



Pasáu, presente y futuru del ferrocarril n'Asturies

Por Manuel Maurín Álvarez
Profesor Titular de Xeografía
Departamentu de Xeografía
Universidá d'Uviéu

Versión castellana na web de «Memorias Culturales de la Industria Asturiana»
[Col agradecimientu de los Editores]

Apeaderu n'El Remediu (Nava). Semeya: Iván G. Fernández

N'Asturies, más qu'en cualquier otra rexón española, la configuración y evolución del modelu productivu y territorial surdió de la industrialización tuvo estrechamente condicionada pola propia disposición del sistema ferroviariu, y paez lóxico que, nel futuru diseñu rexonal y metropolitanu, el ferrocarril vuelva tener un papel vertebrador de primer orde. Asina lo anticipen, pelo menos, los planes d'infraestructures y ordenación territorial que dio a conocer l'Alministración Autonómica nos últimos años, en concordancia discursiva cola estratexa xeneralizada, a nivel mundial y européu, sobre la transición verde y la movilidad sostenible.

Claro que, pa dir dende'l discursu a la realidá, habrá qu'encarar ya iguar la gran paradoxa na que se resume'l presente del ferrocarril n'Asturies: ¿cómo ye posible tener la rede más densa y, al empar, la más infrautilizada de tol Estáu?

EL FERROCARRIL Y LA CONURBACIÓN DEL ÁREA CENTRAL

Si'l primer biltu industrializador n'Asturies sufrió un albuertu prematuru a lo cabero del sieglu XVIII ello foi por mor, sobre manera, de los costos elevaos del tresporte convencional con tracción animal pa cubrir la distancia ente los xacimientos carboníferos y los mercaos potenciales del nuevu combustible, que tanto sirvía pa producir vapor como pa fundir minerales. N'otros países europeos el tresporte fluvial fixera posible el desendolcu de la industria y la minería, pero n'Asturies fracasó estrueldosamente'l proyeutu de Casado de Torres pa facer navegable El Ríu Nalón y namái cuando'l ferrocarril fixo la so apaición, a mediaos del sieglu XIX, entamó a resolverse'l vieyu problema del tresporte y a fruiar definitivamente la revolución industrial.



IZQUIERDA

Ferrocarril de Llangréu, el terceru d'España: Estación de Vega. Fondu del Archivu Históricu Mineru.

ABAXO

La Infanta Isabel inaugura'l tramu d'Uxo a San Esteban, en 1906. Fondu APG.

La dependencia de la minería –y la industria venceyada– al respetive del nuevu mediu de locomoción yera tan acusada que nes distintes cuenques foi activándose la esplotación de los criadorios namás de la que s'inauguraben los socesivos tramos ferroviarios: primero la cuenca d'El Nalón, tres l'apertura del ferrocarril ente Llangréu y Xixón en 1856 (siendo'l terceru d'España), dempués la d'El Caudal, qu'hubo esperar hasta 1874 pol deseáu Ferrocarril del Norte y la de Teberga-Quirós, coneutada con Trubia en 1884. Más tardiamente, en 1905, concluyóse la llinia del Vasco Asturiano (de patrocinu vascu) dende la cuenca de L'Ayer hasta San Esteban. Considerancia aparte amerita'l pequeñu enclave minero-metalúrxicu d'Arnáu que, asitiáu na mariña, pudo desendolcase n'ausencia de ferrocarril dende 1833, cuntando con instalaciones de carga y embarque marítimu al pie de mina¹.

1. Pa esi embarque cuntaben con un «ferrocarril» que sacaba'l carbón de la primer mina d'ello n'España. Poru foi tamién el primeru (de vagonetes y mules) de todos, como se comprobó n'alcontrando y datando los primeros vieyos carriles nes escombreres de la mina. Años dempués, el ferrocarril d'Arnáu (Castrillón) al embarcaderu de San Xuan de Nieva (Avilés) foi de les primeres vías estreches (80 cm) d'España: Entamó coles pruebas nel añu 1853 y la concesión ye d'abril del 1867. De mules a lo primero y de vapor dende 1880, iguólo la *Real Compañía Asturiana de Mines* (socesora en 1853 de la *Real Compañía Asturiana de Mines de Carbón*, 1833-53). Tuvo anchor RENFE (187 cm) per aciu d'un tercer carril añadiu, col que funcionó de 1891 a 1959. Nel 1915 clausurárase la mina. (nota del Ed.)



Tanto les llinies orixinales como los sos allargamientos posteriores (de Llangréu a Llaviana, de L.lena a Payares, de Villabona a Avilés, de Trubia a Uviéu), les conexones tresversales (de Soto Rei a L'Entregu, de Xixón a Avilés) y los ramales que se foron esparciendo peles güerries afluyentes de les cuenques (Samuñu, Turón, Ayer) proyeutáronse y financiáronse pol capital privao (aunque cuntandu con ayuda pública); el mesmu capital que tamién controlaba los consejos d'alministración de les empreses mineres ya industriales, de los seguros y la banca

A diferencia de lo qu'asocedería cola rede de carreteres, col so diseñu radial (a semeyanza de la rede nacional), que tuvo planiáu pola Alministración con una visión territorial centralizada, el sistema ferroviariu asturianu desendolcóse ensin un plan de conxuntu previu y tanto la so espansión, como la so progresiva integración, obedecieren a la suma de proyeutos parciales con anchos estremaos de vía, más o menos coneutaos ente sí, que sigüen criterios de rentabilidad económica basaos na movilización de mineral y mercancíes primero que nes necesidaes del trá-



ficu de viaxeros, que tuvo, cuasi siempre, un papel accesoriu na escoyeta de los trazaos.

Neses circunstancies, les llinies vertebrales echáronse de sur a norte p'axuntar les cuenques hulleres colos puertos de Xixón, Avilés y San Esteban, garantizando asina la esportación de carbón y aceru al restu d'España y la importación de materies primes y otros suministros necesarios pa la industria asturiana. D'esta miente va esplicase'l surdimientu y l'afitamientu d'una conurbación de pequeñes ciudaes na fastera central, funcionalmente complementaries ente sigu

ARRIBA IZQUIERDA
Ferrocarril en Trubia.

DERECHA
Estación de tren de Mieres.

Quédennos 700 km de vías: nesta llucha contra la contaminación y el cambéu climáticu, el Metrotrén brinda una nueva oportunidá na Fastera Metropolitana d'Asturies qu'entá ye posible aprovechar

y espacialmente articulaes pol nuevu entramáu ferroviariu; ciudaes que foron medrando al ritmu que marcaben les coxuntures minero-industriales y la propia espansión de la rede ferroviaria.

Nesta conurbación Uviéu xugó tamién un papel notable como centru loxísticu y organizador, aprovechando la so función de capitalidá, el so allugamientu central nel espaciu físicu y la existencia de recursos propios, naturales, humanos, téunicos y financieros. Afitóse tamién como importante nuevu ferroviariu, coneutáu non solo a los otros centros de producción n'Asturies sinón tamién a la Meseta pel Ferrocarril del Norte –en salvando'l pasu de Payares–, y a Santander y Bilbao col Ferrocarril d'Económicos dende principios del sieglu XX. Les tres estaciones centrales (Norte, Vasco y Económicos), los talleres y depósitos de llocomotores y vagones y la gran cantidá d'emplegaos ferroviarios reflexaben esa importancia de la capital como principal noyu coneutivu d'Asturies y de la so conurbación central.

El calter polinuclear de la fastera central, por mor del espardimientu de los principales centros productivos, ye lo qu'esplica la complexidá y elevada densidá de la rede ferroviaria, pero ta-

mién el fuerte desequilibriu ente esta área y el restu del territoriu, nel que les llinies ferroviaries que van contra l'este (Uviéu-Bilbao) y l'oeste (Xixón-Ferrol) reduxéronse a coneutar la franxa de la mariña col centru d'Asturies, fracasando tolos proyeutos que se plantegaren pa llevar la rede contra l'interior oriental y occidental (como la llinia de Pravia a Cangas y Vil.lablinu, na que s'abandonaron les obres llueu de qu'entamaren nos años cuarenta).

Sicasí, y volviendo a la fastera central, el ferrocarril nun foi namás el mediu que fixo posible movilizar los recursos minero-industriales y articular un espaciu urbanu polinuclear, sinón que se convirtió tamién nún de los impulsores principales de l'actividá económica como consumidor de carbón (en forma de briquetes p'alimentar les llocomotores de vapor), de fierro y aceru (pa los raíles, les pontes y el parque móvil). Y por ello, l'ocasu nel ciclu históricu del carbón y del aceru vien a coincidir tamién, nos años sesenta, cola descarbonización del tresporte ferroviario, l'abandonu progresivu de los ferrocarriles estrictamente mineros y el protagonismu de la carretera como nueva infraestructura de movilidad.

LA CRISIS DEL FERROCARRIL Y DEL MODELU MINERO-INDUSTRIAL

Asina ye que la segunda revolución industrial, afitada nel usu de nueves fontes d'enerxía, como los hidrocarburos, y nel tresporte per carretera afectó de mou notable tanto al modelu minero-industrial como al sistema ferroviariu asturianu.

El piesllu de les factoríes siderúrxiques de Mieres y Llangréu y la inauguración de les nueves plantes estatales d'Ensidesa n'Avilés y d'Uninsa en Xixón, menos dependientes de les mines y del ferrocarril y más venceyaes al tráficu portuariu, asina como la implantación de los nuevos polígonos industriales de Siero y Llanera, movieron contra'l norte'l centru de gravedá de la economía asturiana y marcaron el comienzu de la llarga crisis de la minería asturiana qu'emprimó cola nacionalización de les principales empreses y la constitución de la pública HUNOSA en 1968. Trés años primero, l'Estáu, per aciu de FEVE, tamién asumiera'l control de los ferrocarriles de vía estrecha de la mesma manera qu'en 1941 creara la RENFE colos d'anchor ibéricu. Ciertamente, tanto la explotación minera como'l negociu de los ferrocarriles fora perdiendo interés pa les sociedaes privaes, que treslladaben el capital a otru rames de la economía y a otros territorios con meyores ventayes comparatives.

Inda que col abandonu del vapor, la electrificación y el desdoblamientu de les llinies principales puede falase d'un procesu de modernización del ferrocarril na segunda metá del sieglu XX, tamién ye cierto qu'esti procesu foi bien escasu no que se refier a los ferrocarriles de vía estrecha y que los socesivos planes sobre infraestructures de tresporte primaron les inversiones na rede de ca-

rrereres, autovíes y autopistes y desatendieron les necesidaes acucioses del ferrocarril cola esceición, dende finales de sieglu pasáu, de l'Alta Velocidá.

Nes ciudaes de la fastera central los vieyos tendíos ferroviarios y hasta les estaciones históriques (como la del Ferrocarril de Llangréu en Xixón y la del Vasco n'Uviéu) pasaron a considerase como elementos perturbadores y barreres pa la medría y l'anovamientu urbanu, dando pie a al valtadura d'edificios ya instalaciones, al esmantelamientu de vías y a grandes obres de soterramientu tres de les que s'amatagaen, cuasi siempre, oxetivos d'especulación urbanística ya inmobiliaria que dexaron beneficios privaos tan escomanaos como lo foron les perdes y l'endeldamientu públicu.

El casu más paradigmáticu ye'l del *Cinturón Verde* d'Uviéu que, magar la so denominación prestosa, finalmente consistió na sustitución del llamáu cintu de fierro por un cintu de cementu y asfaltu llaráu de construcciones, con 1.500 nueves vivientes y menos del 20% d'espaciu verde. L'atrancáu Plan de Vías de Xixón, que dexó'l gran erial urbanu conocíu popularmente como El Solarón y los túneles inacabaos del Metrotrén, el nunca termináu soterramientu de FEVE en La Felguera, el cambéu del trazáu del antiguu Vasco-Asturiano en Mieres (pa facilitar el plan urbanísticu del Vasco-Mayacina) y les complicaciones sobre'l soterramientu de les vías n'Avilés, reflexen tanto'l fracasu del modelu desarrollista aplicáu a la reestructuración ferroviaria nos espacios urbanos como l'enorme enguedeyu que xeneraron esos planes megalómanos y, en munchos casos, innecesarios.



CARENCIES YA INCONGRUENCIES DE LA REDE ACTUAL

Dalgunes de les actuaciones inacabaes que se vien de señalar taben venceyaes al Programa de Cercaníes del Plan d'Infraestructures 2000-2007 pal Principáu d'Asturies, nel que se contemplaba la construcción del denomáu Metrotrén d'Asturies, un ambiciosu proyectu d'integración de les llinies de FEVE y RENFE que se completaba cola construcción de nueves estaciones, intercambiadores y actuaciones favorecedores de la intermodalidá y

que buscaba dar a tola fastera central (rebautizada como área metropolitana) una conectividá tanto interurbana como intraurbana qu'ameyorara sensiblemente la calidá del tresporte diariu de viaxeros, encurtiando'l tiempu de los trayectos y agrandando'l númberu d'usuarios.

La realidá, sicasí, ye qu'esa rede trupa que, magar la supresión de determinaos tramos, entá cuenta con **setecientos kilómetros de vías**, ta

IZQUIERDA

Bicicleta y vías de tren (ensin tren) cabo Puerto (Uviéu).
Semeya: Iván G. Fernández

nun estáu de grave abandonu, ensin que se fixeren les inversiones anunciaes (que xubirien a unos 500 millones d'euros) pa la duplicación de vías, la electrificación completa y la meyora de la infraestructura nes llinies d'anchor métricu, cola resultancia del aumentu de les incidencies, los retrasos y cancelaciones de servicios y la perda constante de pasaxeros. Too ello, mientres la nueva comunicación d'AVE cola Meseta pela denominada Variante de Payares reflexa unos costos de 4.000 millones d'euros (el doble de lo previsto) dempués de 15 años d'obres y ensin que pueda señalase entá una fecha d'inauguración y un costu definitivu.

Como telón de fondu d'estes incongruencies ya incumplimientos apaec la xestión opaca de los organismos públicos, el marafundi n'actuaciones non cruciales, los recortes presupuestarios a partir de la crisis de la primer década del sieglu XXI, la interferencia d'intereses venceyaos a les grandes obres y al tresporte per carretera y la descoordinación y tracamundi competencial ente los distintos niveles de l'Alministración.

Y mentanto, dalgunos de los principales destinos de la movilidad cotidiana, fuera de los centros urbanos, son accesibles namás per autobús o automóvil particular (que tamién algama na fastera central niveles d'usu estrordinariamente altos, con más d'un 80% de los desplazamientos diarios). L'Aeropuertu d'Asturies, l'Hospital Universitariu Central d'Asturies (HUCA), la mayor parte de los nuevos polígonos industriales y les grandes superficies comerciales y d'ociu tán nes circunstancies.

NUEVES OPORTUNIDADES PAL FERROCARRIL

Si se da credibilidad a les proclames oficiales sobre la transición enerxética, el nuevu pautu verde y la modernización económica, al igual qu'a los planes de movilidad caltenible que se tán aprobando nos distintos niveles de l'Alministración, afalaos pola mesma Xunión Europea, podemos deducir qu'Asturies ta a les puertes d'un nuevu escenariu que va trayer cambeos sustanciales nel modelu productivu (yá descarbonizáu dafechamente) y nel que'l ferrocarril tendría de tar llamáu a recuperar el protagonismu que perdió na fase anterior de prolongada crisis rexonal y dependencia del automóvil como mediu de tresporte.

Nesi escenariu de cambéu, de llucha contra la contaminación atmosférica y el cambéu climáticu, el proyectu del Metrotren como sistema integráu de tresporte sostenible y eficiente na fastera metropolitana –y quitu de la vertiente especulativa– vuelve a tar d'actualidá y brinda una nueva oportunidá qu'entá ye posible aprovechar axustando a les necesidaes del futuru'l so nuevu diseñu. Un diseñu de cercaníes que tendría de rescatar y modernizar la rede yá esistente hasta facela competitiva col tresporte per carretera ya incluir nueves actuaciones que dexaren aportar en tren non solo a los núcleos urbanos sinón tamién a los principales centros llaborales, comerciales y de servicios que'l desendolcu centrífugu de les últimes décadas dexó dispersos y desconectaos de la maya ferroviaria.

Pa que'l nuevu Metrotrén d'Asturies se convirtiere nuna realidá a mediu plazu, l'Alministración Autónoma habría poner el güeyu nel exemplu del Euskotren del País Vascu, asumiendo competencies plenes sobre les llinies que cuerren namái per territoriu asturianu (fundamentalmente les de FEVE) y dexar de ceder énte les presiones de los lobbies del cementu, la

construcción y el tresporte per carretera, interesaos en desviar les inversiones públiques pa les grandes obres d'infraestructura, que favorecen el so negociu d'igual miente qu'agreden al mediu ambiente y a la ordenación territorial.

Fuera de la fastera central, los corredores ferroviarios de vía estrecha que van d'este a oeste per tola franxa costera y que tán tamién n'estáu de grave abandonu en cuantes a conservación y caltenimientu, recobren, sicasí, un gran potencial de comunicación y d'usu turísticu en conceyos cada vegada más densamente poblaos, asina como de meyora nel tresporte de mercancíes y articulación socioeconómica de la cornisa cantábrica.

Nuna economía cada vegada más terciarizada, na que les actividaes d'ociu y turismu algamen importancia creciente y nun territoriu con esceicionales recursos naturales, culturales y paisaxísticos, tampoco nun se puede refugar el papel que'l ferrocarril, tanto na fastera central como nel restu del territoriu, puede xugar como mediu p'acceder y disfrutar d'esos valores y como recursu patrimonial en sigu mesmo. La posible conservación y usu del vieyu trazáu de RENFE pela rampla'l Payares (el primeru electrificáu d'España), la propuesta de conservación como tren históricu del tramu de vía estrecha ente Bañía y Trubia (güei ensin usu) y la utilización d'otres llinies con finalidá turístico-cultural (compatible coles otres funciones ordinaries) habríen contemplase nun plan específicu sobre cultura, ociu y ferrocarril pa l'Asturies del futuru.

Lo qu'Asturies nun habría permitise enxamás ye la perda de más infraestructura ferroviaria sobre manera cuando s'abren tantas expectativas y posibilidaes pa rentabilizar nel futuru l'importante llegáu patrimoniu ferroviariu col que cuenta.



ARRIBA

Vies de ferrocarril al so pasu cabo'l Palaciu de la Xusticia de Xixón
Semeya: Iván G. Fernández