



Universidad de Oviedo

LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN LAS CUENCAS  
MINERAS DURANTE EL SIGLO XX: EL PAPEL DE LA  
MINERIA Y EL FERROCARRIL EN UJO.

Trabajo de fin de Grado en  
Geografía y Ordenación del Territorio

Sergio Fernández Sanz

Tutor: Manuel Maurín Álvarez

Facultad de Filosofía y Letras

Curso 2015-2016

Mayo, 2016

## ÍNDICE

1. Introducción	Pag: 2
2. Desarrollo	Pag: 4
2.1 .El papel de la minería.	Pag: 4
2.2. El papel del ferrocarril.	Pag: 10
2.3. El desarrollo urbano de Ujo,	Pag: 19
3. Conclusiones	Pag: 27
4. Bibliografía	Pag: 28
5. Anexos	Pag: 30

## **1. Introducción.**

En el presente trabajo, se pretende abarcar las diferentes etapas que durante el siglo XX se han producido en las cuencas mineras de Asturias y también la influencia de estas en el desarrollo urbano de dichas comarcas. Para ello se destaca el papel de la localidad mierense de Ujo y su entorno, dado que presentan una serie de características específicas, concretamente en el papel de la minería y el ferrocarril.

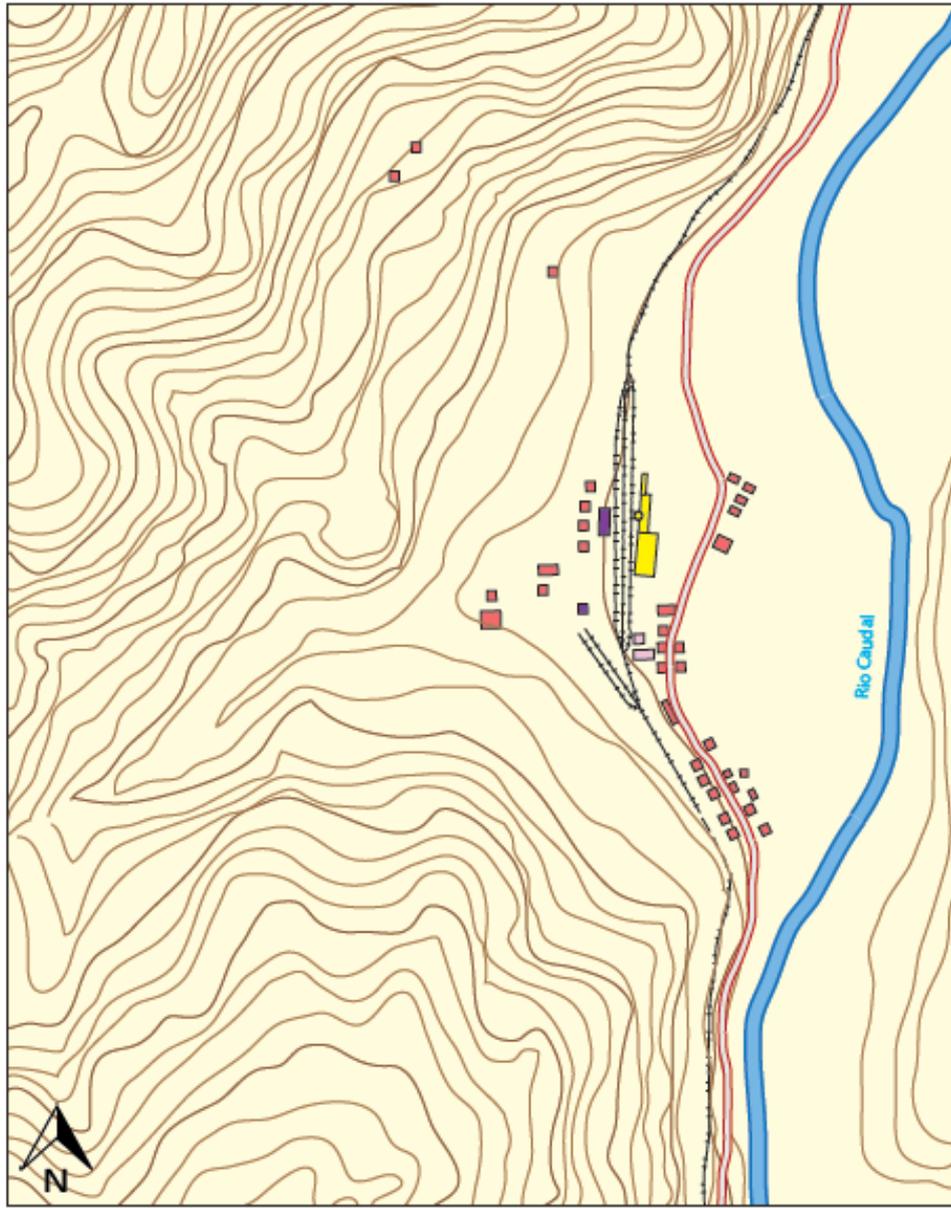
En lo referente a la metodología que se ha llevado a cabo para elaboración de este trabajo, se han realizado diferentes consultas en los archivos tanto del Museo del Ferrocarril de Asturias (Gijón), el archivo de HUNOSA (Pozo Fondón, Langreo) como el archivo municipal del Ilustrísimo Ayuntamiento de Mieres. Con el fin de recopilar la información específica, tanto en lo referente a la minería, a través de la antigua S.H.E (Sociedad Hulleras del Norte) como de la actual HUNOSA, pasando por el ferrocarril (como por ejemplo el antiguo ferrocarril Vasco –Asturiano) o las diferentes infraestructuras y equipamientos que dichas empresas habían realizado en la localidad.

En diferentes etapas cronológicas, durante todo el siglo XX, se pretende reflejar en este trabajo la evolución urbana de la localidad de Ujo, partiendo de la características de la trama urbana desde comienzos de siglo, pasando por la expansión con la electrificación del ferrocarril a Pajares en la década de los años 20, el auge de la minera asturiana y el papel de la Sociedad Hulleras del Norte o los planes de vivienda de protección pública de la década de los 80-90.

Por otro lado, se destacan tanto de Ujo como su entorno, las diferentes industrias como también las instalaciones y explotaciones, tanto mineras como las relacionadas con el ferrocarril, con el fin de destacar la importancia que estos sectores han tenido en el desarrollo urbano y económico de la zona de estudio.

# UJO

Plano de la localidad hacia el año 1890



ESCALA : 1:25.000

## LEYENDA

 Instalaciones industriales  
- Fabrica de aglomerados y briquetas de carbón.

 Edificios religiosos  
- Iglesia románica de Santa Eulalia de Ujo y casa rectoral.

 Edificios residenciales

 Instalaciones ferroviarias  
- Estación de ferrocarril ( Ferrocarril del Norte).

## CARRETERAS Y FERROCARRILES

 Carretera (Gijón-Adanero)

 Línea de Ferrocarril ( Gijón-Madrid , Ferrocarril del Norte)

Figura 1. Plano de la localidad de Ujo hacia el año 1890. *Elaboración propia.*

## **2. Desarrollo.**

### **2.1. El papel de la minería: la antigua Sociedad Hullera Española (S.H.E) y la hullera pública Hulleras del Norte S.A (HUNOSA).**

#### **2.1.1. Sociedad Hullera Española ( S.H.E)**

En el año 1883, el primer Marqués de Comillas D. Antonio López y López junto a un grupo de financieros catalanes adquieren diferentes explotaciones mineras en la cuenca del río Aller para suministrar carbón a los barcos de la Compañía Trasatlántica , de la que era presidente y a las locomotoras de la línea Madrid-Gijón.

Su fundación data del año 1892 por Claudio López Bru, segundo Marqués de Comillas estableciendo su domicilio social en Barcelona. La compañía tenía como fundamento las explotaciones mineras (Cotos Hulleros Asturianos) del valle de Aller, los cuales habían sido adquiridos por su padre y primer Marqués de Comillas, Antonio López y López, como también diferentes chamizos y concesiones de propietarios locales. Con la llegada del ferrocarril, estas inversiones tuvieron un fuerte impulso debido a que el tren facilitaba la salida de los carbones que antes lo hacían solo por el puerto del Musel.

La SHE en 1900 tenía aproximadamente unos 2.000 empleados y disponía de 14 lavaderos de carbón (Sovilla, La Estrada,..). Además contaba con diferentes fábricas tanto de aglomerados, como baterías de cok estando algunas de ellas en la localidad de Ujo. Mediante una red de vía estrecha denominada ``La Maquinilla´´, se daba salida al carbón hasta el embarcadero de Ujo, donde enlazaba con el ferrocarril del Norte tanto hacia Castilla como a Gijón.

Ujo se vio beneficiada por el establecimiento de la Sociedad Hullera Española tanto desde el ámbito económico como social. La línea de actuación llevada a cabo por la compañía se enmarcaba en diferentes ámbitos, desde la construcción de escuelas o colegios (antiguos colegios de las dominicas (‘‘actual CP Sta Eulalia’’) y hermanos de la Salle) como de economatos, cooperativas, viviendas para los trabajadores e incluso en el caso de Ujo, del primer cuartel de la Guardia Civil.

En el ámbito cultural cabe destacar la función del primer economato construido por la compañía, cuya primera función era la de Escuela de Música donde practicaba la banda de música de la misma, además de impulsar otras actividades culturales. La Hullera contaba además con una Caja de Socorros para los casos de enfermedad, contando con médico de la empresa y medicamentos gratuitos para los trabajadores de la misma. Por otro lado la compañía contaba con la Caja de Retiros y Beneficencia la cual se encargaba de proteger a las viudas y huérfanos. En el caso de las organizaciones obreras dentro de la Hullera, al contar esta con el apoyo de la iglesia, se organizaban los Sindicatos Católicos, etc. (Grupo de trabajo historia de los lunes; 2002) (Martin Vázquez F; Díez González R ,2015) (Grupo de trabajo historia de los lunes; 2007).

### **2.1.2. HUNOSA: El declive del sector minero asturiano y su repercusión demográfica en la localidad.**

En el marco de la acción concertada, entre el estado y el sector privado es donde se enmarca la creación de la hullera pública Hulleras del Norte S.A (HUNOSA). Dentro del sector privado, en el caso de la creación de dicha compañía se encontraban varias empresas de las cuencas tanto del Nalón como del Caudal como por ejemplo Duró-Felguera, Fabrica Mieres o la Hullera Española entre otras. En el año 1966 dichas empresas realizan una propuesta de asociación para constituirse bajo la denominación de Hulleras y Energías del Norte S.A (HENOSA) cuya actividad estaría dirigida a la explotación conjunta de minas de carbón y centrales térmicas, contando para ello con una participación público-privada entre el Estado y el grupo de empresas anteriormente mencionado a partes iguales (7.000 millones de pesetas). Posteriormente la actividad energética queda excluida de esta empresa y tiene lugar la constitución de la actual HUNOSA en el año 1967. (Díaz-Faes Intrialgo M. ,1979).

### **2.1.3. El declive de la minería asturiana.**

Aunque el declive de la minería afecta también al resto de comarcas mineras de nuestro país, en Asturias esta caída ha sido más rápida. La producción de carbón en Asturias a lo largo del 2010 supuso escasamente un 1% del PIB regional. El volumen de empleo asociado a la minería del carbón representa actualmente un 1,04% del conjunto de la población empleada en nuestra región.

La pérdida de competitividad del carbón nacional por su alto coste de extracción ha sido el gran detonante de este descenso tan acusado de la producción. Unido también a que las empresas eléctricas han optado por utilizar como fuente de energía el gas y el carbón de importación, han causado el notable descenso del uso del carbón de las comarcas mineras españolas.

A pesar del acusado declive del sector minero en la región, este sigue siendo muy importante para Asturias. En cuanto a volumen de empleo, en el año 1970 más de 26.000 trabajadores estaban empleados en la Hullera pública, HUNOSA. En el año 1998, con el inicio del Plan del carbón 1998-2005, la minería asturiana aun daba empleo a unos 12.500 trabajadores aproximadamente. Sin embargo los puestos de trabajo quedaron reducidos a 4.427 al terminar dicho plan en el año 2005.

La pérdida de empleo en el sector se ha atenuado desde la entrada en vigor del Plan del Carbón 2006-2012. En los tres últimos años el empleo ha disminuido un 10%, una caída mucho más lenta en comparación con años anteriores. Los planes del carbón de los primeros años 90 incluyeron por primera vez un pacto sobre los excedentes de mano de obra en forma de prejubilaciones siendo estas determinantes en este descenso del empleo. Las pensiones destinadas a los mineros prejubilados han mantenido el nivel de vida de las comarcas y el consumo regional. (Caballero González E. 2011).

#### **2.1.4. La pérdida de población en las cuencas mineras asturianas.**

Una vez da comienzo el proceso de reconversión en España la consecuencia más significativa en las cuencas mineras es la pérdida continua de población. A partir de 1991 comienzan las primeras regulaciones mediante bajas o prejubilaciones y ligado a esto, la consecuencia fue la pérdida de población que sufrió su mayor descenso entre el año 2000 y 2005.

Esta caída tan significativa de población ha sido consecuencia de la crisis del carbón y de la consecuente pérdida de empleo en el sector. En el caso de Asturias, su población se caracteriza por un estancamiento en su crecimiento desde 1995, cuando se produce el mayor desplome. Según los datos publicado por el Instituto Nacional de Estadística en

el año 2010, Asturias vuelve a la senda de pérdida de población (1084341 habitantes, año 2010) menos respecto a la población registrada en el año anterior (1084341 habitantes, fuente: SADEI).

En este hecho, consideraciones económicas aparte, influyen los siguientes factores demográficos: Asturias posee la tasa más alta de mortalidad de España y la más baja de natalidad. La población asturiana emigra hacia otras comunidades, principalmente Madrid. El saldo migratorio interior ha sido negativo desde hace más de diez años. La población de las cuencas mineras abandona estas zonas emigrando a los grandes núcleos de población de la región como Gijón u Oviedo. (Caballero González E. 2011).

### 2.1.5. La repercusión demográfica del declive de la minería en Ujo.

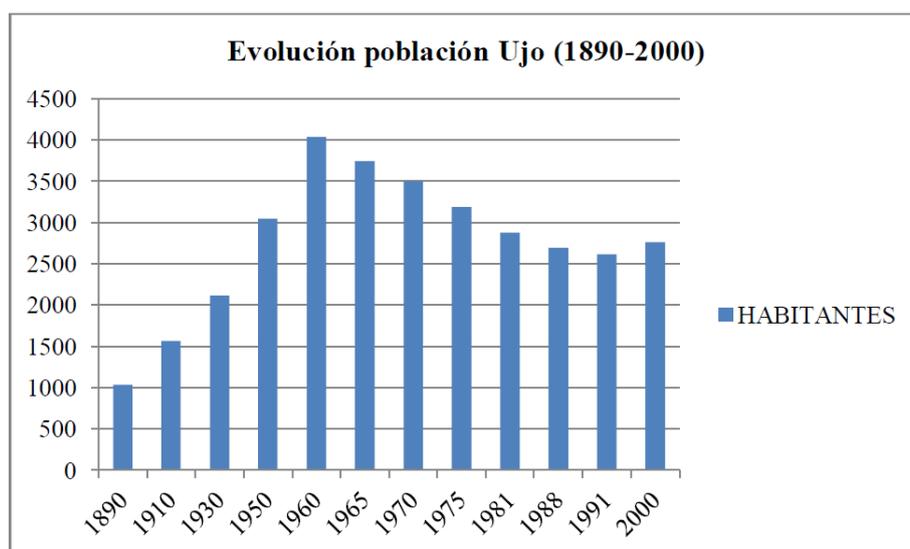


Figura 2: Evolución de la población en la localidad de Ujo durante el siglo XX. Fuentes: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) e Ilmo. Ayuntamiento de Mieres.

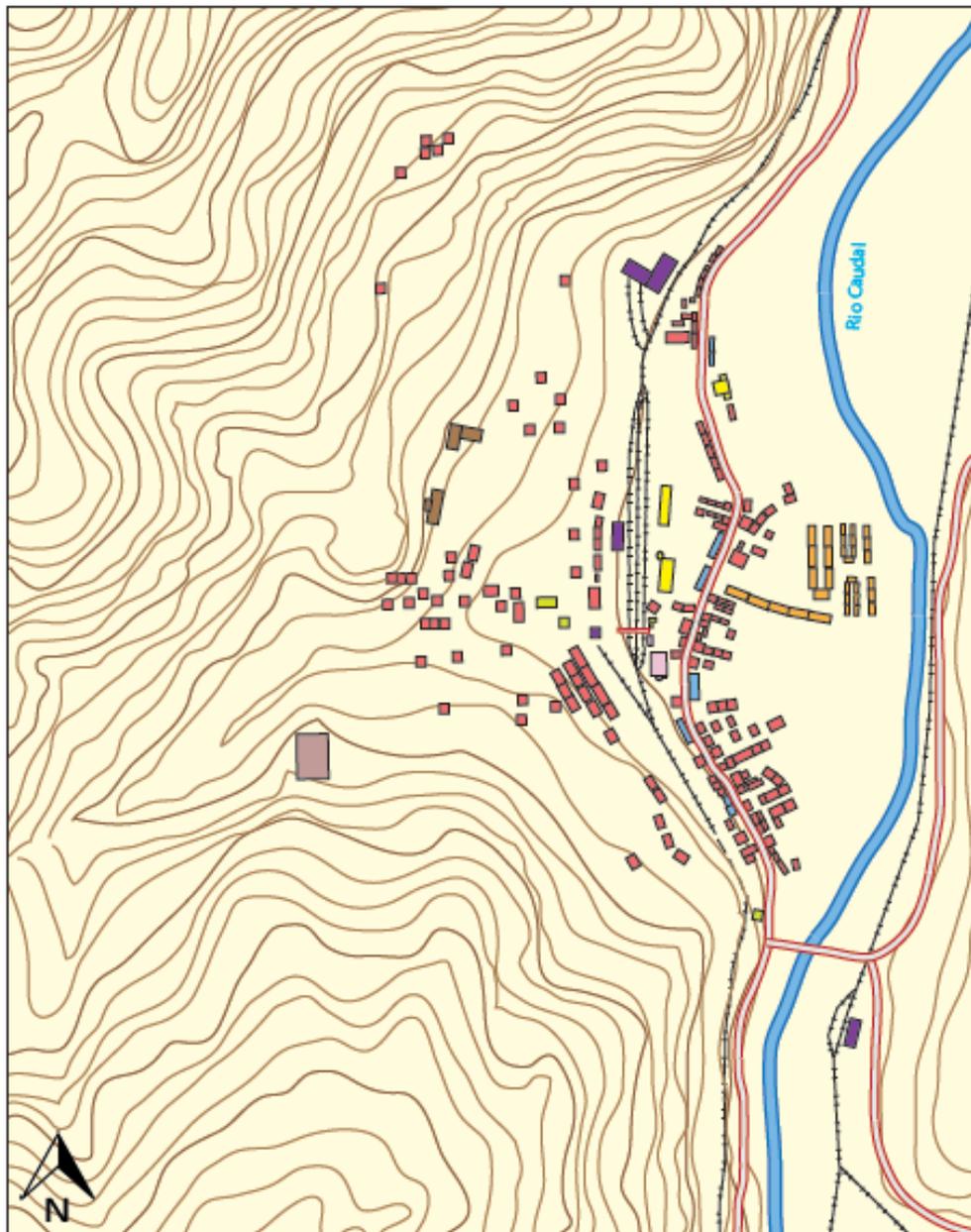
En este gráfico, se puede observar dos etapas claramente diferenciadas. En primer lugar desde finales del siglo XIX a la década de los años 50 del pasado siglo, donde se aprecia un aumento significativo de la población en la localidad de Ujo. Dicho periodo temporal se enmarca en los años del auge del sector minero en Asturias donde con la creación de varias empresas hulleras, como el caso de la antigua Sociedad Hullera Española, supuso un revulsivo tanto económico como demográfico haciendo que la población de las cuencas mineras aumentara significativamente.

En segundo lugar, desde la creación de la Hullera Pública HUNOSA, se observa una merma significativa en cuanto a la población. Esto es debido a que el carbón nacional comienza a ser poco competitivo debido a sus altos costes de extracción , además con el paso de los años se irán estableciendo tanto por la Unión Europea como del Gobierno Central varios Planes del Carbón con el fin de ir cerrando paulatinamente las explotaciones mineras. Esto supuso una pérdida significativa tanto de puestos de trabajo como de población para las cuencas mineras, además de afectar también a la economía local acentuando así la disminución de habitantes.

Por último, tal y como aparece reflejado en el gráfico, se aprecia un ligero repunte de población (2758 habitantes) en el año 2000. Esto es debido al contexto general que aconteció a comienzos del presente siglo en nuestro país, el denominado “boom inmobiliario”. Este periodo viene caracterizado por un aumento de la población debido fundamentalmente a la baja tasa de paro que se registraba en dicho año, ligado también a un aumento de la natalidad como también de la inmigración, factores fundamentales para el aumento de la población.

# UJO

Plano de la localidad hacia el año 1950



ESCALA : 1:25.000

LEYENDA

- |   |   |  |
|---|---|--|
|  Instalaciones industriales                      |  Planes de vivienda de los años 50 (B° San José) |  |
|  Edificios religiosos                            |  Cementerio                                      |  |
|  Instalaciones ferroviarias                      | CARRETERAS Y FERROCARRILES  |  |
|  Edificios para los trabajadores "Los Cuarteles" |  Carreteras                                      |  |
|  Edificios de la Sociedad Hullera Española       |  Líneas de Ferrocarril.                          |  |
|  Centros educativos                              |   |  |

Figura 3: Plano de la localidad de Ujo hacia el año 1950. *Elaboración propia.*

## **2.2 El papel del ferrocarril: Ferrocarriles del Norte, el ferrocarril Vasco-Asturiano y el ferrocarril de la Sociedad Hullera Española.**

### **2.2.1 El ferrocarril y la localidad de Ujo.**

La construcción del ferrocarril unido al auge de la minería asturiana causó profundas transformaciones en la vida del pueblo desde mediados del siglo XIX. Estos cambios han obtenido una gran incidencia en su desarrollo urbano como también en el aumento de la población entre otros.

En cuanto a los inicios del ferrocarril, la línea León –Gijón sufrió varios retrasos en su adjudicación hasta que en 1865 se adjudica a la compañía del Ferrocarril del Noroeste que inaugura el trayecto León-Busdongo en 1867. Sin embargo, en Asturias los trabajos de construcción sufrieron varios retrasos y el tramo Gijon-Pola de Lena no se abre al tráfico hasta 1874 siendo causa de ello que los viajeros tenían que apearse en Busdongo o en Pola de Lena y en carruajes pasaban el puerto. No sería hasta el año 1884 , cuando el tren Real de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España , inauguro la línea completa León-Gijón, salvado el puerto de Pajares, haciendo que el trayecto Madrid-Gijon se hiciera en unas veintidós horas en vez de las setenta que tardaban las diligencias de caballos.

En los primeros años de funcionamiento la línea Madrid-Gijón tuvo muy poca relevancia para Ujo dado que era estación de paso en su trayecto. Esta situación cambia en la década de 1880 cuando el ferrocarril genera un proceso de industrialización, de explotación de las cuencas carboníferas sirviendo de estímulo a las obras públicas y se forman las compañías hulleras.

Ante la necesidad imperante de dar salida al carbón extraído, se planteó la construcción de una nueva línea para su transporte y un nuevo puerto. La Ley General de Ferrocarriles y Tranvías de 1877 señalaba las líneas que el Estado consideraba de preferente construcción, prolongaba algunas y completaba tramos ya aprobados. Esta ley abrió la posibilidad de construir tranvías y ferrocarriles de vía estrecha. Por otro lado la ley de 1904 impulsó el entramado de la red de vía estrecha que facilitaba la conexión

a la red principal, acabando con los desequilibrios y se adaptaba mejor a los problemas que plantean la complejidad de los valles y las explotaciones mineras.

En 1899, y por iniciativa de la Sociedad Hulleras de Turón, se creó la compañía de ferrocarriles Vasco-Asturiano, promovida por Víctor Chavarri y José Tartiere entre otros. Dicha compañía desarrolla a principios del siglo XX la línea Turón-Mieres-San Esteban de Pravia la cual entra en servicio en 1904, se prolonga hasta Figaredo en 1905 y en 1907 llega a Ujo-Taruelo.

Ujo se convierte en un centro importante al confluir el ferrocarril de ancho normal (Madrid-Gijón) que pertenecía a la red nacional y que administraba carbón a toda la Península y otras líneas transversales que llevaban el carbón desde las cuencas mineras a la estación de Ujo-Taruelo para ser transportado al puerto de San Esteban de Pravia.

En la década de 1920 se inicia también la modernización de la red ferroviaria sustituyendo las locomotoras de vapor por las eléctricas, aprobándose en 1918 un proyecto para la electrificación de Pajares, entrando en servicio el tramo desde Busdongo hasta Ujo en 1925.

La construcción de las líneas férreas tuvo otras repercusiones en la localidad entre la que cabe destacar la Iglesia de Santa Eulalia de Ujo , declarada monumento nacional en julio de 1923 , cuyo emplazamiento hubo que trasladar debido a las obras de electrificación del ferrocarril entre Ujo y Busdongo.

Tras la Guerra Civil se dio prioridad a la recuperación de las líneas de las compañías privadas y a reconstruir los desperfectos. En 1941 se constituyó RENFE para explotar la red de ancho normal y a partir de 1945 se inicia el Plan General de Obras con la finalidad de desdoblarse las líneas importantes. Entre ellas estaba el tramo de Ujo a Gijón

Para gestionar los ferrocarriles de vía estrecha, en 1926 se creó el Servicio de Explotación de Ferrocarriles del Estado (EFE) dependiente del Ministerio de Obras Públicas que en 1965 pasó a denominarse FEVE. Debido al deficiente estado de sus instalaciones, en 1963, el Gobierno inició los planes para modernizar las líneas de

algunas compañías, entre las que podemos citar las de la Compañía Vasco-Asturiana, y Económicos de Asturias.

Estas medidas repercutieron en los aspectos socioeconómicos de Asturias y especialmente en las cuencas. Se calcula que entre 1975 y 1982 los salarios en RENFE llegaron a cuadruplicarse, pero a partir de 1982, sus trabajadores irán perdiendo poder adquisitivo. Todo esto influye en la vida de la localidad de Ujo, su población había aumentado con empleos relacionado con el ferrocarril. Continuaba la tradición de que gran número de trabajadores fueran hijos o familiares de los ferroviarios en diversos tipos de empleos; maquinistas, personal de señalización, mantenimiento etc. (Grupo de trabajo Historia de los Lunes, 2002) (Flores J, sin fecha)

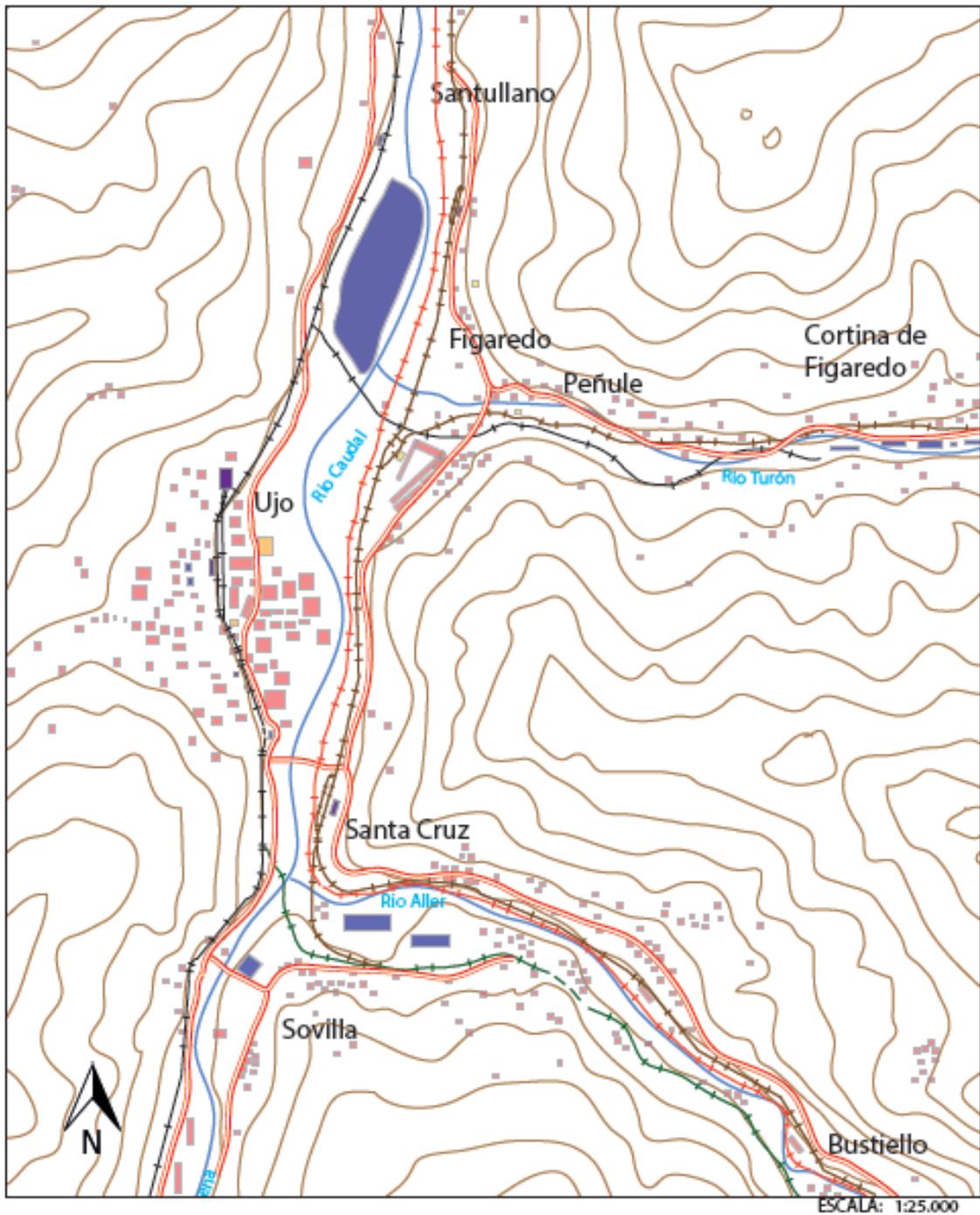
### **2.2.2. El Ferrocarril minero: línea de ferrocarril de la Sociedad Hullera Española.**

Destaca la importancia de este medio de transporte, debido a que era fundamental para el transporte del carbón por la concentración de los centros de producción. Dichos centros se encontraban conectados con el resto de las explotaciones por una línea de ferrocarril propiedad de la Sociedad Hullera Española que discurría por el fondo del valle y contaba a su vez con varios ramales que lo unían las diferentes bocaminas. De esta forma se sacaba la producción y se enviaba al gran centro de procesado de Ujo-Sovilla, además este mismo ferrocarril era utilizado por los trabajadores para desplazarse a sus centros de trabajo.

En el caso concreto de la localidad de Ujo, el ferrocarril, como se ha detallado, en el apartado anterior, siempre ha tenido una presencia importante como el caso de que nada menos que cuatro empresas diferentes con otros tantos anchos de vía han cruzado el núcleo urbano desde que, en 1874 el ferrocarril del noroeste hiciera rodar su primer tren. Es el caso del ferrocarril de la Sociedad Hullera Española conocido popularmente como “La Maquinilla” nacido en pleno auge de la minería en Asturias. En lo referente al contexto en el que se enmarcó su construcción, a finales del XIX se funda la Sociedad Montañesa, que obtuvo diversas concesiones mineras en el valle del río Aller. Desde el primer momento se decidió el tendido de un ferrocarril minero desde la mina Turca (Valdefarrucos, Aller) siguiendo el cauce del río, hasta Ujo que posibilitaba así el transporte del carbón.

Las obras del trazado, comenzaron poco después pero se encontraban poco avanzadas cuando en 1883, la S. Montañesa fue adquirida por Don Antonio López y López (primer Marqués de Comillas). Una década más tarde dicha Sociedad pasará a denominarse Sociedad Hullera Española. Dentro de lo referente al ferrocarril minero, este ya se encontraba prestando servicio, al menos en 1887, contando con un trayecto que transcurría por la margen izquierda del Aller hasta Sovilla, donde cruzaba el río Lena por un puente de madera y continuaba hasta Ujo. Esta situación cambió poco después cuando en julio de 1891 se inauguró el primer lavadero de Sovilla. Para dar acceso a la nueva instalación se construyó un ramal de Norte desde la estación de Ujo cruzando el río Lena por un puente metálico que actualmente perdura. El primitivo puente fue suprimido y el ferrocarril minero pasó a vadear el río por el nuevo. Además la línea cambio de uso, dejó de acarrear carbón para dar servicio a diversas instalaciones de la empresa. Dentro de estas instalaciones se encontraban el antiguo economato y la antigua fábrica de aglomerados de Ujo, entre otras, donde este ferrocarril servía como medio de transporte para abastecer a estas instalaciones, como también a las explotaciones mineras. (Muñiz Sánchez J, 2006)

MAPA DE FERROCARRILES  
Las diferentes líneas de ferrocarril durante el siglo XX



LEYENDA

- |       |   |       |   |
|-------|---|-------|---|
| —+—+— | Ferrocarril del Norte<br>(Actual RENFE, ancho ibérico)      | —+—+— | Ferrocarril de la Sociedad Industrial Asturiana "El Zurrón" |
| —+—+— | Ferrocarril Vasco-Asturiano<br>(Actual FEVE, ancho métrico) | —+—+— | Ferrocarril de la Sociedad Hullera Española                 |

Figura 4: Mapa de las diferentes líneas de ferrocarril durante el siglo XX. *Elaboración propia.*

### 2.2.3. Infraestructuras y equipamientos ferroviarios.

#### 2.2.3.a) Pasarela peatonal.



Figura 5: Antigua pasarela peatonal de Ujo hacia el año 1920. Fuente: Museo del Ferrocarril de Asturias.

La primera pasarela peatonal se levantó sobre las vías del ferrocarril para facilitar la comunicación entre los dos lados del pueblo, partía desde el campo de la iglesia hacia el barrio de San Esteban, el mismo tramo que la actual.

Dicha pasarela estaba construida de hormigón armado y la parte central contaba con techumbre del mismo material. Los pilares que soportaban el tejado y las barandillas aportan un sentido vertical al conjunto que contrastan con el sentido horizontal del resto de la estructura. El proyecto de construcción de los colegios en la zona de Cortina de Ujo a iniciativa de la SHE exigía una solución que evitase el peligro de cruzar las vías de tren, ante esa demanda la Dirección de los Ferrocarriles del Norte aportó dicha solución.

Dicha construcción se derribó hacia el año 1975 sustituyéndose hasta en dos ocasiones posteriores. En la actualidad dicha estructura cuenta con tres accesos tanto al andén principal de la estación, a la plaza de la iglesia como también para el barrio de San Esteban y Cortina de Ujo, dotados ambos de ascensores para facilitar el acceso.

### 2.2.3.b) Depósito de locomotoras eléctricas.



Figura 6: Antiguo depósito de locomotoras eléctricas. *Imagen propia.*

Desde su inauguración en 1884, la rampa de Pajares, que permite la comunicación ferroviaria de Asturias con la Meseta, fue una dura prueba para los trenes que habían de subirla, algo especialmente importante dado el intenso tráfico carbonero procedente de las cuencas mineras. La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, propietaria de la línea desde poco después de su construcción, decidió solucionar el problema aplicando una innovación que ya funcionaba con éxito en otros lugares de nuestro país ; la tracción eléctrica , inaugurándose dicha electrificación en 1925.

Además con electrificación de la rampa de Pajares tuvo otras consecuencias; la primera fue la aplicación, por primera vez en nuestro país, de un sistema de iluminación por semáforos, hoy día corriente en los ferrocarriles. Por otro lado, otra de las consecuencias fue la construcción de varios edificios relacionados con la electrificación del ferrocarril, como es el caso del depósito de locomotoras de Ujo.

Dicho edificio, también conocido como edificio de los motores, se trató de una construcción, desde luego original, debido fundamentalmente a su distribución y multifuncionalidad, entre otros. Se trata de un edificio compuesto por una serie de cocheras en la planta inferior y viviendas para los trabajadores en las plantas superiores. En efecto el piso bajo esta ocupado por un depósito de tres vías y un pequeño taller con fragua. Sobre la zona Este del complejo se levanta un pabellón de tres plantas de viviendas a las que se accede por sendos portales.

La ampliación de la electrificación ocasionó que las locomotoras pasaran a guardarse en el desaparecido depósito de Oviedo, por lo que el de Ujo perdió su utilidad. Sin embargo, su función de edificio residencial ha evitado su desaparición y actualmente este peculiar edificio merece figurar como una de las joyas de la arquitectura industrial de Ujo junto a otros edificios.

### **2.2.3.c) Estación de ferrocarril del norte (actual Renfe).**



Figura 7: Estación de ferrocarril del Norte (actual RENFE). *Fuente: Museo del Ferrocarril de Asturias.*

Dicha estación paso de ser de cargadero de mercancías en sus orígenes a estación de viajeros. En principio actuaba como destino de las líneas férreas particulares que confluían desde las explotaciones mineras tanto del valle de Turón como del Aller. El desarrollo alcanzado por la localidad impuso el establecimiento de un punto de parada a los trenes de viajeros y su inmueble correspondiente data de las últimas décadas del siglo XIX. La importancia de Ujo aumento extraordinariamente en la tercera década del siglo pasado al convertirse en depósito de tracción y el límite de la electrificación del puerto de Pajares.

#### 2.2.3.d) Estación del ferrocarril Vasco-Asturiano (FEVE).



Figura 8: Estación de ferrocarril de FEVE Ujo-Taruelo. *Imagen propia.*

La estación de Ujo – Taruelo se debería de haber convertido en un núcleo ferroviario de gran magnitud dado que, por una parte, conecta con las instalaciones mineras de Sovilla a donde acudían diversos ramales de las diferentes explotaciones mineras del valle de Aller. Por otra parte, en 1934 dicha estación era la cabecera de la línea hasta Collanzo. En el año 1947 se propone un proyecto de edificación de la actual estación Ujo-Taruelo diseñado por J.A. Cabrera Fontana, tratándose de un edificio de tipología racionalista, la cual es característica de la etapa post bélica en España.

## **2.3. El desarrollo urbano de Ujo: Los grupos de viviendas “cuarteles”, los equipamientos y los planes de vivienda de protección pública.**

### **2.3.1. Las viviendas para los trabajadores.**

A lo largo del siglo XX, concretamente en la primera mitad del mismo se han construido varios grupos de viviendas para los trabajadores de diferentes empresas, tanto mineras como industriales, formando en la actualidad parte del paisaje urbano de la localidad. A continuación se repasaran cada una de estas edificaciones.

#### **2.3.1.a) Las primeras viviendas sociales de la SHE y los Cuarteles de la torre.**



Figura 9: Los Cuarteles de la torre. *Imagen propia.*

Desde finales del siglo XIX la sociedad Hullera ha creado varios grupos de viviendas sociales para los trabajadores; en el caso de Ujo, las primeras edificaciones se localizaban en el barrio de El Lugarín, actualmente se conserva uno de esos edificios. Aunque, por otro lado, y también construidos a finales del XIX, se encuentran Los Cuarteles que fueron creados por la Sociedad Hullera Española en la localidad de Ujo, datan del año 1894, de estilo Gales, construidos por ingenieros ingleses, con escaleras exteriores y corredor de acceso común. Por lo general la tipología de vivienda obrera caracterizada por ser un alojamiento colectivo y económico, de más de una planta, con un corredor como acceso colectivo a los pisos del mismo. Se distribuye interiormente en cuatro estancias (cocina y tres dormitorios) alojadas cada una en una esquina del cuadrado aproximado donde se inscribe. Hasta 1905 fue alojamiento para obreros especializados y empleados medios, generalizándose desde entonces para todos los obreros.

Para la adjudicación de estas viviendas la compañía, ésta establecía una serie de requisitos para los trabajadores. En primer lugar, que podrán optar a éstas aquellos obreros de la compañía que lleven diez o más años trabajando en la misma ininterrumpidamente. Por otro lado, dentro de los caracteres excluyentes del mismo se establecen varios apartados entre los que cabe destacar, que ninguno de los trabajadores estuviera procesados o cumpliendo alguna condena.

### **2.3.1.b) Los cuarteles de Ramón Díez “cuarteles del portalón”.**



Figura 10: Los Cuarteles del portalón. *Imagen propia.*

No todos los grupos de viviendas sociales eran creados por las grandes compañías mineras, como la SHE o las industrias como la fábrica de chocolates La Agustina. Es el caso de los cuarteles de Ramón Díez o también denominados “cuarteles del portalón”, que fueron construidos por el encargado de realizar las obras del ferrocarril de la SHE (“La Maquinilla”) que conectaba la localidad con las explotaciones mineras del valle de Aller. Al igual que las viviendas de la Hullera Española datan de finales del siglo XIX, con un total de 3 plantas más semisótano, constando de un total de 16 viviendas.

### **2.3.1.c) Las viviendas para los trabajadores de la fábrica de chocolates “La Agustina”.**



Figura 11: Los Cuarteles de don Pepito. *Imagen propia.*

Desde la fundación de esta fábrica hacia el año 1900, se han construido varios grupos de viviendas, situadas en el centro de la localidad, como también en el barrio de la Vega. Por un lado están los llamados cuarteles de don Pepito (en honor al fundador de dicha fábrica, José María Fernández-Tresguerres), cuentan con un total de tres plantas, mas una planta abuhardillada, con un total de catorce viviendas. En la actualidad dicho edificio cuenta con residentes, lo que nos hace ver el cambio de uso de este tipo de edificios una vez que, la fábrica de su promotor cesó su actividad (años 60). Por otro lado los cuarteles del barrio de la Vega, son de una construcción de piedra y ladrillo, formada por semisótano y dos plantas más buhardilla conformando un total de 16, distribuidos en dos edificios, encontrándose en la actualidad en estado de abandono.

### **2.3.2. Los diferentes equipamientos civiles, educativos,..**

Con el establecimiento en Ujo de las empresas mencionadas en este trabajo, se han ido construyendo varios equipamientos para los trabajadores y vecinos de dicha localidad, desde centros educativos, economatos, escuelas de música, incluso hasta la primera casa cuartel de la guardia civil, han sido construidos por éstas. A continuación se repasaran algunos de estos equipamientos.

#### **2.3.2.a) El economato de la Sociedad Hullera Española.**

Fue construido a finales del siglo XIX con destino a una función cultural; escuela de música, en sus locales ensayaba el Orfeón de Ujo. Dicho edificio contaba con una

planta en forma de “T” y se realiza siguiendo las pautas del modernismo, además sus paredes constaban de dos franjas de ladrillos rojos, material que se repite en las ventanas ovaladas abiertas en esas paredes, todas ellas enlucidas y pintadas de blanco. La entrada principal miraba hacia las vías y se remataba con el emblema de la SHE. En el vértice de los tejados a dos aguas, se colocaron ocultos de tradición clasicista que se repiten en este tipo de arquitectura. Hay que reseñar también la decoración colgante en los aleros. Este primer edificio fue reformado para adaptarlo a la función de Economato; para ello, en la parte trasera, se aprovecha una de las ventanas que se transforma en puerta y se le adosa una doble escalera al muro para que sirva de acceso.

### **2.3.2.b) Los centros educativos (el colegio de las dominicas y el colegio de los hermanos de la Salle).**

Hacia el año 1920, ante el fuerte incremento de la población en Ujo, surge la necesidad de dotar a la localidad de centros educativos. Para ello, de mano de la Sociedad Hullera Española se encargó construir dos colegios en la zona alta de la localidad, segregados por sexos. Ambos colegios fueron inaugurados en el verano del año 1922. En primer lugar, está el colegio de las hermanas dominicas (actual CP Sta Eulalia de Ujo), dicho edificio se organiza en dos alas de tres plantas entorno a un eje central que, el arquitecto potencia dándole un remate con torre y una altura más. Para la planta baja, se destinó espacios con soportales y galerías en el primer piso. En el segundo piso cuentan con ventanas pareadas unidas por una sencilla soldadura. Todo el juego de vanos adintelado, abiertos en la fachada, queda roto por los tres arcos de ladrillo con que se cierra la torre. En la actualidad, continúa ejerciendo su función docente.

En segundo lugar, está el desaparecido colegio de los hermanos de la Salle, que estaba compuesto por dos alas unidas a una eje central, aunque aquí formando un ángulo recto. Tiene tres plantas con una doble escalera en la zona central que permite el acceso exterior al primer piso que al igual que en la planta baja están recorridos por cuerpos porticados sostenidos por dos columnas con zapata. A nivel del segundo piso se coloca una gran terraza poligonal con ornamentación de bolas. En este piso se abren ventanas pareadas rematadas por cornisa y se corona el cuerpo central con torre. En este piso se abren ventanas pareadas rematadas por cornisa y se corona el cuerpo central con torre.

En todo el conjunto se respeta el ritmo de vanos adintelados y se caracteriza por la influencia de los elementos de la arquitectura popular. Actualmente en el emplazamiento de este colegio se levanta la fundación laboral de minusválidos “Santa Bárbara”.

### **2.3.3. El periodo de la dictadura franquista, Plan de vivienda de los años 50.**

En los años 50 la llamada “Ilera de Pachón”, terreno perteneciente a las posesiones que en Ujo tenía la familia Arias-Argüello, queda reducida a lo que hoy es su casa y finca. El Ministerio de la Vivienda adquiere estos terrenos para la construcción de viviendas obreras, también conocidas por las Colominas, nombre que reciben del constructor que dirigió las obras. Estas viviendas se construyeron para trabajadores de las distintas empresas mineras: Sociedad Hullera Española, Hulleras de Turón y Minas de Figaredo. Existen otras similares en pueblos del entorno como Santa Cruz o Figaredo, entre otros.

Si la falta de vivienda era notable en la época, dado el crecimiento demográfico provocado a su vez por el crecimiento industrial, también lo era el interés de las empresas por dar a sus trabajadores una vivienda digna, medida heredada de empresas como la Sociedad Hullera Española.

El barrio de San José, así llamado al conjunto de estas viviendas, baja desde la Carretera General hasta el río bordeando la finca de la familia Arias- Argüello, delimitándola un muro. Tiene un trazado geométrico similar a otros de la época. En cuanto a la morfología del mismo, este cuenta con diferentes calles perpendiculares y paralelas, que se diferencian entre sí por las letras del abecedario: A, B, C, D, E correspondiendo cada una de ellas a la empresa y a la población de origen: Ujo, Figaredo y Turón.

Estas viviendas se entregan en 1952 y poco después, concretamente en junio 1953, el barrio se ve anegado por las aguas del río Caudal. El río soportaba el deshielo de Pajares y San Isidro sufriendo así con frecuencia varias crecidas. La falta de defensa que por aquel entonces carecía dicho barrio, hace que las crecidas del río se llevaran los pabellones próximos a este. (Grupo de trabajo Historia de los Lunes, 2002)

#### **2.3.4. Plan de vivienda de protección pública de la Vega de Ujo.**

En el año 1983 se proyecta la construcción de una serie de viviendas de promoción estatal en la zona de la Vega de Ujo, conformando así la última expansión urbana de la localidad. Sobre una parcela de aproximadamente treinta cinco mil metros cuadrados donde según el PGOU del concejo de Mieres de aquellos años, tenían establecidas una serie de ordenanzas, las cuales dichas edificaciones cumplieron. Desde el número máximo de aparcamientos, regido este por el baremo de 1 o 1,5 plazas por cada vivienda construida, el número máximo de cuatro plantas por cada edificación o la separación mínima entre los bloques entre otras ordenanzas. Es importante recalcar una de las ordenanzas mencionadas anteriormente, la referida a la separación mínima entre bloques, dado que según establece el PGOU en vigor en la década de los 80 se establecía la plena libertad para la ordenación de volúmenes de viviendas.

En cuanto a los objetivos que se llevaron a cabo, se trata de lograr un carácter lo más unitario posible en cuanto a la imagen del conjunto y, por otra parte, se trata de conseguir un carácter eminentemente urbano en la agrupación para consolidar la parcela de la zona de la Vega de Ujo.

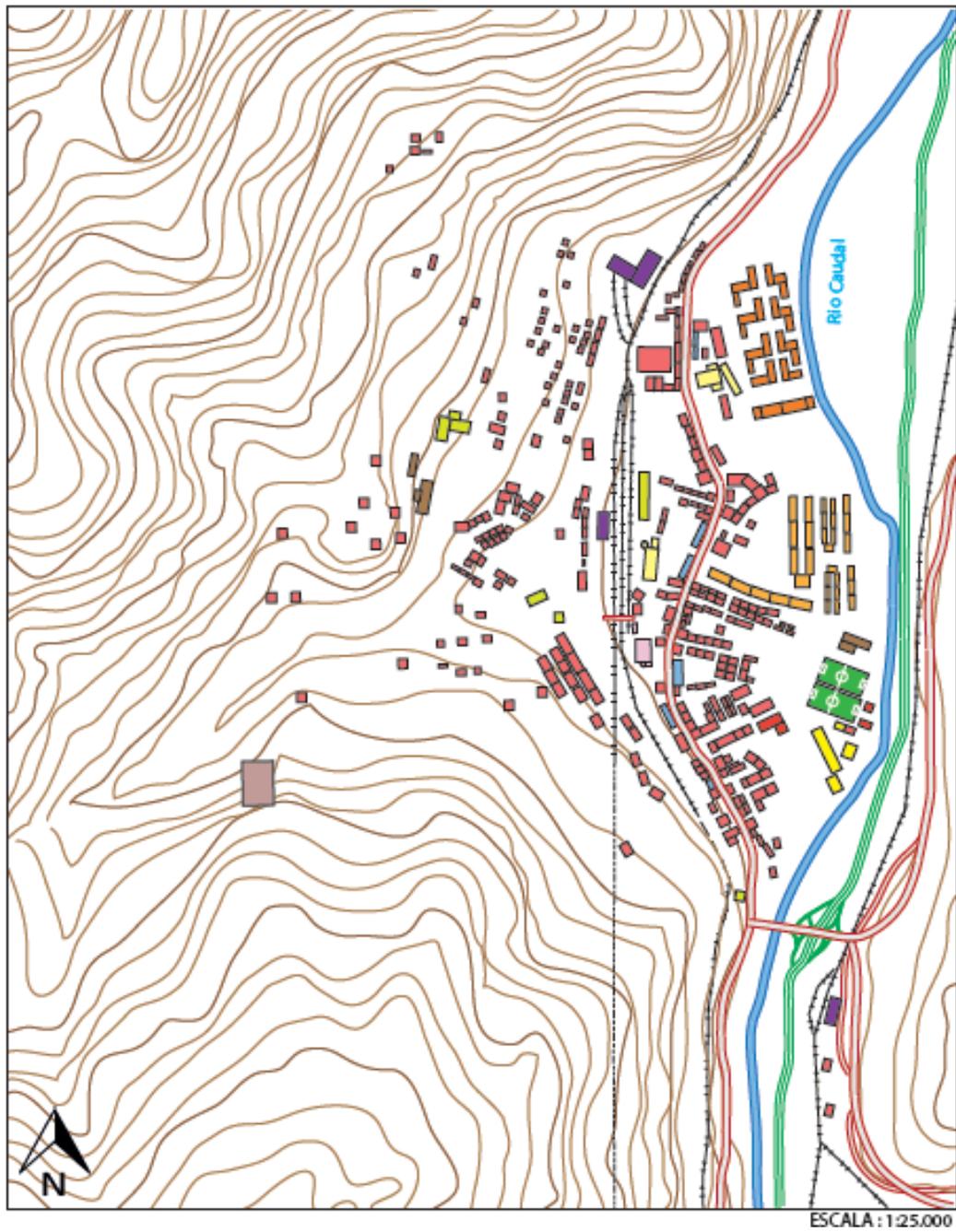
En cuanto a la descripción de este barrio, cabe destacar que está formado, por una parte, por varios conjuntos de bloques de viviendas en forma de “L” generando entre ellos varias plazas. En la parte sur del mismo está formado un conjunto de viviendas en orientación oeste-este actuando de delimitador del mismo. El carácter urbano que adquiere este conjunto de viviendas se obtiene, por una parte, por medio de la disposición de un bulevar central en dirección norte-sur y va articulando los diferentes espacios más recogidos que van apareciendo en sus laderas.

Este bulevar central, mantiene un carácter eminentemente peatonal y desemboca en cada uno de sus extremos, en sendos espacios de uso público. En su extremo sur, este espacio público mantiene un carácter de plaza apoyada por edificación y en su extremo norte desemboca en otro espacio, en este caso más abierto, que une el bulevar con la dotación que en un futuro se dispondrá en la zona.

Por otro lado se incluyen soportales y locales comerciales en los bajos de los edificios del bulevar central del barrio, dado que se trata de las zonas con más transcurso de viandantes. Con esto se pretende dar un carácter vivo al barrio de La Vega para potenciar el mismo. (Fernández José Carlos 1983)

# UJO

Plano de la localidad hacia el año 2000



LEYENDA

<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span> Instalaciones industriales	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black;"></span> Edificios públicos
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: lightyellow; border: 1px solid black;"></span> Antiguas instalaciones industriales	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: lightcoral; border: 1px solid black;"></span> Edificios residenciales
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: purple; border: 1px solid black;"></span> Instalaciones ferroviarias	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black;"></span> Plan de vivienda de los años 50 (B° San José)
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: lightblue; border: 1px solid black;"></span> Antiguos edificios para los trabajadores "Los Cuarteles"	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: darkorange; border: 1px solid black;"></span> Plan de vivienda protección pública "La Vega de Ujo" (1986)
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: lightgreen; border: 1px solid black;"></span> Edificios de HUNOSA	
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: brown; border: 1px solid black;"></span> Centros educativos	CARRETERAS Y FERROCARRILES
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: tan; border: 1px solid black;"></span> Cementerio	<span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px solid red; margin-right: 5px;"></span> Carreteras
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: pink; border: 1px solid black;"></span> Edificios Religiosos	<span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dashed green; margin-right: 5px;"></span> Autopistas
	<span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Líneas de ferrocarril

Figura 12: Plano de la localidad de Ujo hacia el año 2000. *Elaboración propia.*

### **3. Conclusiones.**

En el presente trabajo, se han reflejado las diferentes transformaciones urbanas que ha sufrido la localidad de Ujo a lo largo del siglo XX. Desde el auge de la minería en Asturias, con el establecimiento en esta localidad de la gerencia y oficinas de la desaparecida Sociedad Hullera Española, pasando por la electrificación del ferrocarril en la década de los años 20 entre otros acontecimientos, se pretende ver la importancia que éstos han tenido en el desarrollo de las cuencas mineras de Asturias.

Ligado a estas circunstancias durante la primera mitad del siglo XX se incrementó notablemente la población de Ujo, lo que llevó a las diferentes empresas establecidas en ésta a la creación de viviendas para los trabajadores como también dotar a la localidad de nuevos equipamientos, como economatos, colegios, etc. Ante este crecimiento demográfico no solo hubo actuación por parte de las empresas, si no que ante la gran demanda de vivienda existente, obligó al Estado a la creación de los planes de vivienda para los trabajadores, cuyo reflejo en Ujo se plasmó en lo que se conoce como barrio de San José, popularmente conocido por “Les Colomines”.

En la década de los años 60 con la creación de HUNOSA , se establece un antes y después en la minería asturiana , comenzando el declive del sector , cuyo efecto en la localidad se plasmó con un descenso de la población Posteriormente una vez restablecida la democracia en nuestro país, concretamente en 1983, por actuación del Ministerio de Obras y Urbanismo del Gobierno de España, se llevó a cabo la última gran expansión urbana de la localidad, el Plan de vivienda de protección pública de La Vega de Ujo.

El papel tanto de las diferentes empresas localizadas en Ujo, como de las diferentes instituciones, han ido marcando a lo largo de todo el siglo XX el desarrollo urbano de la misma. Además en la actualidad se conservan gran parte de los edificios, equipamientos e infraestructuras lo que nos permite ver las diferentes etapas de la historia de Ujo.

#### 4. Bibliografía.

CABALLERO GONZALEZ E. (2011): ‘ ‘ Cambios demográficos y reconversión industrial asociados al cambio de modelo energético: fin de la actividad minera en Asturias ‘ ‘. *Revista Eubacteria, Universidad de Murcia*. Murcia.

DIAZ-FAES INTRIALGO M. (1979). *La minería de la hulla en Asturias*. Universidad de Oviedo, Servicio de publicaciones. Oviedo.

FERNÁNDEZ JOSE CARLOS (1983):” Estudio detalle entre la carretera de Ujo a Santullano y el río Caudal conocida como la Vega de Ujo”.*Archivo municipal del Ilmo Ayuntamiento de Mieres*.Mieres.

FLORES, J M<sup>a</sup> (SIN FECHA): *Estaciones de Asturias: arquitectura y patrimonio humano*. Archivo del museo del ferrocarril de Asturias. Gijón.

GRUPO DE TRABAJO HISTORIAS DE LOS LUNES (2007): *Próxima parada: Ujo*. Ediciones Nobel S.A. Ujo (Mieres).

GRUPO DE TRABAJO HISTORIAS DE LOS LUNES (2002): *Ujo, en blanco y negro, contado por mujeres*. Grupo de trabajo ‘ ‘Historia de los Lunes’ ‘. Ujo (Mieres).

MARTIN VAZQUEZ F; DIEZ GONZALEZ R (2015).*Desarrollo industrial de Mieres: Segunda mitad del siglo XIX*. Ilmo. Ayuntamiento de Mieres, Centro cultural y deportivo mierense. Mieres.

MUÑIZ SANCHEZ J. (2006):” El ferrocarril minero de la Sociedad Hullera Española en Aller (Asturias) como articulador del espacio social ‘ ‘. *IV Congreso de la Historia Ferroviaria*. Málaga.

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA (1902):” Acta del consejo de dirección de la SHE, sobre el sorteo de viviendas para los trabajadores”. *Archivo histórico de HUNOSA*. Langreo, Pozo Fondón.

### **Otras fuentes consultadas.**

ILUSTRISIMO AYUNTAMIENTO DE MIERES (1983): “Sesiones plenarias del 13/9/1983 y del 8/11/1983, estableciéndose modificaciones parciales al barrio de la Vega de Ujo y la aprobación definitiva del mismo respectivamente”. *Ilmo. Ayuntamiento de Mieres*. Mieres.

Archivo digital de fotografía aérea del Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo.

### **Recursos electrónicos.**

[www.ayto-mieres.es](http://www.ayto-mieres.es)

[www.ine.es](http://www.ine.es)

[www.elcomercio.es](http://www.elcomercio.es)

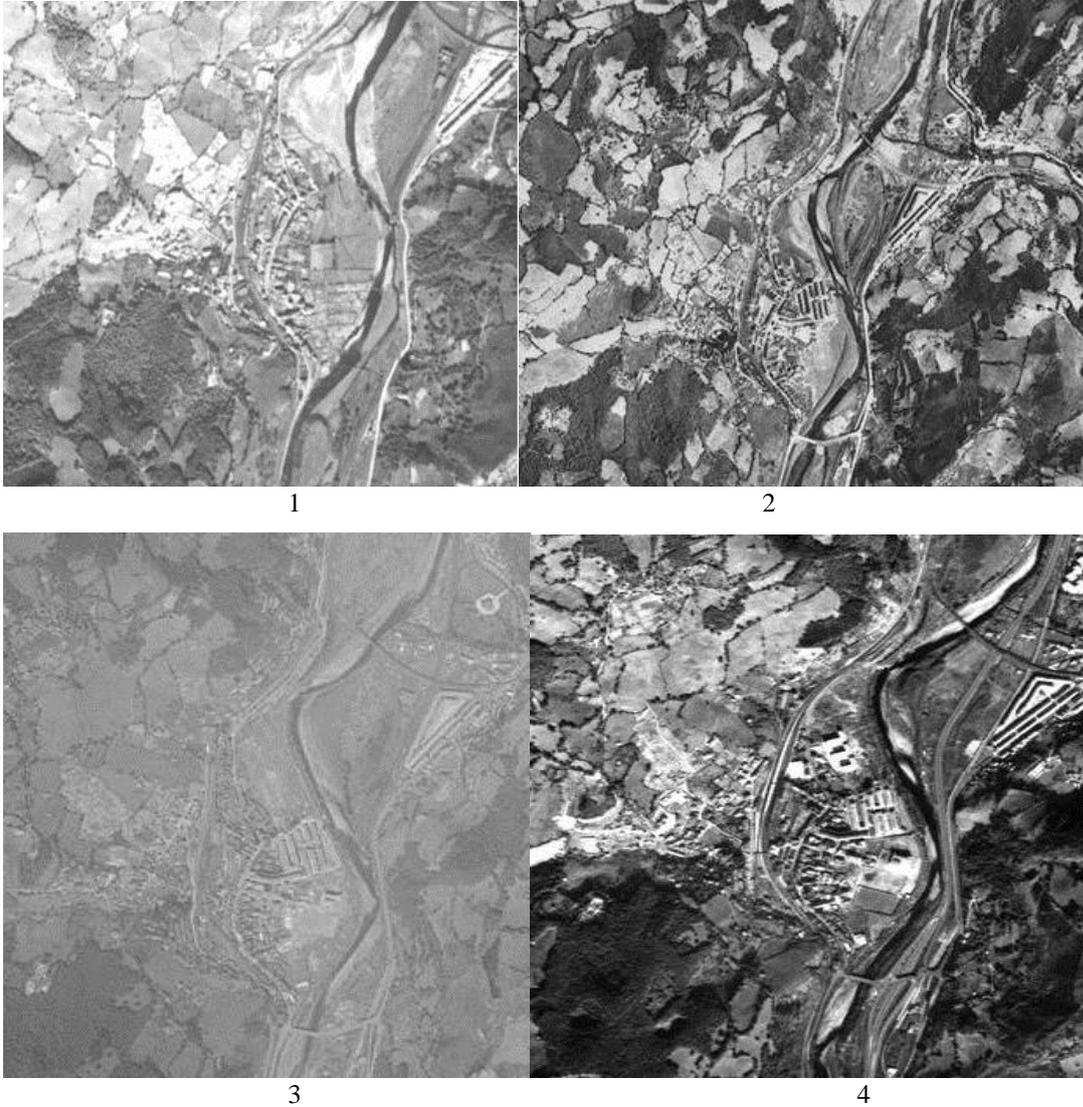
<http://www.docutren.com/>

<http://www.archivohistoricominero.org/>

[www.asturias.es](http://www.asturias.es)

## 5. Anexos.

### ANEXO 1. Fotografías aéreas de la localidad de Ujo de los vuelos; 1945 serie A, 1957 Serie B, vuelo de la Diputación (1969) y vuelo del año 1985.



(1) Fotografía aérea del vuelo de 1945 serie A ; (2) Fotografía aérea del vuelo 1957 serie B ;(3) Fotografía aérea del vuelo de la Diputación del año 1969 y (4) Fotografía aérea del vuelo del año 1985.

*Fuente: Archivo digital de fotografía aérea del Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo*

**ANEXO 2. Fotografías aéreas de la localidad de Ujo de los vuelos; 1990, 1994 y 2002.**



1



2

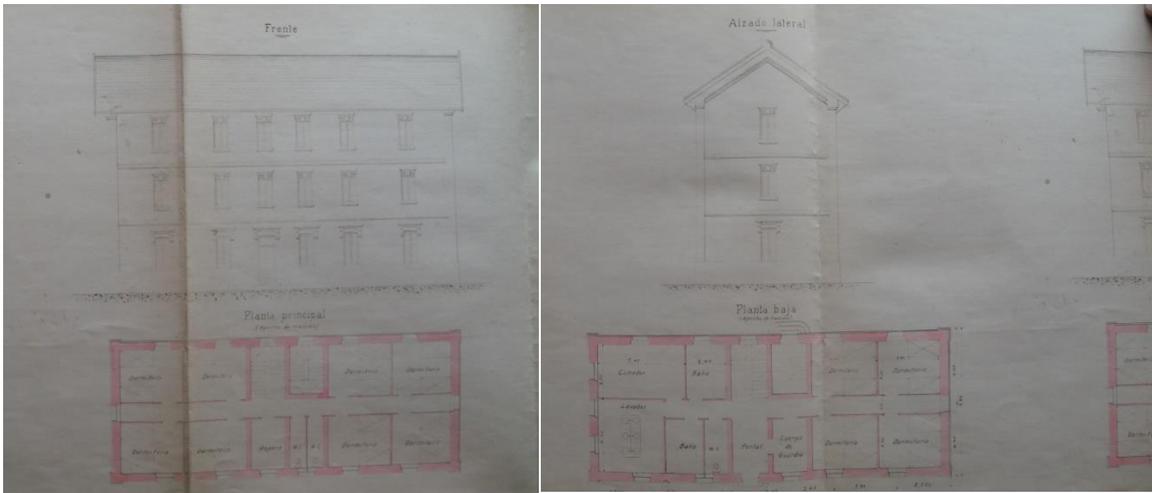


3

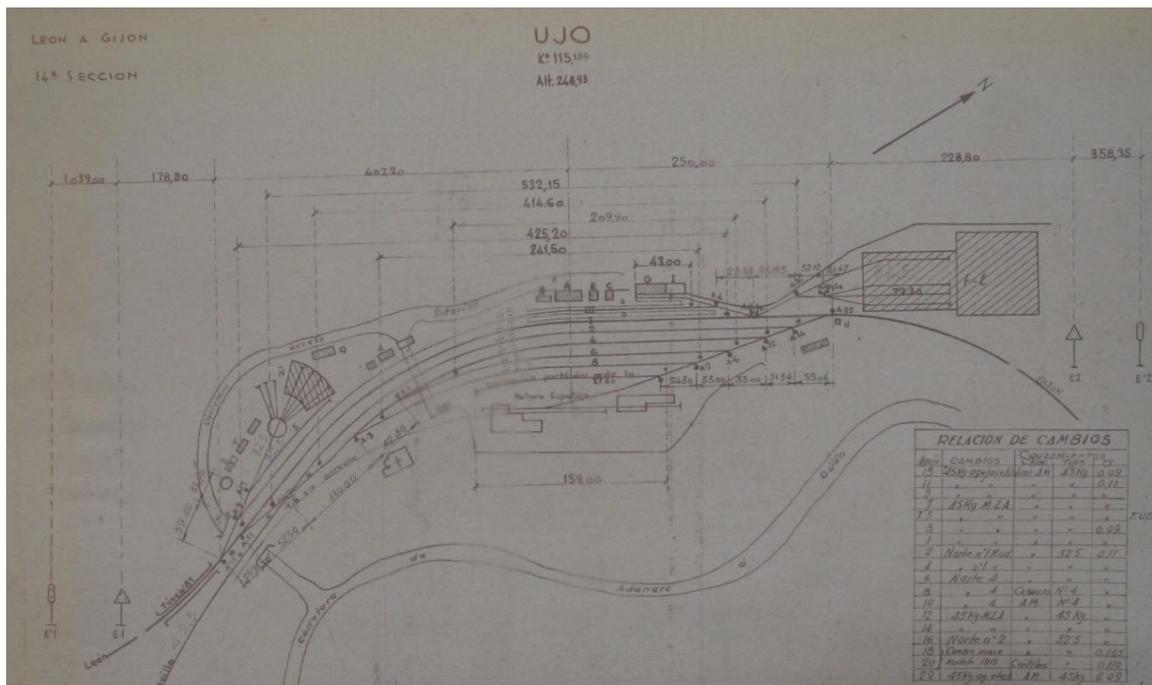
(1) Fotografía aérea del vuelo de 1990; (2) Fotografía aérea del vuelo de 1994; (3) Fotografía aérea del vuelo del 2002.

*Fuente: Archivo digital de fotografía aérea del Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo*

### ANEXO 3. Fotografías de las diferentes instalaciones ferroviarias e infraestructuras



Plano de la desaparecida casa de los agentes de tracción. Fuente: *Museo del Ferrocarril de Asturias*.



Plano de las diferentes instalaciones ferroviarias en Ujo en 1959. Fuente: *Museo del Ferrocarril de Asturias*.