

# De Mieres a San Tirso

José Antonio Vega Álvarez

**De Mieres a San Tirso.**

© **Autor:** José Antonio Vega Álvarez.

**Editado por:** El Sastre de los Libros.

**Depósito Legal:** AS-1686-2014

**ISBN:** 978-84-16209-01-9



Plano de La Peña y de las instalaciones de la “Union Asturiana”, en el año 1.901

*Doy las gracias a esos padres y madres que todas las  
noches leen cuentos y cuentan las pequeñas historias  
a sus hijos.*

*A mis padres, aunque ya no pueden ver este trabajo.*

## Introducción.

*“La reconstrucción del pasado es una de las tareas más importantes del historiador. Y la emprende no por un extraño afán de rescatar archivos u hojear viejos escritos, sino porque quiere hablar con los muertos, preguntando a los documentos y escuchando sus respuestas. Si abandonamos todo contacto con los mundos perdidos nos condenamos a vivir abocados al olvido”*. Reflexión realizada por Robert Darnton en la década de 1.980.

La Hueria San Tirso (La Güeria Santiso) junto a la aldea de Rozadas de Miñera, y los barrios de Arroxo, La Caseta, La Peña, y el Caño de la Salud, configuraron una zona minera e industrial, con una vida laboral y social muy amplia. Su historia es paralela al resto de Mieres, comenzando a destacar en torno al año 1.840, con minas, industrias y diversos negocios.

Todo esto generó gran volumen de documentos y noticias que contribuyen a mantener su pasado dormido, y apenas conocido. Después de años hurgando en estos documentos y viendo que no hay casi nada publicado, me hace querer divulgar parte de su historia.

Con este trabajo intento recuperar una mínima parte de lo que sucedió, de una forma rigurosa. Para eso he utilizado dos tipos de información, como son:

- Documental.
- Oral.

La conocida investigación oral, se utilizó para permitir que aquellos hechos y personas que fueron excluidos de la historia oficial pudiesen ser recogidos, buscando y recuperando cosas olvidadas y hechos totalmente desconocidos.

Para esto se utilizó la entrevista, donde el entrevistador y los entrevistados estuvieron cara a cara durante muchas horas. Esto ilusionó y motivó a los encuestados, que en muchos casos tuvieron que hacer esfuerzos por traer a la memoria detalles de historias que no habían vuelto a rememorar desde su juventud, siendo conscientes de la importancia que encierra la recopilación de antiguas formas de

vida y cosas que sucedieron, y que estaban perdidas desde hace ya varios lustros.

El éxito de cualquier investigación depende, en gran medida o en su totalidad, de la calidad de las entrevistas realizadas y en este caso me siento un afortunado por haber encontrado y escuchado a: **Honorino Villa Florez, Carmina Rodríguez Menéndez, Amadeo Gancedo Rodríguez, Amor Vega Baragaño, Ludivino Villa.....** y mas personas con una gran memoria y enamorados de estos lugares. Sin su ayuda entusiasta, sus consejos y la generosa colaboración de estos, seguramente esta “recopilación” no se hubiera hecho ni el libro que la hace pervivir.

**Honorino Villa** aparte de su información oral, aportó a este trabajo una serie de documentos que no se encuentran en ningún archivo o biblioteca pública. Su amplio archivo personal contiene documentos recopilados durante muchos años y en algunos casos son únicos.

Sin el relato de los que vivieron en la zona, esta historia sería una maraña de datos inconexos y con poco sentido, por lo parciales de las informaciones y, en muchos casos, por el carácter confuso de las fuentes. Hoy esperamos que este libro facilite la comprensión de aquellos años.

En conclusión, hurgar en la historia de la zona, me hizo reencontrarme con muchas partes de mi la familia, esto me enseñó a conocer un poco más allá de la historia de la vida de mis padres, tíos y abuelos. Personalmente, el conocer esta historia despertó una gran curiosidad y desconocimiento que llevaba en mí.

Todo ello me hizo empezar a conocer lo que pasó y además intente escribirlo; tratando de recoger estos acontecimientos con la máxima asepsia posible. Trate de reflejar, objetivamente, lo más relevante de todo aquello que consta en los expedientes y sucesos conservados. **Quedando lejos de mi intención, que las personas y familiares de las nombradas en este libro, puedan sentirse molestos.**

## **MUNICIPIO DE MIERES.**

La zona geográfica que comprende este trabajo esta ubicada en el Concejo de Mieres. Estando el concejo ubicado en la mitad sur de la zona central de Asturias. Sus limites son: norte con Ribera de Arriba, Oviedo y Langreo, sur con Lena y Aller, este con Langreo, San Martín del Rey Aurelio y Laviana, oeste con Morcín y Riosa. Su capital es Mieres del Camino (Mieres del Camín).

El concejo ocupa 146,03 Km. cuadrados, de superficie, sobre la que se extienden más de 600 entidades poblacionales (caseríos, lugares, aldeas, barrios) que están agrupadas en parroquias, con una población próxima a los 43.688 habitantes en el año 2.010. Población que esta en continuo declive.

La villa de Mieres esta a una distancia inferior a 20 Km. de Oviedo que es la capital del Principado Asturias. Sus principales vías de comunicación son: la A-66 entre Gijón, Oviedo y León que lo atraviesa de norte a sur, la AS-I, o Autovía Minera, que lo comunica con Langreo, Siero y Gijón, la AS-III que une Mieres con Langreo, la AS-III2 que la une con Cabañaquinta y otras como la AS-242, y la AS-337. Además se comunica tanto con la meseta como con la costa por medio de ferrocarril.

### **El desarrollo de Mieres.**

La población española pasó de 11 millones en el año 1.800 a 15.700.000 habitantes en 1.860, y a más de 18 millones y medio en 1.890. En Mieres el auge del sector hullero durante el último tercio del siglo XIX <<en sus últimos 11 años se triplicó la producción>> además del poder de atracción de la siderúrgica transformaron radicalmente Mieres, que pasó de ser una villa campesina a una sociedad urbana e industrial.

Con el amplio desarrollo industrial y minero se provocó la desaparición de la agricultura, el deterioro del paisaje, la polución y ennegreció sus ríos. En la actualidad y desde hace mas de veinte años se esta intentando recuperar parte de lo perdido.

La villa del concejo, gracias a la pujanza de la empresa Fábrica Mieres S.A. y las numerosas explotaciones mineras que se asentaron en la zona, al finalizar el primer tercio del siglo XX, se convertía en una de las villas más pobladas de la región, siendo una pujante capital de un concejo que en esos primeros treinta años del siglo pasado se duplicó ampliamente (236%) el número de habitantes, pasando de 18.083 en 1900, a 42.787 en 1.930.

La elevada natalidad que se presentó en los primeros años del XX, se debe fundamentalmente a creencias religiosas, prácticas de nupcialidad temprana, la ideología natalista, las necesidades de expansión de la economía, los altos índices de mortalidad infantil y, desde luego la práctica muy reducida de métodos de control natal.

La natalidad alcanzó niveles muy altos, equivalentes a un promedio de siete u ocho hijos nacidos por mujer. En cambio en la actualidad es todo lo contrario.

El 26/07/1.927 la Dirección General de Administración, es la que modifica la clasificación de la Intervención de Fondos del Ayuntamiento, en el sentido que dicha Intervención pasó a ser considerada de Primera Clase.

El crecimiento continuará, aunque con menor ritmo, hasta la década de los sesenta (en 1.964 la población del concejo llegará a la cantidad de 75.430 habitantes) unos pocos años después es cuando comienza el continuo declive.

Desde 1.975 el concejo se ve afectado por la crisis económica y el consiguiente declive demográfico, uniéndose a éste, poco después, la caída general de la fecundidad que se produce en España durante la década de los ochenta; dentro de ese proceso será Mieres el primer municipio asturiano en ofrecer un saldo natural negativo. Y con la llegada del nuevo milenio el concejo bajo de los 50.000 habitantes justo en el año 2.000.

El declive aun sigue y lo comprobamos en las parroquias de Lloreo, Baíña, La Rebollá, La Peña y Siana que sumaban, en 2.011,



unos 3.180 residentes. Diez años antes eran 3.831.

Este declive de población viene por la falta de salida laboral de sus gentes. Perdió, primero, la minería del mercurio junto a las pequeñas minas de carbón, mas tarde la siderurgia de Fábrica de Mieres y, después, llegó el recorte de la minería estatal.

### **El camino de Santiago a su paso por la parroquia de La Peña.**

Esta ruta comenzó a ser muy frecuentada a partir de los siglos XI-XIII y siguientes, hubo épocas que el culto y la gran devoción a San Salvador de Oviedo atrajo a peregrinos que, desviándose del Camino francés en León, llegaban a venerar las reliquias de la Cámara Santa. Hay un dicho popular que dice:

*“Quien viene a Santiago y no viene a San Salvador, visita al criado y olvida al señor”.*

El conocido Camino de Santiago es heredero de una vía de comunicación de la época romana, conocida como la Vía de la Plata y el que proveniente de León atravesaba el Concejo de Mieres hacia la costa. El itinerario que parte de la vecina provincia pasa por muchas las localidades leonesas, siendo las más importantes: La Robla y Pola de Gordón y las asturianas desde: Pajares, Campomanes, Pola de Lena, Villayana, Ujo, Mieres, Olloniego y Oviedo.

Esta Vía, en la mayor parte de su trazado, no pasaba de ser un camino de 2 a 3 metros de ancho, empedrado en las zonas más importantes de su paso. Para su construcción se excavaba el terreno hasta alcanzar un nivel firme que servía de drenaje y asiento de las capas superiores constituidas por tierra y piedras que servían para obtener una estructura sólida. Se remataba su superficie con un empedrado de losas, que pavimentaban los caminos confiriéndoles su aspecto característico, vestigios en muchas ocasiones han perdurado hasta nuestros días.

En Santa Cruz de Mieres (que es un cruce de caminos desde siempre) se juntaba con una de sus derivaciones, la proveniente de San Isidro y ya en una sola, seguía (Ujo) donde cruza por el puente cerca de Santullano.

Se entra en Mieres por donde esta el actual Instituto de Enseñanza Secundaria, para luego seguir por La Villa, siguiendo los actuales núcleos de La Pasera donde se levanta la iglesia de San Juan, templo historicista que reemplaza a la primera parroquial románica, para seguir por Oñón, Arroxo, La Caseta, La Peña, el Cañu de la Salud, El Rollo, La Rebollada hasta Olloniego.

Diremos que a su paso por Mieres los peregrinos pueden alojarse en el albergue del concejo, que situado en barrio de La Peña, siendo este uno de los más modernos y cómodos de la ruta del Salvador, se encuentra ubicado en las antiguas escuelas del barrio. Se llega a este albergue dentro de la última etapa de peregrinación hasta San Salvador, en Oviedo.

En La Rebollada existió un hospital para leprosos llamado Santa María Magdalena. Según una hipótesis del historiador y médico Tolivar Faes (1.917-1.995), esta malatería de La Rebollada sería heredera del hospital de peregrinos de Copián, que es el pueblo siguiente en el itinerario. Esta historia viene del año 1.220, cuando el obispo de Oviedo, Juan cede una heredad en monte Copián para que:

*“fabricasen un hospital, que no solo sirviese para hospedar a los peregrinos, sino también para detener aquel desierto de los ladrones que continuamente asaltaban en el a los caminantes”.*

A partir de esas fechas no se vuelve a hablar de este hospital, pero en su lugar se debió construir una malatería para la atención de leprosos en La Rebollada, junto con una iglesia de factura románica. Existía ya en 1.266 y continuara asistiendo a los malatos hasta el s. XVIII, en que sus bienes se agregaron al Hospicio de Oviedo.

La actual iglesia de este lugar, Santa María Magdalena, es de reciente construcción (año 1.921) se conserva algún canecillo y un arco de la iglesia románica, así como una escultura de San Lázaro que es procedente de la vieja malatería.

El templo estuvo y esta vinculado a la familia de los condes

de Fábrica Mieres donde celebran muchos de sus actos religiosos. De ésta iglesia todavía es recordado don Dimas, que fué el párroco de La Rebollada, calificado por el padre Ángel, como un cura idealista. Sacerdote que cuando venían los muertos de los montes (maquis y fugados) los acogía a todos, le daba igual que fueran rojos o no, y consolaba a todas las familias.

La Rebollada se encuentra en la ladera sur del pico Gúa (Agudo en castellano), pueblo llamado así por los “rebollos” o robles pequeños que en algún momento de la historia pobló este lugar. Desde este pueblo tenemos unas magníficas vistas de Mieres y parte del valle.

### **La carretera a Castilla.**

Por La Rebollada, Caño de la Salud, La Peña, La Caseta, Arroxo, Mieres y más poblaciones del concejo pasa la que fue la primera vía de comunicación entre lo que hoy son las Comunidades Autónomas de Castilla y León y de Asturias, y que es conocida como la carretera a Castilla. Cuyas obras arrancaron en el año 1.770, y no concluyeron hasta 1.834. Cuando se terminó y se informó al rey de su enorme coste, éste preguntó, si había sido pavimentada con plata.

Esta carretera general es diseñada por Gaspar Jovellanos que aprovechó el trazado del Camino Real de Castilla, que a su vez ya utilizaba la antigua calzada romana. En 1.832 esta carretera es recorrida por el escritor y viajero inglés Richard Ford (1.796-1.858) y en su libro Viaje por Galicia y Asturias. Nos habla de ella como:

*“Un recorrido en zigzag sobre una cadena montañosa de caliza conduce por el puerto del Padrún, a la encantadora villa de Mieres (4.000 habitantes), con su puente, y una posada decente, cerca del Palacio de Campo Sagrado. En las inmediaciones hay minas de hierro y cinabrio, trabajadas como de costumbre por empresas extranjeras”*

En la actualidad conocemos esta ruta como la N-601, y que mantiene travesías en algunas poblaciones por las que aún pasa.

Es verdad que, a fecha de hoy, no es habitual realizar esta ruta

para circular desde el Principado hasta el centro o el sur de España, máxime desde la apertura de la autovía.

Tanto las poblaciones de La Peña, La Caseta y Arroxo junto a la villa de Mieres se desarrollaron ambas márgenes de la carretera, en especial, entre esta y el río Caudal.

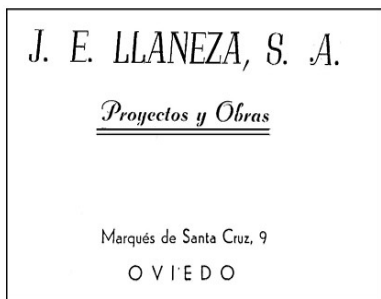
El adoquinado de la carretera se efectuó en los años veinte, después de pasados mas de 40 años, este pavimento en el año 1.967, se encontraba resquebrajado y hundido debido al continuo paso de vehículos y en concreto por el peso de los enormes camiones que por allí pasaban; por eso en ese año se decide que la zona urbana de Mieres sea “tapizada” la calzada con aglomerado.

Esta carretera cayó en deshuso gracias a la construcción de la nueva carretera Oviedo-Mieres N-630 por Peñamiel, conocida como la de los túneles, he hizo posible arrumbar las pesadillas del Padrún, La Manzaneda y La Rebollada, que, con sus duras pendientes y cantidad de cerradas curvas merecieron antiguamente para Oviedo el poco envidiable título de «Ciudad aislada». De aquella la provincia de Oviedo tenía fama, y bien ganada, de poseer las peores carreteras del mundo. Para ser justos, las poseía.

Con la apertura de este tramo se puso en marcha una de las vías de comunicación que contribuyeron al desarrollo económico y social de una amplia zona minera e industrial. Con la nueva carretera, el Valle del Caudal rompió su casi aislamiento, esta nueva vía fue la mejor manera de acercarse al mar, pasando por Oviedo, ciudad que se convertiría en el centro distribuidor del tráfico por la carretera de la región.

Antes el ir por «El Padrún», hacia que el viaje entre León y Oviedo (durase dos horas y cuarto en coche), con la nueva vía se rebajaría hasta la hora y tres cuartos.

Al acto inaugural de la nueva carretera asistieron, autoridades de segundo nivel, como fue el subsecretario del Ministerio de Obras



Públicas, quien representaba al ministro de Obras Públicas; el director general de Carreteras, Gobernador Civil de la Provincia, presidente de la Diputación Provincial, el alcalde de Oviedo, y otras autoridades provinciales.

El total de la inversión realizada en la nueva carretera fue de seiscientos veintitrés millones y medio de pesetas, siendo la inversión mensual media de unos veinte millones de pesetas.

La obra fue financiada, en parte, por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, de acuerdo con un proyecto general de la Oficina Regional de Proyectos.

España se unió al Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) (el Banco Mundial) en 1.958 y fue prestatario hasta 1.977.

Cuenta con una longitud máxima de calzada de 7 metros, y los arcenes de 2,5 metros; con una pendiente máxima del: cinco por ciento. Las obras de fábrica más importantes realizadas eran los cinco túneles perforados en roca viva, tres de ellos sobre el río Caudal y uno sobre el río Nalón, varios pasos superiores, así como muros de contención y muros de gran sostenimiento exigidos por las dificultades técnicas que imponía su trazado por el margen del río Caudal. La obra fue realizada en 32 meses de trabajo continuo. En los últimos días <<en vísperas de la esperada inauguración>> se trabajó incluso durante a noche.

La carretera nacional parecía tan buena, en comparación con la existente hasta entonces, que la gente la calificaba de autovía. No lo era, desde luego. La autovía asturiana se haría esperar hasta 1.976, con la puesta en servicio de la “Y”.

Esta nueva carretera facilitó el traslado de grandes masas de trabajadores desde los valles del Caudal (Mieres, Lena, Aller), hacia

las factorías de la costa. La mano de obra de estos valles se hizo precisa en las grandes factorías, porque la mano de obra era y es de la mejor calidad.

La nueva vía de comunicación fue un factor determinante para el desmantelamiento de la vieja siderúrgica de Mieres <<que dio mucho hierro>> y <<estraperlo>> a media España.

### **Banda de atracadores de carretera.**

En esta vieja carretera del Padrún sucedieron multitud de hechos: averías, atropellos, vuelcos, choques...e incluso atracos.

Uno de estos sucedió el año 1.935 y en el mismo alto del Padrún, a mitad de camino de entre Mieres y Oviedo, donde fueron víctimas de un robo a mano armada varias personas de Gijón, que habían salido en las primeras horas de la noche de la villa de Mieres, dirigiéndose en automóvil a la costa. Cuando bajaban se vieron sorprendidos por unos individuos, que apuntándoles con escopetas, hicieron detenerse al vehículo. Como esta carretera, tenía y tiene, una sucesión de curvas cerradísimas que impiden (que los coches pudiesen acelerar) por eso no se libraron del atraco.

Unos días después los guardias urbanos de Mieres sabían que en un pajar de La Rebollada se habían encontrado varios objetos, procedentes de robos, y en vista de todo ello hicieron unos registros varios serenos, encontrándose escopetas, botellas de vino, latas de conserva y otros artículos de comer.

Al amanecer se practicó otro registro, en el que tomaron parte el cabo Laureano Nieto y los guardias David Suárez y José Portal, los que vieron acercarse a unos individuos, y al penetrar en el pajar dos de ellos, los guardias les dieron el alto, al (que contestaron haciendo un disparo), viéndose entonces los guardias obligados a hacer uso de sus pistolas, resultando gravemente herido José Ramón Lámela, de treinta y dos años. En el mismo lugar se detuvo a José Fernández González, de veintidós años, natural de Logroño, quien

De Mieres a San Tirso.

José Antonio Vega Álvarez

manifestó que llevaba cuatro días en Mieres en busca de trabajo en las minas de carbón.

### **La minería del mercurio y el carbón.**

En unos pocos kilómetros cuadrados de superficie, como es la actual Parroquia, hubo minas de mercurio y carbón.

Tanto en La Peña como en toda La Hueria fueron lugares de

La Flecha. Unos pocos años después las explotaciones de mercurio tanto de La Soterraña, como Astur-Belga de Minas. Y a estos cierres se unió después el de Fábrica de Mieres.

De las minas de mercurio, la más importante, estuvo situada en la zona del Terronal. Su explotación, con pequeñas intermitencias fue la más continua, y llegó hasta 1.974, que es cuando se produjo el cierre de ambas empresas.

La Peña quizás sea el único barrio de España, que en su casco urbano haya tenido dos minas de mercurio <<años después, estas boca-minas pasarían a ser convertidas en pozos>> y una instalación de lavado de este mineral <<ubicada donde esta el actual parque de Santa Ana y la Iglesia>> que cerró a principios de los años 30.

### **El valle de las viudas.**

Tanto La Peña, como el resto la Hueria San Tirso, hubo una época que fueron conocidos como el valle de las viudas.

El siglo XIX y principio del XX el trabajar en las minas de mercurio o en los hornos de este mineral era sinónimo de ir hacia una muerte muy temprana, pero los obreros ante la falta de trabajo optaban a este tipo de laboreo. El índice de muertos era tan elevado entre los productores de La Unión Asturiana y El Porvenir, que las mujeres casadas veían muy pronto desecho su matrimonio al quedar viudas.

Las esposas al enviudar, salvo algunas muy raras excepciones, mantenían la misma actitud, prácticamente de por vida, y la inmensa mayoría ya no volvían a utilizar un color distinto al negro.

El luto de las viudas de principios del siglo XX consistía en ir vestidas de pies a cabeza de color negro, inclusive los complementos, pendientes, bolso, zapatos y collares. Las únicas piedras que estas podían llevar en sus joyas eran el azabache y la amatista, por tratarse de piedras oscuras.



No es hasta el final de los años sesenta cuando se inicia el paulatino cambio en la libertad del luto. Así los niños dejaron de llevarlo y, si moría un pariente cercano, se les vestía sobrios en señal de respeto pero huyendo del negro, que comenzaba a ser señal de mal agüero. Se llevaba luto por lo siguiente:

- Por la muerte del esposo o esposa, el cónyuge llevaba luto riguroso durante dos años más seis meses de alivio de luto, para relajarse del negro.
- Por la muerte de un hijo, los padres llevaban dos años de riguroso luto más otros seis meses de alivio.
- Por la muerte del padre o de la madre, los hijos llevaban luto un año más seis meses de alivio de luto.

Hoy en la parroquia, tanto las minas de carbón y los pozos de mercurio están cerrados, ya no se respira a mina. La naturaleza y la Autovía Minera se han encargado de disfrazar todo el pasado y desaparecer sus restos. Nada queda de las viejas explotaciones de carbón que convirtieron el valle en un centro productor de este mineral, donde apenas podemos localizar bocaminas. En cambio la huella de la minería del mercurio aun esta muy presente con sus construcciones y castilletes.

### **Subasta de la carretera de La Peña a San Tirso.**

La construcción de carreteras con sentido moderno se inicia tras la Guerra Carlista (1840). Se estudia la forma en que se deben construir las carreteras para el trasiego de personas y tráfico pesado de mercancías durante largo tiempo, y que puedan ser utilizadas en el invierno.

El impulsó mas importante se produce a partir de 1851 con la Ley General de Carreteras, en la que se establece un modelo que en líneas generales es el que se ha mantenido hasta nuestros días.

La red se clasifica en tres: carreteras **nacionales**, de titularidad estatal; carreteras **provinciales**, que dependía de la Diputación y las carreteras **locales**, que dependían de los Ayuntamientos.

Antes de la construcción de la nueva carretera, los transportes con San Tirso y Langreo se realizaban usando los carros del país, tirados por bueyes o bien a pie, por un camino real que estaba en muy mal estado y con caleyas de numerosos pueblos que convergían en esta antigua vía. El valle del Miñera era uno de los considerados importantes por el Ayuntamiento de épocas pasadas, después de los valles de Cuna, Turón y San Juan. Esto fue motivo para que la corporación se implicara con sus medios en realización de una carretera y por eso se puso a solucionar el tema, terminando de redactar este proyecto el 25/12/1.899.

Estaban importantes explotaciones de mercurio como las Sociedad El Provenir y La Unión Asturiana, junto a las minas de carbón. Además el Ayuntamiento de Langreo tenía en proyecto construir una carretera desde Villa, por el valle del Viso, que llegaría hasta el pueblo de San Tirso.

Esto permitiría canalizar un importante tráfico entre los dos concejos, en esta carretera su punto más alto era mas bajo que la carretera de Mieres a Sama (que era de titularidad estatal) por Santo Emiliano.

La carretera daría buena comunicación a los pueblos de La Peña, El Tarronal, Prado del Río, Acebal, Corra del Canto, La Cruz, Arzolaz, La Vara, Laviades, Pividal y San Tirso. Con una longitud de 4 Km. (4.039 metros.) y se iniciaba en un empalme con la carretera de Adanero a Gijón.

Esta vía de unión con Sama con respecto a la del Estado por la Hueria de Santo Emiliano, posee unas ventajas como ser mas corta y con menos desniveles.

El inicio de la carretera en La Peña, fue marcado y definido a causa de que en el lugar estaba la factoría de la Sociedad Minera La Unión y por otro lado una ladera con una fuerte pendiente y el río.

Se proyectó una carretera de una caja de 4,10 metros de ancho y a cada lado un paseo de 0,45 m., con tubos de hormigón Portland (de un radio de 50 y 75 cm.) para el desagüe de aguas pluviales y

regatos. El puente sobre el río Miñera en el barrio de La Peña, se construyó de hormigón armado y se tasó en la cantidad de 2.200 ptas.

Para la ejecución de la nueva comunicación el Ayuntamiento de Mieres sacó a subasta el 10/09/1.901 la carretera municipal de La Peña a San Tirso con un presupuesto de 89.520,97 ptas.

Era tan poca la cantidad de dinero que la primera subasta quedó desierta. Como consecuencia de la ausencia de contratistas que licitasen por la carretera el Ayuntamiento, acordó celebrar una segunda subasta, que se celebró el 3 de noviembre por valor de 113.595 ptas. Subasta que volvió a quedar desierta.

Ese mismo día salió a subasta la carretera de Sueros a Seana, con un ramal a la estación del ferrocarril del Norte, por 22.579 ptas.

Ante el fracaso de las dos subastas, el Ayuntamiento de Mieres decide aumentar la cantidad de la obra y por tanto se volvió a realizar otra subasta el 11/12/1.903 por valor 128.975 ptas. y el plazo de ejecución de 18 meses. Por fin y en tercera subasta, esta obra resultó atractiva para los contratistas y para ello se presentaron 10 firmas. Siendo la obra adjudicada a Leonardo López Suárez, por una cantidad de 101.000 ptas.

Leonardo (nació en 1.867) era natural de Mieres, y en aquellas fechas residía en el barrio de La Pasera. Este contratista, por una serie de problemas, cedió el contrato de la obra a José Séla Séla, es realmente él quien ejecutó la obra. Años después José Séla sería durante el periodo 1.923/1.930 alcalde de Mieres.

El de sostenimiento que, en su totalidad, conforman gran parte de los 4 Km. de su desarrollo. Hay un continuo desnivel en la totalidad del trazado hasta San Tirso. Cuenta el trayecto con numerosos regatos que bajan por las laderas al Miñera.

El trazado de la nueva carretera trajo algunos problemas a los vecinos, como a Gabriel Fernández de Prado Picos, que con motivo de las obras de la carretera, se le interceptó un camino de servicio para su casa y demás fincas, como así mismo una fuente de la que se

surtía de agua. Todo esto fue solucionado por el Ayuntamiento.

Una vez terminada la carretera de La Peña a San Tirso los vecinos de las aldeas de La Vara, La Nozal, Laviades, Casas de Abajo, Fuentiquina solicitan unir estos pueblos con la carretera, para eso proponen que la nueva vía comenzara en el castaño Forniello, siguiendo por el camino viejo, siendo la nueva vía de una extensión de 300 metros.

*“Que la obra que se solicita es necesaria y de suma trascendental importancia para los habitantes de aquellos caseríos, estando de fuera duda, tanto por la mejor asistencia medica, a que son acreedores, cuanto que la mayor parte de los vecinos y familias que allí se albergan, ganan el sustento cotidiano trabajando con un picachón en las minas unos, y otros en la Fábrica de Mieres, ara lo cual y con motivo de llegar a tiempo a sus respectivos trabajos, donde prestan sus servicios gran parte del año, se ven precisando recorrer mucho antes de que amanezcan aquellos escabrosos caminos con gran peligro de sus vidas.”*

La carga de un animal a lomo podía llegar a los 150 Kg., mientras que la de un carro con tracción simple podía llegar a 500 o 600 Kg. Los carros tirados por bueyes llegaban hasta los 1.000 Kg. y en algunos casos algo más.

Por ello, las carreteras al final del XIX y comienzos del XX eran aptas para la circulación de carros y carretas que, con las cargas indicadas, podía alcanzar una velocidad inferior a diez km. por hora.

Los transportes basados en las caballerías y carros del país fueron complementarios al ferrocarril ya que eran los que nutrían y vaciaban las estaciones tanto de viajeros como de mercancías.

El 14/09/1.911, el Ayuntamiento de Langreo acordó el realizar la carretera municipal de Lada a San Tirso. Se dio por terminada esta carretera en abril de 1.917. Siendo alcalde de Langreo, Gabino Alonso Fernández (1.911/1.914) quién impulso la construcción de la carretera Sama-Lada-San Tirso, vía que mejoró la vida de los habitantes y el

progreso del comercio. Dando vida al Carmen, Cebosa, Trapa y otras pequeñas aldeas.

Con la llegada de los modernos vehículos a motor comenzó la modernización del transporte modificando por completo el concepto de viaje. Hasta finales del XIX y principios del XX el viajar era toda una aventura colectiva, se establecían relaciones sociales, el viajero (en ocasiones caminante) se vinculaba a los paisajes por donde transcurría, experimentaba los cambios que la distancia, el clima, la orografía y cuando eran grandes viajes incluso la cultura iban generando en este discurrir.

La expansión del parque de vehículos a motor en el concejo comenzó a finales de los años cincuenta.

La nueva carretera en sus primeros años tenía poco tránsito rodado, la mayoría de las gentes se desplazaban a pie o en caballerías (los menos). Es en la segunda mitad de los años veinte, cuando las carreteras se empiezan a acondicionar para la aguantar circulación de automóviles, dotándose de lo que entonces se denominaba firmes especiales, que no eran sino tratamientos muy superficiales, algunas mezclas bituminosas, hormigones y adoquinados.

La escasa circulación se reducía a carros del país, caballerías, y unos años después a algún que otro camión que transportaba la madera para las minas, y a su vuelta carbón. También comenzó a ser frecuente ver la circulación de camiones con viajeros, que iban de pie en su caja y siempre esperando que un frenazo o un bache los enviase al suelo.

Años mas tarde empezaran a funcionar autocares para llevar a la gente tanto a las villas Mieres como a la de Langreo. Eran años en que la velocidad todavía no generaba problemas, porque ninguno de estos vehículos pasaba de los 60 Km./hora, incluso en las cuestas abajo. Con la carretera apareció la primera bicicleta, que era todo un lujo y símbolo de poder económico.

### **Expropiaciones para la carretera.**

En las primeras décadas del XX Mieres, aunque con retraso, avanzaba hacia la modernidad. Y entre esto estaba la construcción de varias carreteras locales. Entre ellas se encontraba La Peña con San Tirso. El proceso para su construcción, se inicia en mayo de 1.901, con las expropiaciones de los terrenos; a cargo del Ayuntamiento de Mieres.

Pasados casi cuarenta años, la carretera a San Tirso, como su continuación de San Tirso a Lada, pasaron a ser propiedad de la Diputación Provincial de Oviedo.

### **Transportes de viajeros por carretera.**

Entre el siglo XIX y comienzos del XX, es cuando la zona experimentara un fuerte y rápido cambio. Los avances tecnológicos, comienzan a llegar a La Hueria, que permitieron sustituir la tracción animal por las máquinas de vapor primero y por los motores de explosión después, que dieron óptimas posibilidades para mejorar el transporte de personas como de las diferentes mercancías.

Hasta casi finales del siglo XIX la gente para desplazarse de Mieres al vecino concejo de Langreo, lo hacían a pie o por medio de caballerías. El cambio en este desplazamiento comienza a partir de 1.894, con la inauguración del tramo de ferrocarril del Norte, de Soto del Rey a Ciaño. Esto hizo que las gentes fuesen en tren hasta Soto de Rey, y en esa estación hacían trasbordo hacia el concejo de Langreo.

Aún con esto el tiempo invertido era de horas, gran parte de este se perdía en las largas esperas para reanudar el viaje en la estación de Soto de Rey.

En 1.907 se crearon las primeras líneas regulares de transporte para viajeros, mediante los nuevos vehículos de tracción mecánica.

Siendo la principal función de los servicios de transporte por

carretera, el conectar aquellos núcleos que carecían de ferrocarril.

La nueva empresa **Transportes Recollo** es fundada en 1.933 en Mieres, por Lisardo García Lorenzo y sus hermanos (nacidos en Santa Rosa), para realizar el transporte de viajeros de Mieres a Sama de Langreo, por la Hueria San Tirso, o por la de Santo Emiliano.

Esta empresa de viajeros contribuyó al desarrollo de ambas Huerias, siendo ellos los que facilitaron el un gran movimiento de los habitantes de estos pueblos hacia las villas y entre ellos.

Es una empresa que prestó y presta su servicio en diferentes pueblos a lo largo del trayecto, y por eso estos autobuses efectuaban y todavía efectúan sus paradas en lugares prefijados. En las vías principales ninguna de estas paradas tiene espacio para detenerse fuera de la calzada, por eso en esta carretera local no puede evitarse invadir la calzada.

A los pocos meses de inaugurado el servicio de autobús, esta empresa tiene su primer accidente grave, en abril de 1.933, sucedió en San Tirso (concretamente en Trapa) al límite de los términos de Langreo y Mieres, donde un autobús que hacia el servicio de viajeros sufrió la rotura de la dirección y rodó por un precipicio. Resultaron heridos diez viajeros, uno de ellos de gravedad.

Años después en el pueblo de La Tejera (Hueria San Tirso), uno de los hermanos García Lorenzo fue muerto, al ser aplastado por el autobús que conducía. Debido a que se había bajado del autobús sin frenarlo convenientemente, para dirigir la maniobra de un camión que estaba atascado, el autobús se desplazó y lo atrapó contra un muro.

El horario de estos autobuses era de cada tres horas entre Mieres a Sama, en los años 50, esta frecuencia pasó a dos horas. En la actualidad y desde hace muchos años la frecuencia entre las dos poblaciones es de una hora, por La Hueria San Tirso, y siendo el servicio por la otra Hueria muy limitado o casi nulo.

Hasta los años 70, estos coches de línea solían ir abarrotados

de pasajeros, nunca mejor dicho “hasta los topes”, y por eso, en cada coche iba un conductor y un cobrador. El trabajo del conductor era complicado tenía que sortear curvas cerradas, baches, continuos frenazos, cumplir el horario, etc.

Los cobradores tenían que sortear a los viajeros que iban agarrados a las barras y controlar el trayecto que habían hecho para cobrar el billete. Una vez que había subido el viajero, el cobrador se desplazaba por el autobús hasta el pasajero para cobrarle el importe del viaje. Los cobradores del Recollo solían llevar unas carteras en bandolera, donde guardaban los billetes del autobús junto con el dinero.

En ocasiones el servicio de Los Recollos era suspendido por la nieve, a veces estos cortes eran solamente de horas, y en ocasiones de varios días. Quizás la suspensión mas larga fue a consecuencia de la nevada del 11 de marzo de 1.958, ese día también nevó sobre Oviedo durante dos horas y alcanzó un espesor de diez centímetros en la capital. Durante días se suspendió el autobús, faltando la gran mayoría de los mineros de La Hueria al tajo y en los pueblos estuvieron sin luz y teléfono mientras hubo nieve.

Con el transcurso del tiempo la empresa atendió la totalidad de las aéreas y tareas relacionadas con los vehículos, desde:

- Mantenimiento y reparación de la flota.
- Suministro de combustibles.

El 27/01/1.956 es adjudicado al joven mierense Lisardo García Lorenzo (natural de Santa Rosa) y de forma definitiva el servicio regular de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre las localidades de Mieres y Sama por San Emiliano, con las hijuelas de Los Pontones a Vegadotos. Este servicio lo venia prestando desde 1.952.

En 1.966 se les concede el tramo regular de transporte de



viajeros por carretera, por Lada a La Venta (Langreo).

En 1.969, se efectúa el cambio de la parada del Recollo al actual lugar. Se ubicaba en la calle 12 de Octubre, en el tramo comprendido de la carretera general con la calle Hernán Cortes. La que hoy conocemos como calle Doce de Octubre fue conocida durante gran parte del siglo XX, en concreto hasta 1.931, como Alejandro Pidal. En el año 1.931 es rebautizada y denominada Pablo Iglesias, líder y fundador del PSOE. Mantendría ese nombre hasta 1.937, año en el que se establece el nombre actual de la calle.

La nueva parada se mantuvo en la misma calle, adelantada al cruce con la calle Carreño Miranda. Aparcando estos autobuses delante del recordado bar Florida (hoy Sidrería París).



Estos emprendedores hermanos, poco a poco fueron dejando la conducción de sus autobuses, por la gestión de los negocios que tenían.

Al fallecer Lisardo sus herederos en el año 1.977, solicitaron a su favor el cambio de titularidad de las concesiones de este servicio público. En el año 1.985 los herederos de Lisardo García, realizan la unificación a concesiones V958. PA.5 entre Mieres y Sama de Langreo por Santo Emiliano e hijuela a Vegadotos y V-1396.PA.11 entre Mieres y Sama de Langreo, por San Tirso.

En 1.986, este cambio en la titularidad, es autorizado por la que fue Consejería de Obras Públicas, Turismo, Transportes y Comunicaciones. Siendo la frecuencia de los servicios:

Desde Sama de Langreo a Mieres, con 13 expediciones de ida y vuelta todos los días del año. De Sama de Langreo a Mieres, por Santo Emiliano, dos expediciones de ida y vuelta todos los días del año. La otra ruta de Mieres a Vegadotos con 48 expediciones de ida y vuelta diarias.