nueva sociedad comenzó los trabajos para la construcción de la fábrica y del tendido de la vía férrea. Pero estas obras contaron con la oposición de las gentes del lugar, decían que su construcción cambiaría el trazado de los caminos y que dividiría sus tierras. Otra creencia era que las grandes lluvias y crecidas de los ríos venían como consecuencia de que los ingenieros, como buenos ingleses eran herejes protestantes y judíos. Como venganza a todo esto, los

jalones, banderillas y demás señalizaciones que eran colocados para la construcción de la fábrica y el ferrocarril eran continuamente arrancados además de los continuos robos de herramientas y materiales.

Ante este panorama el 19 de septiembre de 1844, John Manby escribe al jefe político de la provincia solicitando “*sus buenos oficios para la protección de los jalones que estamos obligados a dejar por la noche sobre el terreno para la ejecución de los trabajos de los estudios de un ferrocarril*”.

Estando así las cosas Vicente Sampil, que era el alcalde de Mieres, decidió apoyar los trabajos de los hermanos ingleses frente a la oposición vecinal a la factoría y al ferrocarril.

De estos dos hermanos apenas nada se sabe, y según nos cita don Florentino Romero en uno de sus numerosos trabajos “*es posible pertenecieran a la familia de Aarón Manby gran empresario en mecánica y construcción naval en la localidad inglesa de Tripton cercana a la ciudad de Birmingham*” esta teoría se basa en que este empresario y algunos más financieros ingleses fundaron compañías industriales en Europa. Concretamente Aarón (1776–1850) y el financiero Daniel Wilson fundaron en Francia la siderurgia de Charenton. De todo esto el historiador mierense saca su conclusión “*que los hermanos Manby fueron enviados a Asturias a fundar una empresa siderúrgica que finalmente se instaló en Mieres*”.

Año de 1844

El 17/09/1844, un grupo financiero inglés encabezado por el financiero John Manby, y el cónsul británico en Asturias John Kelly constituyen en Londres la **Asturiana Mining Company**, conocida como la Compañía Anglo-Asturiana con un capital nominal de cinco millones de francos, donde participaban capitalistas ingleses, franceses y españoles, entre estos últimos estaban José Safont; José de Salamanca y Mayol, con el tiempo sería el marqués de Salamanca; y Juan José García-Carrasco, conde de Santa Olalla. La nueva sociedad sería presidida por Gedeón Colguhoun, y sus oficinas en España estaban Atocha en Madrid.

Los fines de esta compañía eran la explotación de minas de carbón y la elaboración de hierros por procedimientos “ingleses” para el aprovechamiento de los minerales de la zona. Para esto la sociedad eligió como emplazamiento para su fábrica metalúrgica el concejo de Mieres, y todo ello bajo la dirección por un tiempo de Josías Lambert, adquiriendo al mismo tiempo minas de carbón en los concejos limítrofes.

La elección de la Vega de Sueros y Ablaña para la ubicación de la

fábrica de hierros estuvo basada en tres aspectos básicamente como fueron: abundancia de terreno, sin apenas desmontes, y que el río Caudal podía proporcionar abundante agua y haría de vertedero.

Esto último tenía su gran importancia pues donde había hornos para la fabricación del hierro, se observaba siempre que las escorias diarias producidas, formaban grandes depósitos, y algunas veces verdaderas montañas, que exigían la compra ó inutilización de grandes extensiones de terrenos fértiles, y que obligan a gastos de transporte, como sucedió en la fábrica de La Felguera, cerca de Sama.

Pocos eran los establecimientos que como la factoría de Mieres, depositaban sus escorias a orillas del río, y al poco tiempo estaba libre de tan molesto producto, gracias a las grandes avenidas que tan frecuentes eran durante el otoño y el invierno.

Esta abundancia de escorias y hizo que en los años setenta del s. XIX las empresas comenzasen a pensar en la manera de poder utilizar este producto generalmente considerado como materia perdida. En algunos puntos, se la sometió al machaqueo, y se la empleaba, como firme en las carreteras, y en los ferrocarriles como balasto; también con su polvo se hicieron a veces ladrillos para las construcciones, se empleo como ingrediente para la fabricación de vidrio y en la composición de algunos hormigones y morteros; pero todas estas aplicaciones fueron muy reducidas, limitándose a los alrededores de los establecimientos metalúrgicos, para no pagar el producto los gastos de su transporte.

Esta sería la primera fábrica privada que en España obtuvo el hierro colado o de fundición de cok. Para la fabricación de su propio cok y venta de carbones a otras compañías, la sociedad compraría minas de este mineral en Mieres, Tudela, Langreo y Santo Firme y para su fundición se hizo con minas de mineral de hierro en el Naranco y Cancienes junto con caleros en Olloniego. También se metieron en el negocio del mercurio donde adquieren varios criaderos de cinabrio en la parroquia de Muñón Cimero, en el concejo de Lena.

El 31 de diciembre de ese año, se otorga a Richard Kelly como representante de la Minig, la construcción entre León y Avilés de un ferrocarril, pero como sabemos esto no pasó de ser un gran proyecto para la época.

Pronto se dieron cuenta estos ingleses que franquear el Pajares era imposible y aprovechando que aún disponían de la concesión para su proyecto, intentaron retomar otro de menor envergadura y que habían

pensado inicialmente. Se trataba de un tren minero que nacía en Puente los Fierros y después de recorrer toda la cuenca del Caudal se dividía en dos ramales, uno hacia Avilés y el otro a Gijón.

Año de 1845

Las abundantes lluvias del mes de junio abnegaron las vegas de Mieres y Olloniego, causando grandes pérdidas en las cosechas.

Se funda la compañía Minera Cántabra para explotar minas de carbón y otros minerales. Según anuncios de esta Compañía las minas de carbón pasan de 40, y eran de las mejores de su género por su calidad y abundancia, especialmente las de Langreo, Sama y Mieres, y las cuales podrían producir por sí solas cualquiera cantidad de mineral que se necesite, surtiendo el comercio interior y de exportación.

Ricardo Kelly se dirigió Ministro de Hacienda, manifestando la imposibilidad de llevar a cabo el establecimiento de fundición de hierro en la villa de Mieres, y la explotación de las minas, por la carencia absoluta de máquinas y herramientas. Estas maquinas no se importaban por los altos derechos de importación que había que pagar.

Año de 1846

Parte de los accionistas de la Mining encabezados por Edward Stopford crean con 50.000.000 reales, la empresa del “Ferrocarril Carbonífero” para unir desde Fierros a Avilés toda la zona hullera del Caudal. Proyecto que como hemos dicho no llego a realizarse siendo una de las causas los problemas financieros de la Mining y por otro lado la oposición propagandística de los financieros de Madrid que apoyaban al Duque de Riánsares que estaba interesado en la construcción del ferrocarril de Langreo para dar salida por el puerto de Gijón al carbón de sus minas situadas en aquellas zonas.

Fernando Muñoz, el duque de Riánsares, fue el segundo esposo de la regente María Cristina y por lo tanto responsable de su hija, la futura Isabel II. El duque de Riánsares fue un experto personaje en urdir intrigas.

Este protagonista después de 10 años de estar casado en secreto acabó de hacer oficial su relación y en ese tiempo le había dado varios hermanas a Isabelita. Como cito la prensa en su época “*la Regente es una dama casada en secreto y embarazada en público*”, pues dio a luz nueve hijos.

Año de 1847

Continúan a buen ritmo las obras de la construcción de la fábrica, así como la preparación de la mina de carbón que estaba en el lugar llamado “El Macho” y situada a la margen izquierda del Caudal y próxima a la aldea de Ablaña, al lado de la misma mina se levantaron los primeros hornos de cok.

Para llevar a la otra orilla del río el carbón y el cok, al horno que se estaba construyendo, se tendió una vía y un puente de madera que se llamo “Puente de los ingleses” para facilitar el paso de mercancías y personas en todas las “épocas del año y temporales”. Desde allí, el cok y el carbón se llevaban hasta la fábrica por medio de vagones, que eran arrastrados por parejas de bueyes.

La duración de este puente fue corta y siendo cambiado por otro de madera y construido más abajo del río en el lugar llamado “El Macho” y que años después fue sustituido por otro de hierro y que duro mas de cien años.

La vía en el interior de la mina “el Macho” estaba construida por raíles de cuarterones de madera de roble en los que se claveteaban en la parte superior pletinas de hierro. Estos cuarterones de madera estaban ajustados a traviesas también de roble y tenía un ancho de vía de 60 cm. Este tipo de vía fue sustituido poco después en el exterior, debido a los cambios de temperatura en el invierno y el verano, que hacía que la madera se deformase y alterase la parte de rodadura. La vía entre la mina y la fábrica se construyó entonces con raíles de pletina de hierro puesta al canto y encajada en ranuras hechas sobre traviesas de encina.

En un principio la explotación de la mina del Macho se inicio por medio de un pozo plano, sistema que se abandono rápidamente debido a las dificultades de desagüe, que producía las filtraciones del agua del río Caudal, dada su proximidad. Por este motivo se decidió continuar la explotación a nivel de la galería principal.

Año de 1848

Debido a la protesta de los vecinos de alrededor de la factoría, se suspendieron la destilación del mercurio procedente de Muñón (Lena), además de la construcción del horno de cámaras que se estaba construyendo en la fábrica para la obtención de mercurio. Parece ser que estos hornos mercuriales estaban al lado del cementerio protestante y

por tanto debajo de la casas del barrio de La Rebollada y próximos al desaparecido barrio de La Fábrica.

En ese año se termina la construcción de la fábrica de Ablaña. Tenía un horno alto, reverberos, tijera, cilindro y las máquinas necesarias movidas por vapor; constando además de un cubilete para moldería; hornos de cal continúa, ladrillo, azogue y demás utensilios necesarios.

Realizando los ensayos con el cok de los hornos del Macho y con los minerales y caliza próximos a Mieres. La primera colada se obtiene en el verano de ese año. Por eso fue la primera empresa privada que produjo fundición de hierro con cok de hulla en horno alto.

Para los usos gestión y para una parte de los trabajadores más destacados la empresa en ese año, decide construir con doce viviendas para sus obreros y un edificio grande para acoger las oficinas. Estas viviendas formarían lo que hoy conocemos como el barrio de Las Piezas en La Rebollada. Quizás el edificio grande fuese el inicio del que años después sería la casa Gerencia.

También se construyese un pequeño cementerio; debido a que en esos años el clero de Mieres y de la región mostraba una intolerante actitud hacia los trabajadores ingleses, a los que negaba la asistencia a la misa y otros actos religiosos incluido el entierro en lugar sagrado en el caso de que falleciese alguno de ellos. Consideraba además la Iglesia que debía tomar medidas para proteger a los miembros de su grey de los peligros que suponía el contacto con aquellos «heréticos» e «ínfieles».

Alrededor de la fábrica van creciendo Ablaña y La Rebollada y formándose nuevos núcleos como son La Blanca y El Barrio.

En todos estos sitios empiezan a proliferar tabernas y bodegones de vino, en ese año, en La Rebollada, de los siete negocios que tributaban al Ayuntamiento, seis eran tabernas y el séptimo contribuyente era un carretero que trabajaba para la compañía inglesa.

En esos años, en el barrio de La Peña se sufre también un fuerte crecimiento, aparte de estar próximo a la fundición de hierro, en su barrio se inician explotaciones de mercurio. Siendo los que pagaban la Contribución Industrial al Ayuntamiento: 3 tiendas-taberna, 4 tabernas, 1 mesón, 1 tratante de tocino, 1 maestro carpintero, 1 sastre, 1 tienda de comestibles y un tratante de ganado.

Año de 1849

Los comienzos de la fábrica fueron muy dificultosos en especial

por la falta de comunicaciones tanto para el transporte de minerales y para dar salida a sus productos elaborados, esto producía grandes gastos y los resultados de beneficio eran nulos. A todo esto se unen las disputas entre los accionistas y que dieron lugar a la quiebra de la Sociedad.

Desde marzo, pasa a ser director y administrador de la compañía en Mieres, George Lambley quien había sido nombrado apoderado con amplios poderes para la representación, una vez que el Consejo de Administración tuvo conocimiento de la irrevocable orden de liquidar la compañía.

Ese mismo mes aparecía en el B.O. de la Provincia de Oviedo la determinación de la Junta de Directores y Liquidadores de proceder a la venta de todas las minas e instalaciones de la fábrica de fundición de hierro, junto con sus equipamientos. Los representantes de la compañía a los que deberían acudir los interesados en conocer las condiciones de venta eran: los banqueros Enrique O'Shea y Cía. en Madrid; George Lambley en Mieres; y J.Kelly, vicecónsul de S.M.B. en Gijón; o bien dirigirse a las oficinas de la compañía en Londres.

Así, quedó disuelta y sujeta a liquidación para su venta. Esa venta de la Anglo-Asturiana no fue considerada legal por muchos accionistas ingleses que presentaron pleito en los tribunales de Londres, así como también el embajador inglés realizó, una protesta al gobierno español. Se mantuvo en funcionamiento tan sólo un año.

Parece claro, como hemos visto, que el objetivo fundamental de esta empresa era la fundición de hierro, quedando la extracción de minerales como algo subsidiario y supeditado a lo anterior. A ello fueron dirigidos sus pasos desde el principio, comprando un gran número de minas. Estas eran en el momento de la liquidación, las siguientes:

1.-Minas de hierro de Villamanín (León), Grandota, San Pedro, Lagos y Avilés.

2.-Minas de carbón La Cuesta, El Macho, Ablaña, La Nueva, Luisa y María en el concejo de Mieres; otras que se encontraban al norte del río Caudal junto a los talleres de la Compañía; las de La Muela, Valporquero, La Clávela, y Primeriza en la parroquia de Tudela; otras en la parroquia de Toriellos y cuatro más en la parroquia de Sto. Firme.

3.- Las minas de azogue Eugenia nº1, Eugenia nº2, Eugenia nº3, La Conservadora y El Rosario.

Pese a esta venta de la empresa, la entrega de la fábrica a los

nuevos dueños fue muy conflictiva debido que Jorge Lambley se negó a entregar a esta a Carlos Sarchi (apoderado de Juan de Lillo). Ante esta postura Sarchi solicitó la ayuda del alcalde de Mieres y planteó pleito ante el juez de Lena, el cual hizo efectiva esta posesión a favor de los nuevos propietarios. Pese a este fallo del juez de Lena desde Londres aún se intentó buscar un último arreglo mediante la embajada inglesa en Madrid, todo fue inútil, como consecuencia de estas historias la fábrica paraliza sus trabajos en 1849. Terminando así la que parecía destinada a ser la mayor y más importante inversión inglesa en Asturias. Hasta finales del s.XIX, no volverían a aparecer capitales ingleses en sociedades asturianas, y cuando lo hicieron, no llegaron a tener gran importancia dentro del conjunto de las explotaciones asturianas, entonces en pleno progreso.

Año de 1850

La factoría de Mieres fue adquirida por el banquero León Lillo y el cónsul español en París Juan Grimaldi, el 15 de junio de ese año pagando por ella 20.000 libras esterlinas. León Lillo, que estaba afincado en París y era el testaferro del marqués de Riánsares. A la vez lograba también la disolución de la Asturiana Minig Company alegando entre otras razones que sus oficinas estaban en Londres y los libros se llevaban en inglés y que la situación económica era inviable.

Lillo iniciaba la puesta en marcha del complejo industrial de Mieres que tan barato le había costado. La nueva sociedad atendía a la razón social de **Compagnie Minière et Métallurgique des Asturies**.

La razón del cierre habría que buscarla en las presiones realizadas por el Duque de Riánsares -esposo de la reina madre, María Cristina- para conseguir quedarse con esta moderna fábrica, a bajo coste.



Antiguo grabado de la factoría en sus primeros años, donde podemos ver el primitivo puente de madera construido en la época inglesa.

Comenzaron el Duque de Riánsares y el grupo financiero franco-español que le apoyaba, logrando que se cambiase la concesión del ferrocarril Mieres-Avilés por la del Langreo-Gijón, dificultando así la marcha de la fábrica de Ablaña y la minería de la zona del Caudal y favoreciendo el desarrollo de la cuenca del Nalón. El paso siguiente fue la liquidación de la A.M.C. para después quedársele, a través de la compra llevada a cabo por León Lillo (que era el hombre de paja de Riánsares), por un precio ridículo, y así poder controlar la producción del hierro y el carbón asturiano.

Cuando se terminaba el año, la fábrica reanuda sus trabajos, ya con sus nuevos dueños como son “León Lillo y compañía”.

Año de 1851

En ese año, en la fábrica de Ablaña se trabaja con normalidad, construyéndose dentro de su recinto los “lavaderos de pistón” para el tratamiento del carbón de las minas Macho y Cuesta situadas a la otra orilla del río. La mina con mayor producción era la del Macho, situada casi a nivel del río y que en ese año tenía una galería de 2000 metros.

En esta etapa el carbón y el cok se transportaba de la mina y hornos situados en el lugar del Macho en la margen izquierda del Caudal, por el ferrocarril de la empresa que pasaba a la factoría por el puente de madera llamado de “los ingleses” y se realizaba con vagones de 20 quintales de cabida y remolcados por parejas de bueyes. Este pequeño ferrocarril discurría por donde hoy están las vías de RENFE, en Ablaña.

Año de 1852

Se crea en París, una sociedad en comanditaria por acciones con Juan María Grimaldi como socio gerente responsable y los liquidadores de la anterior sociedad como comanditarios aportando los bienes de ésta a la nueva sociedad “Juan Grimaldi y Cía.”.

El 15 de agosto, se coloca la primera piedra del segundo Horno Alto, acto que fue presidido por la reina madre María Cristina. Es a finales de año cuando comienza a funcionar este horno de 14,5 metros de alto, con una producción anual de 4.000 tm. de fundición de afino, con un coste por tonelada de lingote del orden de 94 pesetas. Como fundente se empleaba caliza junto con los minerales que se quebraban a pie de horno antes de elevarlos por una balanza hidráulica.

Tanto la fábrica de hierros de Mieres como la de aceros Lena,

establecieron un almacén para vender sus productos en Madrid, en la calle de Espoz y Mina, número 4. En este lugar ambas fábricas tenían hierros de todas clases, así como forjados y fundidos, aceros de superior calidad, herramientas para las industrias mineras y para otros oficios. Además en este establecimiento se recogían los encargos para ambas fábricas. La apertura de este depósito en Madrid se realizó acompañada de una “oferta” en alguno de sus productos *“se han rebajado en dicho depósito los precios de los cinceles y punteros para canteros. Para las labores de este oficio hay trinchantes y; picas de diferentes tamaños y de buena calidad y forma. En porrillas aceradas para machaquear la piedra hay muy buen surtido, lo mismo que de herramientas mineras”*.

Año de 1853

El 25 de junio, tras un complicado proceso de concentración de empresas mineras y metalúrgicas, se constituyó en la ciudad de París la sociedad **Compagnie Minière et Métallurgique des Asturias**, con un capital nominal de cuatro millones de francos en la cantidad de 16.000 acciones, controladas por el grupo Riánsares, teniendo a Grimaldi como socio gerente y Lillo como socio comanditario.

La nueva Sociedad creada tenía por objeto reunir en una sola explotación, las hulleras y establecimientos metalúrgicos, junto al ferrocarril de Langreo.

La nueva empresa tenía las hulleras, altos hornos y fraguas de Mieres del Camino. Las hulleras de Siero y Langreo, que procedían de las antiguas concesiones de Alejandro Aguado (el Marques de las Marismas del Guadalquivir), compradas al duque de Riánsares. Además de la fábrica de acero de Lena, con sus minas de carbón y sus yacimientos de minerales de hierro. Siendo la superficie total de las 300 concesiones hulleras que poseía la compañía, de unas 4.600 hectáreas. Todas estas hulleras y establecimientos, estaban en pleno rendimiento.

La empresa también se hizo con la posesión de más de la mitad de las acciones del ferrocarril de Langreo, ósea 10.468 acciones de 2.000 rs. cada una, enteramente libres de todo desembolso.

Para dar un apoyo a estos negocios familiares, el 31 de julio de 1853 la Reina visita Mieres y su industria.

Según una visita de ingenieros a la fábrica, ellos de esta, sacaron varias conclusiones como que *“se gastaba sin cuidado carbón y se fábrica hierro sin esmero”*. El carbón menudo empleado para coquizarse se lavaba mal *“en cribas de pistón movidas a mano”*, el cok obtenido era impuro y esto afectaba a la marcha del horno: de la riqueza de los minerales se decía, que se *“calculaba a ojo”* y se mezclaba sin conocimiento, dando como resultado una fundición de mala calidad. Para afinarla después era

forzoso recurrir a muchas operaciones de recalentado en la pudelación, lo que exigía un enorme consumo de carbón en los hornos. Por último la *“llama de los hornos mencionados se pierde enteramente y en definitiva, la fábrica funcionaba con despilfarro en el abuso de la energía y con descuido en los usos de los minerales, encareciendo los procesos de fabricación”*.

Aun con esto en Mieres era donde más hierro se elaboraba.

En 1855, se fabricó un total de 50.000 quintales de hierro.

Año de 1854

Se comienza a impartir la enseñanza de la minería; esto ya había sido reclamado por Jovellanos para desarrollar la industria, y para cuyo objeto principal había creado en Gijón el Instituto Asturiano, poco a poco esta enseñanza fue en parte olvidada en este establecimiento, dedicado con preferencia á la enseñanza de otras materias.

Por eso Guillermo Schulz, volvió al primitivo pensamiento de Jovellanos, restableciendo la enseñanza de la minería y creó en Mieres en 1854, la Escuela de Capataces de minas, dando a la enseñanza un carácter teórico práctico, exigiendo que los alumnos fuesen obreros, y dejando un reglamento bien estudiado.

Los resultados producidos por esta escuela fueron desde los primeros años prodigiosos, pasando la provincia a contar con un buen y numeroso personal facultativo para dirigir sus explotaciones.

Esta escuela contó desde el primer momento con el apoyo y la ayuda del infatigable David Sampil, promotor también de una Sociedad de Socorros mutuos de mineros.

En noviembre, y por segunda vez la epidemia de cólera volvió a penetrar en Asturias por varios focos. Toda la región es azotada por el cólera y también esta enfermedad hizo estragos entre los trabajadores. Entre los trabajadores de la **Minière et Métallurgique des Asturias** fue menor el número de víctimas gracias a la humanitaria y sabia conducta de su director Fettyplace. Este procuró que los trabajadores contasen con las medidas médicas para combatir dicha enfermedad. En ese año, el número de trabajadores en la empresa era de 650 personas.

La terrible enfermedad del cólera se manifestaba, desde el primer momento, de una forma brusca e inesperada, con fuertes diarreas junto con los vómitos y el entumecimiento de las piernas, produciéndose la muerte no por la enfermedad en sí, sino por la deshidratación que el

enfermo padecía al cabo de pocos días después de enfermar y que, si no era tratada convenientemente, tenía un final fatal.

No se transmitía, tal cual, de una persona a otra. La bacteria que la causa, entraba en el cuerpo por la ingestión de agua o alimentos contaminados, y también por el contacto con las heces infectadas del enfermo de cólera. Es fácil entender, así, que la elevada insalubridad existente en el siglo XIX ayudase a propagar el cólera.

Diremos que Asturias fue azotada por cuatro epidemias en los años de 1834, 1854, 1865, siendo la última en 1885.

En esta última del año 1885, el terrible “azote colérico” para combatirlo, el Alcalde-Presidente de Mieres, Manuel Méndez Trelles puso a disposición de la Junta de Sanidad la cantidad de 4.000 ptas. Dicha Junta también creó una sección operarios con destino a la limpieza de las calles, además se construyeron alcantarillas con objeto de sanear en debida forma los barrios de La Villa, Requejo y Oñón, cuya obra contó con un presupuesto de 14.000 pesetas.

Otra de las medidas acordadas por Junta de Sanidad fue instalar un hospital para usar en el caso de invasión, por eso solicitaron la colaboración del Director de la Escuela de Capataces de Minas, Hornos y Máquinas, que en esos momentos era Jerónimo Ibrán, este facilitó la planta baja del edificio para hospital de coléricos. Siguiendo en sus funciones la Junta procedió a crear comisiones de vecinos por los barrios, componiéndose estas de cinco individuos, las cuales entre otros deberes, tenían el deber de vigilar el buen estado de limpieza interior de las viviendas, así como el comprobar las necesidades de las gentes.

Año de 1855

La empresa de Mieres siempre procuro dar a conocer sus nuevos productos a través de ferias y exposiciones; como nos lo dijo <<Máximo Fuertes Acevedo, en su magnífica obra Mineralogía Asturiana>> entre los productos del hierro de esta fábrica figuraba el hierro inoxidable, que fue presentado en la Exposición Universal de París de 1855, y en Londres de 1862. La de París se celebró del 15/05/1855 al 15/11/1855.

El 15 de noviembre, Fettyplace termina memoria que dirige las Cortes Constituyentes. Este documento se titulaba:

“De la industria ferrera en España y de los derechos impuestos a los hierros extranjeros: observaciones al proyecto de ley sobre la reforma de aranceles las Cortes Constituyentes”.

En esos momentos los principales establecimientos fabriles eran: en Vizcaya, Álava y Navarra, los de Bolueta, Nuestra Señora del Carmen, Araya y Donamaria; en Santander, el de Guriezo; en Asturias había los Mieres, Pola de Lena y Trubia; en Málaga la Constancia y el Ángel; en Sevilla el del Pedroso; en Galicia estaba Sargadelos; en León, el de San Blas, y en Toledo, Abalusillos.

Año de 1856

Se funda por la Sociedad **Minière et Métallurgique** una Caja de Ahorros, en la que participaban 160 trabajadores y que aportaban a dicha Caja un día de jornal al mes. Desde esta caja se abonaba la mitad del jornal diario a cada obrero enfermo y se garantizaba asistencia médico-farmacéutica a toda la familia.

En la Cuenca del Nalón en 1856, mejorará la comunicación con la terminación del ferrocarril de Langreo a Gijón. Este ferrocarril daba salida a los carbones de la cuenca, donde Fernando Muñoz, duque de Riánsares, había adquirido las minas de Alejandro Aguado, a las que se unieron en 1853 las de Adolphe D'Eichthal, que era a la sazón presidente de la **Compagnie Minière et Métallurgique des Asturies** y propietaria de la factoría de Ablaña, en Mieres.

El ferrocarril de Langreo daba otras posibilidades, como supieron ver los fundadores de la Sociedad Metalúrgica Duro y Compañía, y por eso los socios colectivos Pedro y Julián Duro, Vicente Bayo y Federico Victoria de Lecea crean y levantan una moderna fábrica de fundición en las proximidades del ferrocarril.

En 1859 encienderían su primer horno alto, al que en seguida le acompañará otro, a la vez levantan talleres para la fabricación de hierro maleable.

El ingeniero jefe de minas de Asturias, Andrés Pérez Moreno señalaba en 1856, que el hierro utilizado tanto en las fábricas de Trubia y Mieres procedía fundamentalmente de las explotaciones de Castañedo, Naranco y Grandota. En idéntico sentido se expresaba José Centeno en 1866, indicando que la mayor parte de los minerales de hierro que se empleaban en la fábrica siderometalúrgica de Mieres <<llegan de diferentes puntos componiendo la mayor cantidad los procedentes de las inmediaciones de Oviedo, en la cuesta de Naranco>> de la provincia de Vizcaya se traía una pequeña cantidad, según algunos investigadores esto era el 10% del mineral que se consumía. Este mineral de hierro tenía un coste en la bocamina de 2

ptas., pero la gran dificultad en el transporte elevaba este a 15 ptas. a pie de horno en Mieres.

Eran tan malas las comunicaciones que en la mina de San Pedro a 6 Km. de la fábrica, había que acarrear el mineral a hombros en la primera mitad de trayecto y después se acarrea a lomos de mulos y con carros tirados por bueyes.

Año de 1857

En ese año se sientan las bases de la que sería la Cooperativa de Consumo “La Equitativa”, siendo Fettyplace quien realiza las gestiones ante las autoridades. Con esto se logra establecer un almacén de granos, harinas y otros productos para los trabajadores de la empresa.

Empiezan a verse los primeros resultados de la llamada escuela de capataces de minas en Mieres. Doce capataces han terminado sus estudios en ella. El número de alumnos que concurren a las aulas del establecimiento pasaba de 70.

Entre las primeras visitas de realengo a la fábrica podemos citar la realizada 10 de junio 1857, por los Duques de Montpensier.

En ese año, concretamente el 21 de noviembre, Juan Grimaldi vende la empresa al banquero Numa Guilhou y Rives en la cantidad de 27.000.000 francos.

Las primeras noticias que tenemos en España de Numa Guilhou datan con autorización de la “Compañía General de Crédito” constituida el 14/05/1856. Siendo los gestores para España los hermanos Luís y Numa Guilhou. Esta compañía desarrollo sus actividades en empresas ferroviarias, sobre todo en Andalucía, así como en minas y fabricas de gas. Tanto Numa y Luís, eran hijos de Santiago Guilhou un comerciante francés que tenia origen judío.

Año de 1858

Según nos cuenta el informe de Álvarez Buylla (trabajó en esta empresa desde 1854 a 1858) refiriéndose a la mina Macho nos dice que la capa tenía una potencia de 1,20 a 1,80 metros y que su personal era bastante subordinado, que incluso doblaban el trabajo por la noche cuando hacía falta carbón para los hornos y que a los trabajadores se les pagaba esos jornales de más. Siendo el número de trabajadores de 50 picadores y con 10 vagoneros, los primeros ganaban casi siete reales y los

segundos 5,5 reales y era por su cuenta el aceite de los candiles.

Importante para la fábrica y para la villa de Mieres fue la visita de la reina Isabel II, el 30/07/1858, según nos dice la crónica de la época.

Isabel nació, el diez de octubre de 1830, en Madrid. Su padre era Fernando VII y su madre María Cristina de Borbón-Dos Sicilias, que era la cuarta esposa del rey y además era su sobrina carnal. En sus tres anteriores matrimonios no había tenido descendencia. Después de tener a Isabel II tuvo otra hija, la infanta Luisa Fernanda, que nació en 1832. Sube al trono cuando todavía no había cumplido los tres años.

Año de 1859

La Empresa paralizaba la mina Eugenia de cinabrio sita en Lena, a causa del exceso de sulfuro de arsénico (rejalgar) que acompañaba a sus minerales y hacia peligroso su arranque, siendo aún mucho peor los humos producidos durante su destilación.

En ese año solo funcionaba un horno alto, el que se construyó en 1852 y que era el mayor, ya que el de los ingleses estaba parado.

Año de 1860

Se comienza a construir un nuevo horno alto y la empresa entre la fábrica y minas contaba con 800 empleados.

En 1860, empezaron a funcionar las fábricas de La Felguera de la empresa Duro, y de La Vega propiedad de Gil.

En ese año en la ciudad de Londres nace un nuevo medio de transporte: el *'tramway'* (tranvía) ferrocarril urbano de raíles planos, a ras de tierra, y tirado por animales.

El ingeniero belga J.J.Lenoir es quien inventa el motor térmico de explosión, lo que significaría todo un cambio.

Año de 1861

Con fecha de 22 de abril de 1861, Numa compra la “**Empresa Carbonera de Siero y Langreo**” y la “**Lenense Asturiana**” esta última era la propietaria de la fábrica de acero de La Bárcena, en Villallana (concejo de Lena) por la cantidad de 10.450.000 reales. Así pasó a ser la mayor empresa minera de Asturias con una producción de 142.000 toneladas frente a las 44.000 de Santa Ana, las 25.000 de D'Eichthal et Compagnie y las 22.000 de la Real Compañía Asturiana.

En el despacho de los notarios parisinos Rousset y Simón, el 20 de mayo de ese año, Numa constituye con Luís María de Berthier una sociedad comanditaria por acciones, siendo Berthier el gerente y Numa Guilhou un simple accionista.

Esta nueva sociedad tomó el nombre de **Société Houillère et Métallurgique des Asturies** bajo la razón social de “Ch. de Marteville y Cía.” con domicilio en Paris, estando su dirección central en Mieres.

El capital quedó fijado en 8.000.000 de francos, representados en 16.000 acciones de las cuales se adjudicaron a Numa 14.000 como pago a sus aportaciones.

A últimos de mayo, todos los periódicos de la ciudad de París publican el anuncio de la apertura de la suscripción para las obligaciones de la gran Sociedad Hullera y Metalúrgica de Asturias, parece ser que fueron bien acogidas por los financieros. La suscripción se pudo realizar Madrid, en la caja de la Compañía general de Crédito de España.

En el mes de mayo, la junta de industriales de los concejos de Lena, Aller y Mieres, dirigió a los diputados una carta, rogándoles que apoyasen la instancia que habían presentado a las Cortes, en solicitud con motivo de la concesión del ferrocarril de Trubia al Berrón, para que se agilizase la subasta del tramo de Mieres a Latores, considerándose aquel como sección del trazado general.

El ayuntamiento de Mieres protesta ante el Gobierno, pidiendo que la escuela de capataces de minas se conservase tal donde estaba, y suspendiese su traslado a Sama. Esta escuela de capataces de minas, se estableció en la villa de Sama de Langreo, con 82 alumnos, el traslado fue un acontecimiento para aquella población y su término minero.

Año de 1862

Sucedió un hecho muy importante y que era decisivo para el desarrollo de los intereses de la otra Cuenca, pues se pretendía construir un ramal del Ferrocarril de Langreo desde El Berrón a Trubia pasando por Oviedo. Con ello se pretendía convertir a Mieres en una dependencia de Sama y así ahogaría el desarrollo de la fábrica de hierros de Mieres.

Afortunadamente para Mieres, esto provocó la reacción de los industriales del concejo encabezados por Sampil, que convocó una junta de alcaldes de Mieres, Lena y Aller para obtener un apoyo al trazado de una vía desde el concejo de Aller, otra desde Lena pasando por Mieres y Oviedo finalizando en Gijón y además reclamaron el proseguir el trazado ferroviario por el Pajares para unir la costa con la meseta.

Se construye el actual edificio para el Ayuntamiento de Mieres, diseñado por Lucas María Palacios, en frente de este edificio municipal se construyó un mirador denominado “El Fuerte.”

Se concede a Mieres el levantar una estación telegráfica. Años después del telégrafo vendría el teléfono siendo hasta ahora una de las mejores herramientas de la comunicación.

Año de 1863

En ese año, el director gerente de Mieres entro a formar parte del consejo de Administración de F.C. de Langreo, y el 22 de mayo Berthier presento su dimisión, siendo aceptada el 18 de julio. Para sustituirlo se nombro como gerente a Alfonso Marteville y adoptando la empresa la razón social de “Ch. de Marteville y Cía.”.

En ese mismo año, se construyó en Mieres una batería de 40 hornos de cok, tipo François, dispuestos en arco de círculo, con una producción de 20 quintales métricos cada uno y un rendimiento del 60%.

Diremos que la Fábrica de aceros de Villayana en esas fechas estuvo parada todo el año.

De ese mismo año, sabemos que la factoría de Mieres para la elaboración de hierro, necesitó 144.8000 quintales de castina y de carbón, esto significó que se hicieron 27.000 viajes de carro y que en el concepto de portazgos se abonase la cantidad de 150.000 reales. Todo esto daba empleo a 900 mineros y a 450 obreros en la factoría de Ablaña.

Los hierros producidos en Mieres y que se enviaban a Gijón costaban 3 reales el quintal y a León 5 reales. Esto hizo que fuesen continuas las peticiones del director de la fábrica, Marteville hacia las autoridades solicitando “*comunicaciones ferradas*” y “*un puerto en Gijón*”.

El 5 de septiembre se inaugura el segundo horno alto, que se había comenzado a construir 4 años antes, sustituyendo al primitivo de comienzos de la fábrica. En esas mismas fechas, se puso en marcha la zona de Carbayín (concejo de Siero) una instalación para la fabricación de aglomerados (briquetas) aprovechando los carbones menudos de las minas que la Empresa poseía en los concejos de Langreo y Siero.

Numa Guilhou trae para trabajar en la empresa al reputado ingeniero Van Straalen, para construir otro horno alto e instalación de talleres de hierro laminado.

INDICE

Prólogo.	7
Los prolegómenos.	9
Los inicios de la fábrica de Ablaña.	13
Año de 1844	14
Año de 1845	17
Año de 1846	17
Año de 1847	18
Año de 1848	18
Año de 1849	19
Año de 1850	21
Año de 1851	22
Año de 1852	22
Año de 1853	23
Año de 1854	24
Año de 1855	25
Año de 1856	27
Año de 1858	27
Año de 1859	28
Año de 1860	28
Año de 1861	28
Año de 1862	29
Año de 1863	30
Año de 1864	30
Año de 1865	31
Año de 1866	32
Año de 1867	33
Año de 1868	33
Año de 1869	34
Año de 1870	34
Año de 1871	35
Año de 1872	35
Año de 1873	35
Año de 1874	36
Año de 1875	37
Año de 1876	38
Año de 1877	38
Año de 1878	39
Año de 1879	39
Año de 1880	40

Año de 1881	43
Año de 1882	45
Año de 1883	45
Año de 1884	46
Año de 1885	49
Año de 1886	50
Año de 1887	51
Año de 1888	52
Año de 1890	53
Año de 1892	55
Año de 1893	55
Año de 1894	55
Año de 1895	57
Año de 1896	59
Año de 1897	59
Año de 1898	60
Año de 1899	60
Año de 1900	62
Año de 1901	65
Año de 1902	67
Año de 1903	68
Año de 1904	68
Año de 1905	68
Año de 1906	70
Año de 1907	74
Año de 1908	75
Año de 1909	75
Año de 1910	75
Año de 1911	75
Año de 1912	76
Año de 1913	76
Año de 1914	77
Año de 1915	78
Año de 1916	79
Año de 1917	80
Año de 1918	81
Año de 1919	82
Año de 1920	83
Año de 1921	85
Año de 1922	87

Año de 1923	89
Año de 1924	94
Año de 1925	100
Año de 1926	105
Año de 1927	107
Año de 1928	109
Año de 1929	111
Año de 1930	112
Año de 1931	114
Año de 1932	117
Año de 1933	118
Año de 1934	120
Año de 1935	123
Año de 1936	
Año de 1937	128
Año de 1938	129
Año de 1939	131
Año de 1940	133
Año de 1941	134
Año de 1942	136
Año de 1943	136
Año de 1944	137
Año de 1945	138
Año de 1946	139
Año de 1947	141
Año de 1948	142
Año de 1949	143
Año de 1950	144
Año de 1951	145
Año de 1952	146
Año de 1953	148
Año de 1954	151
Año de 1955	155
Año de 1956	158
Año de 1957	160
Año de 1958	162
Año de 1959	165
Año de 1960	168
Año de 1961	172
Año de 1962	176
Año de 1963	178

Año de 1964	180
Año de 1965	183
Año de 1966	184
Año de 1967	188
Año de 1979	190
Final de la cronología	193
UNINSA	194
El estado de las factorías	197
Año 2010	199
La falta de documentación	200
OTROS CENTROS PRODUCTIVOS	
Fábrica de aceros de La Bárcena (Lena)	202
La fábrica y minas de Quirós	207
El ferrocarril de las minas de Quirós	
Mina Mariana	216
Pozo Barredo	225
Mina Corujas	229
Mina Nicolasa	235
La Cobertoria	240
Baltasara	245
Pozo Polio	248
La Riquela	251
La Soterraña	255
FERROCARRILES	
Las minas y el ferrocarril en el valle de Mieres	260
VISITAS	
La reina María Cristina de Borbón	264
Duques de Montpensier	265
Otra visita de la reina Cristina	266
La reina madre	267
Alfonso XII y la Princesa de Asturias	268
Ministro de Fomento	269
Sagasta	269
La visita de Valeriano Weyler	271
González Besada	272
El paso del Rey, en el año 1902	273
Una visita al Naranco	273
La visita del conde de Guadalhorce	274
La visita de Alfonso XIII	275
La visita de general Primo de Rivera	276
El vice-presidente del C Asturiano de la Habana	278

La visita del General Vives a mina Mariana	278
Fuentes Pila	279
Acto de falange en Barreo	281
La visita del gobernador	283
La Virgen en Barredo	284
Franco en Mieres	285
La Santina en Fábrica	286
Visita peruana	286
Inauguración	287
El ministro Planell	287
Visita repetida	288
EDIFICIOS Y RECINTOS	
El cementerio ingles	290
El sacerdote de finales del siglo XIX	294
Capilla de Fábrica de Mieres	295
El día de la Inmaculada	299
Las visitas a la Capilla	299
Bodas	300
El primogénito	304
La capilla no era milagrera	304
Entierros y funerales	305
Entierro de Marta	306
Celebraciones industriales	306
El robo	307
Iglesia de La Rebollada	308
Inauguración de la Capilla de Hospital de Sueros	309
Puente de La Luisa (San Eloy)	310
El viejo convento	310
El nuevo Convento	312
Boda en la capilla de Murias	313
Colegio de las monjas Dominicas	314
El colegio de Santa Marta	319
El primer colegio de La Salle	320
Escuela de aprendices	324
Hogar del Aprendiz	324
LAS VACACIONES	
Las colonias de Fábrica de Mieres	326
Los chalets de Perlora	330

VIVIENDAS

La casa de los Guilhou 336

Viviendas para todos 337

Viviendas para metalúrgicos 338

GRUPO DE EMPRESA 341

Constitución del grupo de empresa 342

La fiesta de la exaltación del trabajo 342

Hermandad Metalúrgica de San José 343

El final de la Hermandad 348

Inauguración de la Sección Cultural del Grupo de Empresa 349

LA PRENSA DE LA EMPRESA

La revista para la empresa y sus trabajadores 352

Otros periódicos de Empresa 356

El viaje de 1958 357

Corresponsales de Polio 358

El Comarca 358

El fotógrafo de Fábrica 359

BIOGRAFÍAS

Numa Guilhou 362

Santiago Guilhou

Ernesto Guilhou y Singher 368

Enriqueta Georgeault

Jacqueline Guilhou Georgeault (1873.-1926) 372

Funerales por Jacqueline 376

Pedro Pidal y Bernaldo de Quirós 376

Marta Guilhou Georgeault 379

El entierro de Marta Guilhou Georgeault 382

Conde Benahavis 383

Manuel Loring (primer conde de Mieres) 384

Manuel Loring y Guilhou (segundo Conde Mieres) 385

Manuel Loring Martínez de Irujo (Tercer conde de Mieres) 387

Adriano Paillette 388

John Richard Manby 390

Eduardo Manby 390

Alejandro Van Straalen 391

Jerónimo Ibrán	394
Teresa Cónsul Escudero	399
Miguel Ramírez Lasala	399
Matías Ibrán Cónsul	400
Luis Ibrán Cónsul	400
Nicanor Muñiz-Prada y Fernández Bancilla	402
Luis Garyzabal García	403
Manuel Llaneza Zapico	404

La gente que es modesta tiene una cosa en común: Son sabios.

Agradecimientos:

- Constantino Díez “Tante Salat”.
- Honorino Flórez Villa.
- Carmina Rodríguez Menéndez (Carmina la de Braulio), La Peña.
- Pedro Martínez Cruz, “Mieres recuerdos.”
- Hijas del fotógrafo Alonso, de Mieres.
- José Luis González Moratinos.
- Álvaro Manuel Álvarez, Servicio de Cartografía del Gobierno del Principado de Asturias.
- Antonio Álvarez García, mieresense y residente en Torremolinos (Málaga).
- María Teresa González Mourelo.
- Luis Roda García.

De todas ellas, y así también lo entienden los demás reseñados, debo destacar mi agradecimiento a **Florentino Romero** por su gran aporte, enseñanza, orientación, apoyo y sus continuos ánimos.

“No importa lo despacio que vayas, siempre y cuando no te detengas”
Confucio