

Historia de Mieres

José Antonio Vega Álvarez

José Antonio Vega Álvarez

© 2015

© José Antonio Vega Álvarez

Edita : HiFer Editor

I.S.B.N.: 978-84-16209-41-5

D. Legal: AS-02735-2015

Imprime: HiFerArtes Gráficas

www.hifer.com

Todos los derechos reservados.

ÍNDICE

Inicios	5
Cañu de la Salud	34
La Peña.....	41
La Caseta.....	72
Arroxo.....	82
Oñón.....	94
Requejo.....	118
La Pasera.....	158
Sobrelavega.....	219
La Villa.....	236
Bazuelo.....	278
El Paseo.....	287
Numa Guilhou.....	367
Diferentes construcciones	386
Otros lugares de culto.....	400
Las primeras canciones de Mieres.....	402
La prensa de Mieres	406

INTRODUCCIÓN

Las primeras urbanizaciones, en mayúsculas, de Mieres, al margen de los asentamientos a la orilla de la carretera a Castilla, no llegarían hasta las últimas décadas del siglo XIX. Iniciándose con la carretera a la estación del Norte y las carreteras a Sama y San Tirso. Donde rápidamente, a orillas de estas vías de comunicación, se empiezan a construir diferentes edificios.

Esto significó el crecimiento del Barrio de La Peña, en dirección a San Tirso. El barrio de Requejo a lo largo de los inicios de la carretera hacia Sama. La carretera de la estación, iniciada en La Pasera, con los años se transformaría en la calle Camposagrado (Manuel Llanceza).

La apertura de numerosas minas y centros de trabajo en las proximidades de la villa de Mieres, hizo que hubiese un espectacular crecimiento de la población, que sirvió también, para impulsar el desarrollo de pequeñas industrias y un floreciente comercio.

Con tantas nuevas edificaciones, éstas comenzaron a salirse de las a orillas de las carreteras, en diferentes direcciones. Esto fue lo que obligó al Ayuntamiento a planificar una ciudad. Siendo la primera calle construida como tal, la que se bautizó como Ernesto Guilhou (hoy Numa Guilhou).

En este libro se recoge una completa información sobre la historia de las calles, anteriormente habladas, y algunos sitios más.

En este trabajo se habla de sus tradiciones, construcciones, comercios, sucesos, personajes la villa y de muchas cosas más.

Los inicios de nuestro concejo y villa

Para repasar la historia de nuestro concejo habría que remontarse a épocas pasadas, y para hablar de la villa de Mieres habría que remontarse a unos siglos atrás, pero esto no es la pretensión de este trabajo que se limita a épocas recientes.

Segregación de Mieres del concejo de Lena

Mieres, como concejo independiente, tiene una historia muy corta ya que se independizó del concejo de Lena en 1836. La separación con el municipio limítrofe fue un verdadero acontecimiento para el concejo de Mieres, constituyéndose en Ayuntamiento independiente, ya que la unión de estos dos concejos nunca había llegado a efectuarse de facto.

En 1.836, por la Real Orden de 14 de abril, “el Conceyón” llega a su fin con la creación del Ayuntamiento de Mieres, escindido del de Lena/Lena, que adquirió en esos momentos la configuración territorial que mantiene hasta la actualidad.

El día 2 de Enero de 1.837, se celebra la primera sesión de su nueva y definitiva etapa bajo la presidencia de su alcalde Manuel Castañón. En 1839, este Ayuntamiento envía un escrito a la Reina solicitando la confirmación de la permanencia de las parroquias de Ujo y Santa Cruz en este concejo de Mieres, que le fueron arrebatados por una orden de 1.827.

Con la llegada de la minería y la siderurgia, Mieres pasó a mediados del siglo XIX, de ser una pequeña localidad cuya vida dependía del campo y sus frutos, a convertirse en la pionera de la industrialización española y del movimiento obrero. En 1.844, se establece en Mieres la “**Asturiana Mining Company**” de propiedad inglesa, una de las primeras siderurgias del país, que en 1.852, fue comprada por la compañía “**Hullera y Metalúrgica de Asturias**”. Los activos de esta empresa fueron adquiridos en 1.870 por el empresario francés Numa Guillou, quien funda la “**Fábrica de Mieres**” que permaneció en funcionamiento hasta 1.968.

Mieres del Camino

En el año 1.988, se consiguió recuperar para la capital del concejo, la

denominación añadida “del Camino” que por derecho le pertenecía, y que por desidia anterior se había perdido. Otro hecho importante para esta recuperación ocurrió el 21 de Abril de 1.998, cuando se incluyó a Mieres dentro del Real Decreto, que desarrolla Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social sobre beneficios fiscales para el Año Santo Jacobeo de 1.999.

Esta denominación de la villa de Mieres es oficial, desde febrero del año 2.009. La referencia al Camino, que llevaba unida a Mieres desde hacía muchos siglos (desde el XV, como lo atestiguan algunas referencias documentales) alude a una parte dilatada de su historia, caracterizada por uno de los ejes de comunicación entre Asturias y la Meseta. Por aquí pasaba la vía romana, que no lejos de allí, cerca del pueblo de Ujo, se bifurcaba para franquear la cordillera por los puertos de San Isidro y La Carisa.

La “Vía de la Plata” fue un instrumento político, militar, económico y administrativo del Imperio Romano, en el tramo León-Oviedo, y esta circunstancia, permanecería durante toda la Edad Media y aún en los albores de la Modernidad, convirtiéndose no solo en un camino de comunicación sino también de transmisión de actitudes, de ideas y de vida.

En Mieres, siglos después, se localizaba un albergue para los peregrinos que tomaban la variante del Camino de Santiago y que desde León se dirigía a la catedral de San Salvador de Oviedo. Aquí se situaba uno de los portazgos, cuyas rentas pertenecían al obispo de Oviedo y más tarde al cabildo de la catedral.

La ruta que entraba por La Villa, Sobrelavega, La Pasera, Oñón, Arroxo, La Caseta y La Peña, permitía a los peregrinos pasar por delante de la iglesia románica de S. Juan. Se piensa que este sería su segundo e incluso su tercer emplazamiento, después de trasladarse desde La Guareña. El último emplazamiento medieval perviviría hasta 1.927, fecha en la que fue derribada y literalmente picada para grava.

En La Rebollada, hubo un lugar de acogida de peregrinos, que pasaría más tarde a ser hospital y luego a malatería u hospital de leprosos y cuya historia puede seguirse desde la época medieval hasta la décadas atrás. Este sitio fue el sucesor de la antigua alberguería de Copián.

Cerca de La Rebollada, en el lugar de Copián, el gran impulsor de la

peregrinación a El Salvador, que fue Alfonso VI, mandó levantar un hospital en el año 1.103, para ayuda de los peregrinos que por aquellos ásperos parajes transitaban y que además, eran frecuentemente asaltados.

Copián, debió generar bastante riqueza documental, por los diversos y numerosos datos que han logrado sobrevivir al tiempo y a la desidia archivista. Hoy el lugar está muy alterado por la carretera de Castilla “**pasó en un 90%, sobre la antigua calzada romana, destrozando los estratos de la Edad Antigua y gran parte de los asentamientos de la época medieval, alterando en unos casos el perfil real del trazado (como en Copián) y cubriéndolo en otros**” y a todo esto se le unió el paso de los siglos.

En dos de las casas del pueblo, sirviendo de alfeizar de una ventana e incrustadas en varias paredes, se pueden contemplar alguna de las piedras del antiguo hospital, en algún caso de traza y factura similar a las que en su día formaron la primitiva fachada de San Juan de Mieres, lo que parece indicar la existencia de un taller de canteros común o de una relación de influencias artísticas. Desde luego, no hay duda de que arruinado el hospital o alberguería, parte de sus piedras se aprovecharon para usarlas por la gente del lugar para diversas construcciones en el pueblo. En los años 70, del siglo pasado, cuando el mierense Benjamín Álvarez “**Benxa**” trabajaba en su *Laminarium*, todavía se conservaban algunas más. Sin embargo, a estas alturas, por desgracia no se tienen noticia alguna de estas.

Otro hecho reseñable para los peregrinos de este camino, fue que en el año 1.383, el puente que había sobre el río Caudal, fue destruido por una gran crecida, por lo que se decía

“han de pasar los romeros que van a Santiago e otras personas por el río e perecen en el dicho río por mengua de non estar adobada e reparada la dicha puente”.

Para contribuir a su reparación, se impuso un peaje. De “dos dineros” a las bestias mayores y de uno a las menores.

La zona contaba con lugares de gran atracción para el peregrino, pues no muy lejos de la pequeña población mierense, se localiza la aldea de San Justo (que es el pueblo más antiguo del concejo y que se encuentra en el itinerario del Cordal de Urbiés). En este lugar existe una ermita, con referencias escritas que datan de mediados del siglo IX, según las cuales unos monjes habrían depositado allí los restos de los mártires San Justo y San Pastor.

El nacimiento de Mieres

El paisaje de Mieres, ha sufrido importantes transformaciones, generadas todas por la industrialización, sobre todo entre finales del siglo XIX y comienzos del XX. Aquel Mieres rural, dió paso a otro más dinámico, más acorde con los tiempos modernos. La parroquia de Mieres del Camino, en la que se asienta la capital, que, con el paso de los años, creció en la vega que se extendía a sus pies, era a mediados del siglo XVIII una jurisdicción perteneciente al antiguo concejo de Lena, que llegaba por el norte, hasta El Padrún, en la que vivían 525 vecinos distribuidos en 426 casas, la mayor parte de ellas en caserías repartidas por toda la jurisdicción.

Otras casas, las que menos, estaban situadas en la propia capital del concejo como era Mieres del Camino, dispuestas casi todas a lo largo de la carretera de Castilla, en el último tercio del siglo XVII, y alejadas de las frecuentes y devastadoras avenidas del río Caudal (también llamado Río Grande). Estas casas estaban entre los barrios de Bazuelo, de La Villa, de Sobrelavega, de La Pasera, de Requejo, de Oñón, de Arroxo, de La Caseta y de La Peña.

Lo que producíamos a finales del XIX

La producción agrícola de 1.885 está compuesta, según podemos ver en el libro “*Apuntes para la topografía médica del concejo de Mieres y de su comarca minera*” escrito por Nicanor Muñiz Prada, a base de castañas, patatas, manzanas, avellanas, maíz y escanda, no citando las restantes frutas, pues, si bien abundan, ni se exportan, ni llenan verdaderas necesidades alimenticias.

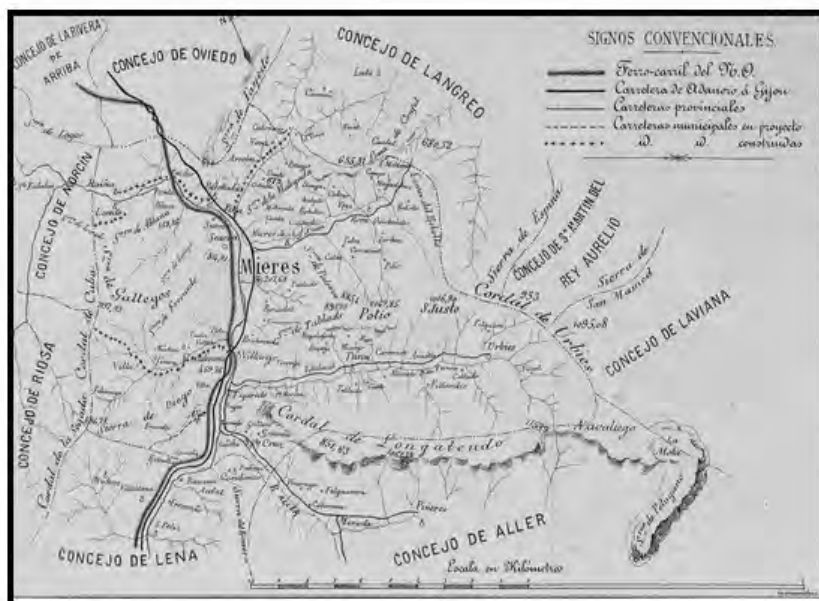
El lino que se cultiva, escasamente cubría las necesidades de los labradores de las parroquias rurales, que eran los que más interés demostraban en no acudir al comercio en demanda de este artículo.

Pueden cifrarse en 9.984 hectolitros los rendimientos del maíz en este concejo, en 507 la escanda, de 1.500 a 2.000 fanegas de avellana cuando había cosecha: Cada una de estas fanegas representaban aproximadamente 111 hectolitros.

Son también productos vegetales de gran importancia, las maderas de construcción y de minas del numeroso arbolado de castaños, álamos, robles y abedules, entre otros, que cubren por todas partes el accidentado terreno de esta comarca.

La sidra producida por esa época, solía alcanzar los 79.200 litros en sus

pomaradas correspondientes a los años que alcanzaban buenos niveles de recolección de fruta, mientras que en épocas bajas, la producción descendía notablemente. La sidra se solía consumir en casa, aunque por aquella época el número de chigres experimentó un constante incremento en Mieres y en toda la región, aunque conservaban los rasgos que siempre los habían caracterizado.



Plano perteneciente al libro “Apuntes para la topografía médica del concejo de Mieres y de su comarca minera” publicado por el médico Nicanor Muñiz-Prada (1.851 -1.927)

El camino de Santiago a su paso por Mieres

Esta ruta comenzó a ser muy frecuentada entre los siglos XI-XIII y siguientes. Hubo épocas en las 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 Camino de Santiago es el heredero de una vía de comunicación de época romana, conocida como la “Vía de la Plata” y que proveniente de León atravesaba el Concejo de Mieres hacia la costa. El itinerario, que parte de la vecina provincia pasa por muchas de las localidades leonesas, siendo las más importantes La Robla y Pola de Gordón, por la parte leonesa y las asturianas de Pajares, Campomanes, Pola de Lena, 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 cuyos vestigios, en muchas ocasiones, han perdurado hasta nuestros días.

En el concejo de Mieres, este entraba por Santa Cruz de Mieres, (que es un cruce de caminos desde siempre) y se juntaba con una de sus derivaciones, la proveniente de San Isidro, y ya en una sola, seguía hasta Ujo donde cruza por el puente cerca de Santullano. Se llega a Mieres, por donde está el actual Instituto de Enseñanza Secundaria Bernaldo de Quirós, para luego discurrir por La Villa, siguiendo los actuales núcleos de La Pasera, que es 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 Caño de la Salud, El Rollo y 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, es 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 de 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 herencia en el 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 él 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 continuará asistiendo a los malatos hasta el siglo XVIII, en que sus bienes se agregaron al Hospicio de Oviedo.

La actual iglesia parroquial de este lugar, Santa María Magdalena, es de reciente construcción (año 1.921) pero aún así 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 está vinculado a la familia de los condes de Fábrica Mieres, donde celebran muchos de sus actos religiosos, siendo uno de estos últimos, el funeral celebrado el quince de mayo del dos mil ocho, dedicado a la memoria del desaparecido Manuel Loring Martínez de Irujo, en el que se reunió la familia y una parte de la sociedad mierense. La representación de la familia estuvo encabezada por el hijo mayor del conde, y heredero del título, que acudió acompañado de sus dos hermanas.

El nuevo conde al finalizar la misa dijo: “**Quiero dar las gracias a los mierenses por el apoyo y el cariño que nos han trasladado**”.

De esta iglesia todavía es recordado don Dimas, que fue el párroco de La Rebollada, calificado por el padre Ángel, como un cura idealista. Se trataba de un sacerdote, que cuando venían los muertos de los montes (maquis y fugados) los acogía a todos, dándole igual que fueran *rojós* o no, y consolando 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 poblaron este lugar. Desde este pueblo tenemos unas magníficas vistas de Mieres y de parte del valle. Más adelante de este camino está el pueblo de Olloniego, ya en el concejo de Oviedo, y a orillas del río, se localiza un interesante conjunto histórico integrado por el viejo puente medieval y la casa-torre de los Quirós, siglos XIV-XVI.

La carretera a Castilla

Por La Peña, La Caseta, Arroxo, Mieres y demás poblaciones del concejo pasa la primera gran vía de comunicación entre lo que hoy son las Comunidades Autónomas de Castilla y León y de Asturias, conocida como carretera de Castilla, cuyas obras arrancaron en 1.770, y no concluyeron hasta 1.834. Cuando se terminaron y se le informó al rey de su enorme coste, este preguntó si había sido pavimentada con plata. Esta carretera general fue diseñada por Jovellanos, quien aprovechó el trazado del Camino Real de Castilla, que a su vez ya utilizaba la antigua calzada romana. En 1.832, esta carretera fue recorrida por el escritor y viajero inglés Richard Ford (1.796-

1.858) 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.”

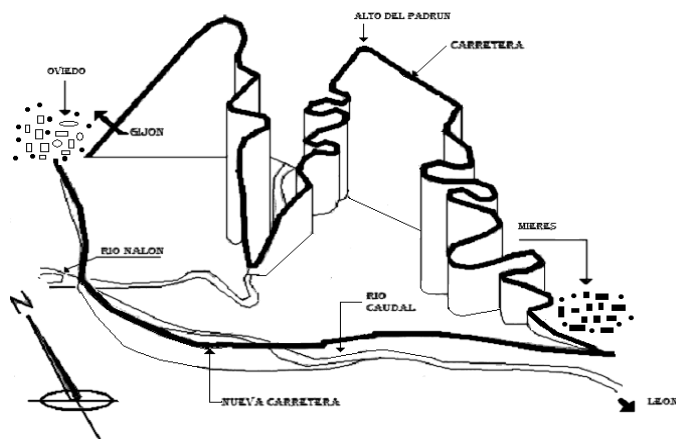
En la actualidad, conocemos esta ruta como la carretera N-601, y que mantiene esta desechada tipografía en las travesías de algunas poblaciones por las que aún discurre. Es verdad que, a fecha de hoy, no es habitual realizar esta ruta para circular desde el Principado hasta el centro o el sur de España, 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 a 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 más 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 fuese “tapizada” la calzada con aglomerado. Esta carretera cayó en desuso gracias a la nueva vía de comunicación de Oviedo a Mieres N-630 por Peñamiel, conocida como la de los túneles, e hizo posible arrumbar las pesadillas del Padrún, La Manzaneda y La Rebollada, que, con sus duras pendientes y cerradísimas curvas merecieron antiguamente para Oviedo, el poco envidiable título de «Ciudad aislada». De aquellas, la provincia de Oviedo tenía fama, y bien ganada, de poseer las peores carreteras del mundo y ser justos, diremos que 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, convirtiéndose esta nueva vía en 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», hacía 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 esta nueva carretera asistieron, el subsecretario del Ministerio de Obras Públicas, quien representaba al ministro de Obras Públicas;

el director general de Carreteras, el gobernador civil de la Provincia de Oviedo, el presidente de la Diputación Provincial, el alcalde de Oviedo, y demás de numerosas autoridades provinciales.



Croquis publicado en la prensa local sobre la vieja carretera de La Manzaneda-Padrún y de la nueva Nacional 630, entre Oviedo y Mieres.

El total de la inversión realizada en ella fue de seiscientos veintitrés millones y medio de pesetas, siendo la inversión mensual media de unos veinte millones. 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) y al Banco Mundial en 1.958, siendo prestatario hasta 1.977.



Cuenta con una longitud máxima de calzada de 7 metros, y los arcenes de 2,5 metros, más una pendiente máxima del cinco por ciento. Las obras de fábrica de mayor importancia 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 también varios 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. Los últimos días (vísperas de la inauguración) se trabajó incluso durante toda la noche.

La carretera nacional parecía tan buena, en comparación con la existente hasta entonces, que la gente la calificaba de autovía, pero 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 y Aller) hacia las factorías de la costa. La mano de obra de estos valles se hizo precisa en las grandes factorías, porque era y es de la mejor calidad. La nueva vía de comunicación también fue un factor determinante para el desmantelamiento de la vieja Fábrica de Mieres.

El pico Gúa

El pico Gúa, es una de las pequeñas montañas que destaca dentro del valle, e incluso ocupa un lugar de privilegio en el corazón de los mieresenses.

Las gentes de Mieres, relacionan a esta montaña de 658 metros de altitud con las poblaciones de La Rebollada y La Peña. Este monte es un territorio que ofreció en épocas pasadas diversos recursos mineros, y para ello se construyeron asentamientos industriales y de comunicaciones. Además en sus laderas hubo caseríos donde se habitó.

De estos caseríos como eran, La Acebal de Arriba y La Acebal de Abajo, tenemos referencia cuando Carlos Bertrand, en el año 1.866, realizó las primeras calicatas para buscar carbón, y denunciar varias concesiones de este mineral en estos montes.

Este monte siempre fue muy escaso en recurso cinegéticos, como pudimos comprobar, cuando el Ayuntamiento de Mieres, en el Plan de aprovechamientos cinegéticos para los años de 1914 a 1916, para el disfrute de caza, convoca una subasta para la adjudicación de los montes siguientes: Monte denominado «Brañamónio y Ablaña», perteneciente a los pueblos de Loredó, Seana y otros, tasando el disfrute en cien pesetas. En cambio “Pico Agudo y Santa Lucía” de la Rebollada, solamente se subastó en diez pesetas.

Cuatro años después, se vuelven a subastar estos mismos cotos, quedando el del pico Gúa sin adjudicar, puesto que no interesaba a los cazadores debido a la falta de caza.

Aún así, en el barrio de La Peña, siempre hubo una gran afición a la caza. Incluso en medio del barrio, existió una armería propiedad de José

García, que a la vez de comerciante, era un buen aficionado de la cinegética.

En la actualidad, es una zona donde se puede ejercer el senderismo y practicar la bicicleta de montaña. El cordal desde el pico Gúa, hasta la Campa Trave, divide el concejo de Mieres con el de Oviedo.

En las inmediaciones del Gúa, está el monte de “Los Mosquitos”, donde a principios de los años 60, se levantó una torre repetidora para la señal de Televisión Española.

Próximo al “Picu Gúa” y como ruina industrial, aún se conserva en pie la chimenea por donde la empresa, “El Porvenir”, en un principio, a última hora “Astur-Belga de Minas” desalojaba los humos de la destilación del mercurio de la planta, situada en el Terronal. Esta chimenea y su canalización al monte Sarmiento, fueron realizadas a principios del siglo XX.

A media altura de esta montaña, como hemos dicho, existían dos pequeños núcleos habitados, llamados la Acebal de Abajo y la Acebal de Arriba, que estuvieron habitados hasta cerca de los años setenta del pasado siglo. Hoy, a estas ruinas y a estos montes, se puede acceder por medio de una pista rural, cuyo acceso se realiza después de pasar La Rebollada en dirección a Oviedo.

Las primeras industrias

A finales del siglo XVII, no había en esta villa de Mieres más industria que la ejercida por las mujeres del tejido “las texedoras”, de lienzo caseros, siendo las telas de sayal, la estameña, los paños y los linos de fabricación casera, también había algunos artesanos, como sastres, canteros, peones, jornaleros, costureras, que no ejercían estos oficios de forma continuada para sus subsistencia, pues el que mas, cual menos, todos se ocupaban de la labranza.

Había en la villa, seis madreñeros, dos zapateros “remendones”, un campanero y un gaitero, que al mismo tiempo trabajaban el campo. También había ferrerías y batanes para desgranar la escanda.

Pero de todos aquellos oficios el más importante era el de molinero, entonces Mieres contaba con 35 molinos y por tanto eran los personajes más importantes de Mieres. Según Aramburu “*el molino era el lugar de reunión de familias*” todos acudían allí para moler su cosecha (ya fuese maíz, escanda o centeno) y por eso de forma necesaria los molinos fueron el centro de la vida rural.

En 1795 había en Mieres una rama de fabricación de armas de Oviedo, que desempeñaban cinco forjadores de cañones de fusil y tres de bayonetas.

Todos esos operarios eran de origen vascos. Estos habían llegado a Asturias como consecuencia de la paralización de la producción de las armerías catalanas y vascas provocada por la guerra contra la Convención francesa (1793-1795), siendo el Consejo de Estado quien ordena el traslado a Asturias de más de 300 armeros guipuzcoanos y vizcaínos. Estos realizaron el viaje a nuestra región a pie y sus herramientas fueron enviadas por barco a Gijón.

El Mieres de 1.885

A continuación transcribimos lo que dice sobre nuestra villa, Ricardo Becerro de Bengoa, en su obra *“Caminos de Hierro de León, Asturias y Galicia - De Palencia a Oviedo y Gijón, Langreo, Trubia y Caldas”*.

“El pueblo de Mieres tiene en longitud una extensión superior a la de muchas capitales, porque sus sucesivas partes ó barrios de La Villa, Sobre la Vega, La Pasera, Requejo, Oñón, Arrojo y La Peña, forman una calle, apenas interrumpida, de dos kilómetros. En La Villa, la población primitiva, al pié del tranvía de las minas del Tablado, están el santuario del Carmen y los famosos palacios de las aristocráticas familias de Campo Sagrado, San Estéban del Mar y Santiago; en Sobre la Vega está la casa de Ayuntamiento, con sus soportales, su cuadrada torre y su plazoleta, y algunos edificios que muestran sus paredes acribilladas á balazos en la irrupción de los carlistas; en La Pasera están el comercio, los cafés, la plaza y la parroquia de San Juan, cuya portadita románica, de caprichosa ornamentación merece visitarse: en Requejo avanza el riachuelo San Juan desde la Agüeria de este nombre, pasando al lado de los originales lavaderos, que forma debajo de unos hórreos; en Oñón hay bonitas y modernas casas de campo; en Arrojo, una barriadita de labradores y al pasar la Agüeria de San Tirso se ven las fábricas de destilación de mercurio de la Sociedad, y mina El Porvenir, las escombreras de estos criaderos, que avanzan por la vega, y en La Peña las bocas minas Porvenir y Unión y el barrio minero. Desde este punto parte una desviación de la carretera que conduce a la gran fábrica de Mieres.

Todas estas partes de la bonita población tienen hacia el poniente la vega, poblada de huertas, de maizales, de legumbres, de sinuosas líneas de arbolado, limitada por los llerones ó arenales, que

deja el río en seco, y que se convierten muy pronto en ricos prados. Hacia Oriente la villa parece recostada en las laderas de los altos de Tablado, Pedrova, La Peña y la Matinada, cubiertas de frondoso arbolado, de verdaderos bosques de castaños, nogales, manzanos, robles y otros lozanos árboles, que dan extraordinaria belleza, frescura y comodidad á aquellas viviendas.

Los palacios tienen en torno suyas grandes plantaciones, y hasta las casas más modestas se encuentran sombreadas por el castaño majestuoso, la venerable higuera y los alegres cerezos y perales. Las casas, de un solo piso, son de piedra y están blanqueadas en sus frentes y adornadas con oscuros zócalos y amarillas bandas. Estos barrios, blancos en general, se destacan entre el verdor eterno del paisaje, desde lejos, produciendo muy bonito aspecto. Multitud de colinas rodean al valle, henchidas todas de hermosa vegetación, extendiéndose de Mediodía á Norte por la banda de Poniente las de Valdecuna, Pajio, Fresnedo, Ribono, La Embermiga, Seana con el pueblecito de este nombre y Proacínero, con el de Sueros y con su plano inclinado de la mina Nicolasa sobre los términos de Ablaña, en las inmediaciones de la fábrica, Al otro lado de la estrecha garganta, en donde se halla emplazada, y frente á las anteriores colinas, cerrando el valle, están el Terrenal, La Peña, La Matinada, Ablaña del Oro, Ladepata, La Rotella, Pedrova y Las Rozadas.

Tantos montes con sus múltiples cumbres/ con sus graciosas curvas festoneadas de árboles, con sus vallados intermedios o agüerías, sirven de pintoresco marco a la vega riente en la que está encajada la villa, paralelamente a las riberas del Caudal, ostentando en un extremo del cuadro los torreones de la casa de Quirós, símbolo de aquel ayer feudal, que imperaba «después de Dios»; y en el otro, las altas chimeneas, los encendidos hornos y los pomposos penachos de vapor de la fábrica de hierro de Don Numa, representación genuina del hoy poderoso, del trabajo y del progreso, que van “delante del hombre” para sostenerle e iluminarle”.

Lo que nos dicen los nombres de las calles

Cuando alguien nos habla de domicilio, al decir “vivo en la calle Tal”, no sólo se nos indica con esta dirección, su localización, sino que a través de la denominación dada se sugerirán en nuestra mente, de forma inconsciente o querida, aspectos significados por ella, o la relacionaremos con cualquier otra circunstancia aneja a su situación, entorno, ambiente, algún componente histórico, vivido o conocido, u otra característica física, topográfica, social o cultural que la rodee. En Mieres hay calles que su nombre nos dice muchas cosas.

Y por eso en la memoria de los mieresenses, incluso solemos identificar los nombres de las actuales calles, con nombres los antiguos por eso la Calle Teodoro Cuesta, la identificamos con La Pasera; la calle Manuel Llana, con Camposagrado y así muchas más.

La numeración y rotulación de las calles de Mieres

A la altura de junio de 1.909, en virtud de una Real Orden del Ministerio de la Gobernación, el Ayuntamiento acordó proceder a la rotulación de todas las calles y plazas, adquiriendo las placas necesarias para la numeración de todos los edificios.

Las calles de nuestra villa, aún conservan varios testigos de la primera numeración de casas que se hizo en toda España. Se aprobó mediante Real Orden de 31 de Diciembre de 1.858 y fue una muestra de la incipiente modernización y reorganización que muy lentamente se iba llevando a cabo en la Administración española. Su finalidad fue fundamentalmente fiscal y estadística, y también facilitó la prestación de servicio de Correos. Pero además de numerar todas las casas, la norma obligaba a poner los nombres de las calles y manzanas, a rotular los edificios de uso público, ya fuesen públicos o privados, y a colocar los nombres de las poblaciones en sus entradas principales. Sin embargo, no fue hasta la Real Orden de 24 de febrero de 1.860, cuando se establecieron unas reglas muy concretas y detalladas acerca de cómo realizarlo, siendo esta norma el más firme intento por aportar uniformidad y orden a la farragosa y variada numeración de edificios y a la nomenclatura de las calles y plazas.

Los azulejos de color blanco con letras y números azul cobalto, en los que aparecen el nombre de los pueblos y parroquias, así como el número de las casas, y que hoy, los que se fijan en ellos, consideraran una cosa rara, se colocaron en el siglo XIX, y fueron un signo de la modernidad del país.

El sonido de Mieres

Hubo una época, en la que Mieres tenía su propio color, olor, sabor y sus sonidos propios. Estos sonidos empezaron a surgir del fondo del valle, y el más característico sería conocido como el “turullo” de la Fábrica, que levantaba su voz potente en la mañana joven, en la hora meridiana, y al final de la jornada en los talleres.

Eran los tiempos de las jornadas de doce horas. En los años de comienzo del siglo XX, tocaba el turullo a las cinco de la madrugada para el personal de los hornos de pudelar. A las seis, volvía a tocar para comenzar la jornada en los demás talleres. A las ocho, señalaba el desayuno. Volvía a sonar a las once y media y luego a las doce para comer. A la una, para empezar la tarea de la tarde y a las seis de la tarde, señalando el final de la jornada.

El sistema de los toques del “turullo”, cambió con la jornada de ocho horas, que fue aprobada el 3 de Abril de 1919, con el llamado “**Decreto de la jornada de ocho horas**” firmada por el conde de Romanones.

Por eso, se cambiaron las horas del turullo y además se implantaron toques. Siendo los horarios a las ocho menos diez y a las ocho; a las doce menos diez y doce; a la una menos diez y una, y cinco menos diez y cinco. Años después, fueron suprimidos los toques de “menos diez” que tenían por objeto anunciar la inminencia de la hora.

Sin ser estridente, este turullo incluso se oía en la misma villa de Mieres. Años después, este “turullo” de la Fábrica, sería acompañado por otros del mismo casco urbano, como fueron los del pozo Barreo, talleres Aguínaco y algunos más.

El viejo turullo del siglo XIX, funcionaba a vapor y estaba colocado en las calderas del horno alto.

Durante la guerra civil, dió las primeras alarmas cuando en el horizonte aparecían los aviones del ejército de Franco, en su paso generalmente para bombardear los puestos republicanos de Oviedo y Gijón. Rápidamente este aviso de guerra con el “turullo” fue cambiado por las autoridades de Mieres por una sirena eléctrica, y es que a la gente le sonaba el toque a trabajo y por tanto no servía para avisar de las urgencias de la guerra. Esta sirena eléctrica, conseguía sabía levantar el nerviosismo de los mierenses y se colocó en el *cooper* del horno alto. Su sonido se levantaba despacio, poco a poco y subiendo el tono y al llegar a su nota más alta, parecía que iba a comenzar el bombardeo, aunque no se viese ningún aparato en el cielo. La gente se refugiaba en los

sitios adecuados y allí esperaban el toque que indicase que todo había pasado.

Con el final de la guerra, el único sonido fueron los turullos de las fábricas y pozos del valle.

En el año 1943, el viejo turullo de vapor es sustituido, al instalar el servicio eléctrico el reloj-patrón, que tenía acoplada una sirena, de modo que al marcar el reloj la hora por medio de un dispositivo eléctrico, la sirena comenzaba a funcionar. Esta sirena, hasta la desaparición de Fábrica Mieres, estuvo ubicada en tres sitios diferentes. En el 43 se instaló en una columna del tendido eléctrico, a la altura de la moderna turbo suplante. Después fue colocada en el tejado del taller de calderería. Siendo su último emplazamiento, la torre de la batería de cok. Desde esa torre, se podía contemplar el soberbio panorama de la factoría metalúrgica.

Durante muchos años, este fue el sonido de Mieres. Solamente era interrumpido por los ensordecedores cohetes de los festejos, que apagaban por un momento el estruendo del célebre “**turullu**” y el ruido de los martillazos y el incesante pitar de las máquinas, que eran sustituidos por las agradables notas de las bandas de música y por el impertinente ruido de las bocinas de los autos. Todo era movimiento, alegría, esplendor. Desde la cima de las montañas más apartadas y los más lejanos barrios, se formaba una interminable hilera de romeros que acudían presurosos a presenciar los festejos, muy sugestivos.

Ya no suena el “**turullu**” anunciando a los mineros y siderúrgicos la hora del trabajo y su pensión. Con el “**turullu**” comenzaban otros sonidos, como el continuo pitar de las locomotoras, el movimiento de los planos y las calderas de sus motores no desvaporaban, porque les fallaba la combustión. El “jalear” de los machos, con sus cascabeles, dejó de oírse en los pisos, galerías, y bocaminas. Terminó el martilleo de las fraguas, y todo aquel hormiguero de gentes del exterior, como guardianes de muchas ilusiones.

Con este silencio se fue la mina, la industria, y también se fue un modo de entender la vida, que se está liquidando a marchas forzadas, más en estos últimos tiempos con la crisis. Todos los valores que se fueron gestando, a través del mundo de la mina y la industria; valores de solidaridad, de compromiso y de ayuda se están perdiendo. Y hablar de Mieres, es hablar de eso que pienso que se silencia. Eran valores que ayudaron a muchas familias, que se forjaron en momentos y en situaciones difíciles, pero que fueron fundamentales para poder superar aquellas crisis y salir adelante. Hoy esos valores ya casi no existen, por no decir, que no existen.

Diremos que la primera vez que encontramos la palabra “**turullo**” en la prensa regional, fue en “**El Carbayón**”, el 30 de septiembre de 1866. En el nos hablan de los vendedores ambulantes, que anteriormente gritaban a voz en cuello: ¡Petróleo! ¡el Petrolero! que suplieron esos gritos un tanto subversivos y alarmantes, con algo más sonoro, anunciando la mercancía con los dulces y sonoros ecos de un “**turullu**”.

De aquellas épocas, mucha gente del valle no utilizaba el reloj y se guiaba por el “**turullu**”, a las ocho de la mañana, a las doce del día, a la una de la tarde y también a las cinco. Entonces se tenían bien aprendidas esas horas.

Esto era, porque todas las personas que había en la fábrica, vivían en un contorno de pueblos próximos en las laderas del mismo valle, desde los que se oía el “**turullu**” y se guiaban por el para levantarse, salir de casa o llegar puntuales. Así, desde las siete a las ocho, había que apretar el paso para llegar puntuales a trabajar.

Historia de los transportes públicos

Sobre la instalación de los tranvías eléctricos

El tranvía, según el recorrido proyectado, tendría su nacimiento en el popular núcleo de La Rebollada, y continuaría hasta Ujo-Taruelo, con ramales a la estación del Norte y Turón, pasando por el centro de Mieres. El trayecto estaba muy habitado y únicamente de Bazuelo a Santullano, existían unos 60 metros desiertos. Por todo lo expuesto, la afluencia de viajeros sería continua, y por ende, la ganancia respetable.

Para darnos cuenta del movimiento que había en aquellos años, diremos que en muchas ocasiones los trenes del ferrocarril Vasco, eran incapaces, muchísimas veces, de dar cabida a la gente que provenía del recorrido de los citados tranvías. Especialmente, los Domingos y días de fiesta, incluso esta compañía en algunas fechas, reforzaba la línea con los trenes especiales y de toda otra clase de convoyes destinados al traslado de viajeros.

En el proyecto del tranvía eléctrico trabajaron, entre otros, los funcionarios José Cuesta, Horacio Blanco y Jaime San Narciso. Sabemos que en los archivos de nuestras consistoriales, hasta no hace muchos años, se conservaban en perfecto orden, los numerosos documentos que precedían a una obra de tal magnitud. Allí estaban edictos, pliegos de condiciones, informes oficiales, presupuestos, planos, memorias y cuanto era necesario para la construcción del tranvía eléctrico.

Así mismo, entresacamos del censo de población algunos datos, como

la importancia de pueblos y barrios, por donde tendría de pasar el tranvía. No contamos, desde luego, los pueblos que, por estar apartados, no tienen acceso a la carretera principal. De ahí que no figuren en estos datos Ablaña, La Pereda, y más pueblos. Pero, en cambio, citamos otros, algo distantes, que comunican con la referida carretera.

- . La Rebollada (lugar de nacimiento del tranvía): 1.915 habitantes.
- . El Caño, La Peña y Arrojo, 1.427 habitantes.
- . Hueria de San Tirso, que afluye a La Peña, 1.229 habitantes.
- . La Pasera, Requejo, Camposagrado y Oñón, 4.329 habitantes.
- . Sobrelavega y Bazuelo, Carbonero, La Zagala, Mariana y La Quinta, 2.136 habitantes. Villa, 3.947 habitantes.
- . Murías, Cuestavil, Los Pontones (Hueria de San Juan), que afluyen a Requejo, 5.522 habitantes.
- . Seana, Sueros, Requejado y Ribono, que afluyen a la estación del Norte, 2.518 habitantes.
- . El Pedroso, Paxio, Valdecuna e Insierto, que afluyen a Santullano con 2.657 habitantes.
- . Santullano y Villarejo, 1.518 habitantes.
- . Cenera, Villar, Gallegos, estos afluyen a Santullano, con censo de 1.293 habitantes.
- . Bustiello y Santa Cruz, que afluyen a Ujo-Taruelo, 2.893 habitantes.
- . Ujo, 2.592 habitantes.
- . Figaredo, 2.625 habitantes.
- . Turón, 7.179 habitantes.
- . Urbiés, que afluye a Turón, 1.040 habitantes.

Siendo en el año de 1924 un total de habitantes 43.428.

El primer coche a motor

El 17 de septiembre de 1.900, la Reina Regente, en nombre de su hijo el Rey Alfonso XIII, aprueba el reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras del Estado. Esta primera normativa, limitaba la velocidad de circulación a 28 km/h en carretera y a 15 km/h en ciudad y además obligaba a matricular los vehículos. El permiso de conducir, lo otorgaba el gobernador de la provincia, tras un examen realizado por una persona designada por él. En diciembre de 1.901 se regula que sea la Guardia Civil quien vigile el tráfico para que se cumpla el reglamento.

El primer coche de un mieroense, fue el adquirido por Inocencio

Fernández, en el año 1.904. La primera vez que este coche a motor pasó por Mieres, era conducido por el propio Inocencio y pasó por la capital con un ruido estruendoso. Como buen conductor de la época, llevaba una gorra-visera y enormes gafas, para protegerse del polvo y cruzó las calles de la villa, dejando tras de sí, una estela de humo negro y una espesa polvareda debido a que el piso del casco urbano, estaba en tierra.

Inocencio Fernández, conocido también por “Figaredo”, al residir en el pueblo del concejo de Mieres, así llamado, fue uno de los más opulentos empresarios mineros de Asturias. Este tuvo una gran afición por lo moderno, como delatan algunas de sus pertenencias, el teléfono 1 de Mieres, o varios coches entre los cuales hubo un Ford matrícula 2 de Oviedo, ya con motor de explosión.

Hasta después de la Primera Guerra Mundial, los tradicionales carromatos de alquiler convivieron con los nuevos taxis, y de hecho, muchos de los primeros taxistas, fueron antiguos propietarios de caballerías que reconvirtieron el negocio. Los servicios de pago para el transporte de viajeros, han existido desde hace siglos, pero aún no sabemos cuándo rodó el primer taxi en Mieres, tal como lo entendemos hoy.

Los taxis al terminar la guerra

En febrero de 1.939, el Ayuntamiento tenía censados los siguientes taxis en el concejo. Siendo esta la relación de propietarios, marca y matrícula.

Aurelio Castaño Armengol.	Fiat O-8.035.
Luís Castaño Armengol.	Climout O-8.967.
Valentín García Losa.	Citroën O-8.443.
Francisco Miyar Villanueva.	Peerles O-7.620.
“ “ “	Reo O-6.017.

No sabemos si estos coches pasada la guerra, tuvieron que utilizar gasógenos, considerando que durante la década de los cuarenta, y hasta principios de los cincuenta, una cantidad importante de vehículos en España estuvo forzada a moverse con gasógeno, habida cuenta de que la gasolina era un bien prácticamente de lujo.

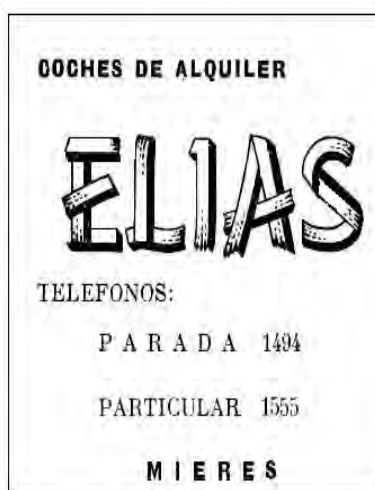
En 1.958, el parque móvil estaba compuesto por: 170 turismos; 41 taxis; 607 motos; 30 autocares.

A diferencia de los otros tipos de transporte público ciudadano, como son las líneas del ferrocarril o de autobús, el servicio ofrecido por taxis se caracteriza por ser puerta a puerta.

Los taxis, hasta los años 60, no estaban al alcance de todos los bolsillos

y los vehículos privados eran en cierto modo todo un lujo. El precio de un viaje en taxi, desde Mieres a San Tirso, costaba 60 pesetas. En esos años, la villa de Mieres, contaba con 54 taxis distribuidos en 16 paradas. En algunas de las paradas mencionadas disponían, de un teléfono al cual podía llamar el interesado, y que era atendido por el taxista que se encontraba allí esperando pasajeros.

El desarrollo de los años 60 y 70 fue un momento clave para la expansión de estos vehículos en el concejo. Además, coincidió cuando el Ayuntamiento de la época potenció el transporte en autobús. Las deficiencias de este medio, se cubrieron con el taxi. Además, la gente comenzó a usar tal servicio para largos desplazamientos.



A principios de los cincuenta, se comenzó a utilizar el teléfono en las paradas de taxi. En los pueblos y la villa donde prestan servicio, los turismos públicos no eran taxis, estos se identifican como algo más familiar y se conocían por el nombre del profesional.

Sirvan como ejemplos, los taxis eran el coche de los “Manazas”, del “Cubano”, de Tomas, etc. Estos vehículos eran de diferentes marcas, como podían ser Seat, Opel o Citroën.

En ellos solía viajar el médico, los aficionados que se marchaban a ver al Caudal fuera de Mieres, o el caso de las familias que cuando llegaba el verano, viajaban a León a pasar las vacaciones o cuando los novios iban a coger el tren o el avión después del banquete de boda.

La empresa municipal de transportes

Ante el vertiginoso desarrollo que experimentaba el concejo, el servicio de autobuses implantado por diferentes particulares, pronto se demostró insuficiente, por lo que el Ayuntamiento decidió implantar su propia red a través de una empresa municipal. Estos intentos del Ayuntamiento de Mieres, de desarrollar un servicio público de transporte de viajeros, comienzan en los años treinta, pero el estallido de la Guerra Civil y la penuria económica de los años de posguerra, propiciaron la paralización de este proyecto.

Durante 1.954, el Ayuntamiento busca un socio industrial para la explotación del servicio. Tras el fallido intento de constitución de una empresa mixta, fue el 28 de septiembre de 1.955 cuando se constituyó definitivamente el servicio de autobuses, gestionado directamente por el Ayuntamiento, bajo la figura de empresa privada con capital social municipal, llamándose Empresa Municipal de Autobuses de Mieres, Sociedad Anónima (**EMAMSA**).

La nueva empresa comenzó a prestar el servicio con diez autobuses, pero la demanda de transporte público, hizo que se fueran aumentando el número de líneas y también que las frecuencias horarias fuesen más a menudo. Por esto, la empresa se vio obligada a comprar más vehículos, llegando a contar en el año 1.976 con la cantidad de 24 autobuses. Hasta finales de los años ochenta, los vehículos fueron suministrados en exclusiva por la casa *Pegaso*. El monopolio del constructor nacional se mantuvo durante muchos años.

Las líneas cubrían unos pocos destinos como eran a San Andrés, Urbiés, Ujo, Valdefarrucos, Cenera, La Carba y Fábrica de Mieres. El 1 de enero de 1.957, se establecieron las nuevas líneas al valle de Entrerrios y a La Caleyá. El año 1.958, esta empresa movió 4.221.728 pasajeros y realizó la cantidad de 749.922 kilómetros. En enero de 1963, se establecía una línea a la población de Baña y en 1965, se amplió el servicio de Ujo hasta Senriella, lugar próximo al lavadero de carbón de la Hullera Española, y además se implantó la línea al Padrún.

El 10 de Octubre de 1965, el nombre de la empresa cambió pasando a ser llamada Empresa Municipal de Transportes de Mieres S.A. (**EMTMSA**). En ese año la empresa contaba con las siguientes líneas:

Línea1: San Andrés; Línea 1,1: San Andrés-Urbiés; Línea 2: Cenera; Línea 3: Valdefarrucos; Línea 4: Entrerrios; Línea 5: La Caleyá; Línea 6: Fábrica de Mieres; Línea 7: Polio; Línea 8: Baña; Línea 9: Senriella; Línea 10: Padrún.

Según fueron pasando los años, estas rutas aún siguieron aumentando tanto en longitud como en número. Así en el mes de noviembre de 1.975 se realizó, por primera vez, el recorrido al pozo de San Nicolás, estableciéndose así una nueva línea que unía Mieres con Ablaña.

En 1.982, se instauraron dos nuevos servicios, los de Carcarosa y Paxio.

Su primer domicilio social, se ubicó en el propio Consistorio, años después se trasladó a la calle Ave María nº 22, la actual Alas Clarín situada por detrás del Liceo. Tras una radicación provisional en la actual calle Manuel Llaneza, la empresa se estableció en 1973 hasta fechas recientes en las cocheras de La Belonga. En la actualidad, se encuentra en el Centro de Transportes de Mieres.

El abandono de la parada central, fue como consecuencia de la ampliación, por aumento de aulas, del Grupo Escolar “Aniceto Sela” en su parte o cara sur. Obligó a cerrar la Estación Central de Autobuses Municipales de Mieres, que tenía situadas sus oficinas y salidas de tráfico en la calle Ave María. Por eso sus instalaciones se trasladaron a los terrenos de La Belonga, fuera del casco de la población. Esto trajo consigo, el que los autobuses de las líneas terminales de Valdefarrucos-Mieres, Cenera-Mieres, Baña-Mieres, Polio-Mieres, Rebollada-Mieres y Ujo-Mieres ya no quedasen retenidos en la Estación Central de la calle Ave María, en aquellos minutos de espera hasta que les llegase la hora de partir con el rumbo asignado.

Como la estación sería en La Belonga, en las afueras y lejos de tráfico urbano y de las calles por donde se recogían a los viajeros, se realizan nuevas rutas donde los autobuses de Mieres a la llegada de los pueblos, comenzaron a rotar por las calles y plazas del casco para recoger a los usuarios. Así, el viajero que venía de Valdefarrucos, en vez de estar parado en la estación los veinte minutos, se dirigirá a la barriada de Santa Marina; el de la Rebollada recogía viajeros en el barrio de San Pedro y toda la zona de la calle Héroes de Simancas, y así sucesivamente. De esta forma, las calles y plazas de Mieres, estuvieron asistidas por el servicio municipal de viajeros del que carecían.

El personal

La dirección efectiva de la empresa era responsabilidad del Director Gerente, que era el encargado de los diversos departamentos de la entidad. Estos han variado en denominación y atribuciones durante sesenta años de vida. El organigrama inicial de la empresa municipal rotaba sobre los dos departamentos principales, directamente dependientes de la Gerencia. Uno era

la Jefatura Administrativa, que se encargaba tanto de la gestión económico-recaudatoria, patrimonial y de personal. Otro era la Jefatura Técnica, encargada del servicio de tráfico, talleres y el servicio de centrales e instalaciones; es decir; de aspectos, directamente relacionados con las líneas y servicios y con el mantenimiento del patrimonio directamente vinculado al desarrollo efectivo de aquellas; existía a su vez un departamento de inspección, dependiente conjuntamente de las dos jefaturas citadas. La empresa en sus comienzos estaba formada, por 39 empleados (13 conductores, 21 cobradores, 4 mozos de equipajes y 1 lavacoches).

El mayor volumen de plantilla se alcanzó en Mayo de 1.960, cuando se contó con un total de 110 empleados. Todos estos estaban distribuidos en diferentes departamentos como eran dirección, talleres, oficinas, jefatura de tráfico, conductores, cobradoras, mozos de equipaje, personal de almacén, lavacoches, guardas, limpieza y servicio médico. El mozo de equipajes (figura desaparecida finales de los 70) tenía como misión cargar y descargar maletas, bultos, equipajes, jaulas de animales y similares. Para acceder al puesto de cobradora en los finales de los años cincuenta se exigía, una edad superior de 18 años e inferior a 22 años y con los estudios de enseñanza primaria.

La empresa de Mieres comenzó su funcionamiento con dos personas por vehículo: conductor y cobradoras. Para esta labor las mujeres contaban en los vehículos, en la parte trasera, con un pequeño púlpito, un cajón y un asiento donde ellas iban cobrando y dirigiendo la entrada en el autobús. Los viajeros entraban a los autobuses por la puerta trasera, donde la cobradora expendía los billetes cuyo precio variaba en función del recorrido y se bajaban por la puerta del conductor. La cobradora era además la que daba la orden al conductor para que arrancara una vez que el personal había pagado su billete y se había acomodado. En otras empresas de autobuses como eran los Recollo (línea Mieres a Sama) o la Fernández (línea Pola de Lena a Oviedo) aún existía todavía el cobrador de mano, que iba con una cartera recorriendo los asientos cliente por cliente.

Fue a finales de los años setenta cuando la empresa fue suprimiendo la figura de la cobradora, seguramente para ahorrarse el sueldo, pasando estas a formar parte de la plantilla del Ayuntamiento, siendo el caso que alguna de estas jóvenes, las que decidieron por reconvertirse y en unos meses y gracias a los cursillos acelerados que organizaba el P.P.O. (Promoción Profesional Obrera) se sacaron el carnet de conducir especial y pudieron seguir trabajando en la empresa como conductoras.

Estos profesionales en los primeros años pasaron muchas dificultades para hacer su trabajo en las viejas carreteras de Turón, Entrerrios, Urbiés, etc., que se transformaban en pistas de patinaje o en auténticos lodazales cada vez que llovía, obligando a los conductores a hacer malabarismos porque cada vez que tocaban el freno el autobús derrapaba o encallaba. Otra proeza era cuando se averiaba un autobús, puesto que el chófer no disponía ni de emisora ni había teléfonos móviles, por lo que tenía que buscar una cabina o pedirle un favor a algún vecino de la zona para que lo dejara telefonar a los mecánicos de La Belonga.

Aquellos destartados cacharros sobrevivieron en nuestras calles durante muchos años hasta que se aparcaron definitivamente en la cochera de “La Belonga”, siendo estas naves también recuerdo de un Mieres creciente. La empresa en sus primeros años, propició una buena parte de ingresos del Ayuntamiento. Los beneficios generados a las arcas municipales, con este servicio, sirvieron para invertir en numerosas obras del concejo. Esta empresa ha cumplido casi 60 años, siendo un magnífico ejemplo de superación y mejora desde sus principios. En estos momentos, debido a la caída de viajeros junto al cierre de los pozos mineros, está generando unas circunstancias difíciles para su supervivencia.

El accidente mas grave

El accidente más grave de esta compañía sucedió un Lunes, cuando un Taf de Renfe, descendía camino a Oviedo y arrojó a un autobús municipal. Este accidente sucedió el 17 de julio de 1.962 en el paso a nivel de Reicastro, a la noche, siendo el balance de víctimas, dos muertos y 35 heridos. Falleciendo en el acto, una farmacéutica de 35 años y horas después un joven de 17 años. Nada más comunicado el accidente, muchos mieresenses se desplazaron con sus coches para ayudar y trasportar a los heridos a los centros sanitarios.

También fueron muchísimas las gentes que se presentaron en los centros sanitarios para donar sangre. Ese día, la comisión de fiestas del Carmen de La Villa nada más enterarse de lo sucedido, suspendió las fiestas.

Los trolebuses

Con la llegada a la alcaldía de Mieres, de Rafael Vicente Almazán Pons, durante el periodo que abarca desde el 21/02/1.958 al 05/11/1.964, se comenzó a trabajar sobre la idea de implantar una red de trolebuses para sustituir a los autobuses (Pegaso Z-404, para más señas) de la línea nº 1 (Mieres-San Andrés de Turón) que en esos momentos, era la que mayor número de viajeros movía. Los trolebuses son un medio de transporte muy

parecido al autobús, con la particularidad de que funcionan por medio de la energía eléctrica que toma mediante dos astas de sendos cables superiores, extendidos a lo largo de todo su trayecto. El trolebús tiene neumáticos de caucho y no necesita vías especiales como un tranvía, así es más seguro y también más barato.

Sería el ingeniero de caminos, Ramón Menéndez Llaneza, quien en septiembre de 1958, realizaría el proyecto de electrificar la Línea 1 entre Mieres y San Andrés, pasando por Santullano-Figaredo y Turón, siendo la longitud de 8 Km. de la línea, realizada por doble tendido en cobre, sin bucles intermedios excepto a la entrada de cocheras situadas en La Belonga.

Para el suministro eléctrico se tenían de dos subestaciones con transformadores, para poder pasar de corriente alterna a continua. Una estaba situada junto a las cocheras y la otra en San Andrés, final de línea. Esta línea de transporte, se concedió a Mieres por Orden del Ministerio de Obras Públicas el 1 de Junio de 1.960. El trayecto se clasificó en la "*categoría segunda, clase a), servicio público en caminos públicos y con línea aérea particular para transporte de viajeros*".

Según los términos de la concesión los trabajos de la línea, se deberían comenzar dentro de los 6 meses siguientes a su publicación en el B.O.E., debiendo quedar terminado e inaugurado el servicio antes de los 3 años, contando a partir de igual fecha. Cosa que no se cumplió. Los trabajos no se adjudicaron hasta mayo de 1.961 y por numerosas causas (retrasos en el suministro de materiales, y la gran huelga de 1.962) hicieron que no se cumpliesen los plazos de duración de las obras, siendo la compañía adjudicataria, la "Empresa Suministros, Proyectos e Instalaciones" de Madrid, empresa que años antes realizaría el alumbrado público de Luanco.

En 1.964, el valenciano Almazán Pons, abandonó el Ayuntamiento sin ver finalizado su proyecto. La nueva corporación, no era muy partidaria de terminar el proyecto puesto que se percataba de los serios problemas técnicos que iban a ocurrir.

Pese a todo, el servicio se inauguró durante las fiestas de San Juan del año 65, a las trece horas y cinco minutos, en la que se puso en marcha, frente a la Casa Consistorial, el primer trolebús. Esta inauguración, fue transmitida por Radio Nacional de España, siendo el comentarista José María Pellanes, que era corresponsal de la esta emisora en el concejo. Las tarifas del nuevo servicio, serían las mismas que tenía la línea de autobuses, que sustituía con un mínimo de 0,50 pesetas para el trayecto la Veguina-Lago, y un máximo de 4 pesetas para la totalidad del trayecto (Mieres-San Andrés).

Para comenzar su explotación, la empresa contó inicialmente, con 3

trolebuses de la marca *Pegaso*. La empresa llegó a contar con 9 trolebuses (5 rodando, 1 de reten y 3 de reserva). El color de estos vehículos era azul en la parte baja, y sus ventanas y su techo en el color que brinda el aluminio.

Debido al mal estado de la carretera, existían continuos cortes de servicio y todo era debido a la irregularidad del piso, que continuamente hacia perder el contacto eléctrico del tándem con la línea aérea, con lo cual los trolebuses paraban continuamente al perder la alimentación eléctrica.

Estos problemas hicieron que fuesen continuas y numerosas las protestas de la mayoría de los usuarios. Y como había poco interés por parte del Ayuntamiento, los trolebuses dejaron de prestar servicio regular en el mes de octubre. La experiencia duró apenas cuatro meses, costando al municipio más de 20 millones de la época, e imponiéndose la necesidad de que los nuevos Pegaso 5020 se hicieran cargo del servicio.

Transporte público por carretera entre Pola de Lena y Oviedo

Finalizando el siglo XIX, y a principios del nuevo, nuestra región comienza un profundo cambio en el transporte de viajeros y mercancías, donde los avances tecnológicos, permitieron sustituir la tracción animal definitivamente, por las máquinas de vapor primero y por los motores de explosión después.

En Febrero 1.955, la Red de Ferrocarriles de España solicita a la Jefatura Provincial de Obras Públicas, la concesión de un servicio de transporte regular de viajeros por carretera entre Oviedo y Pola de Lena. A la vez se pone en conocimiento, expresamente, de esta información a la Diputación Provincial de Oviedo, junto a los ayuntamientos implicados de los concejos de Lena, Mieres y Oviedo, también al Sindicato Provincial de Transportes, como también a los concesionarios de los servicios regulares de la misma clase por tener puntos de contacto con la nueva línea, a saber: Mieres-Turón (ff.cc.Vasco Asturiano), Mieres-Cenera (Olvido Fernández Prieto), La Foz-Oviedo (Manuel Menéndez Menéndez).

En el caso del concejo de Mieres, su empresa municipal de transportes nace en el año 1.956, aunque el proyecto era de años atrás, concretamente hay que remontarse al 06 de diciembre del 1.935, cuando surge la idea de la municipalización de un servicio de transportes de viajeros hacia Turón. Al año siguiente se designó una comisión especial para redactar la memoria del