

Siguiendo la vía

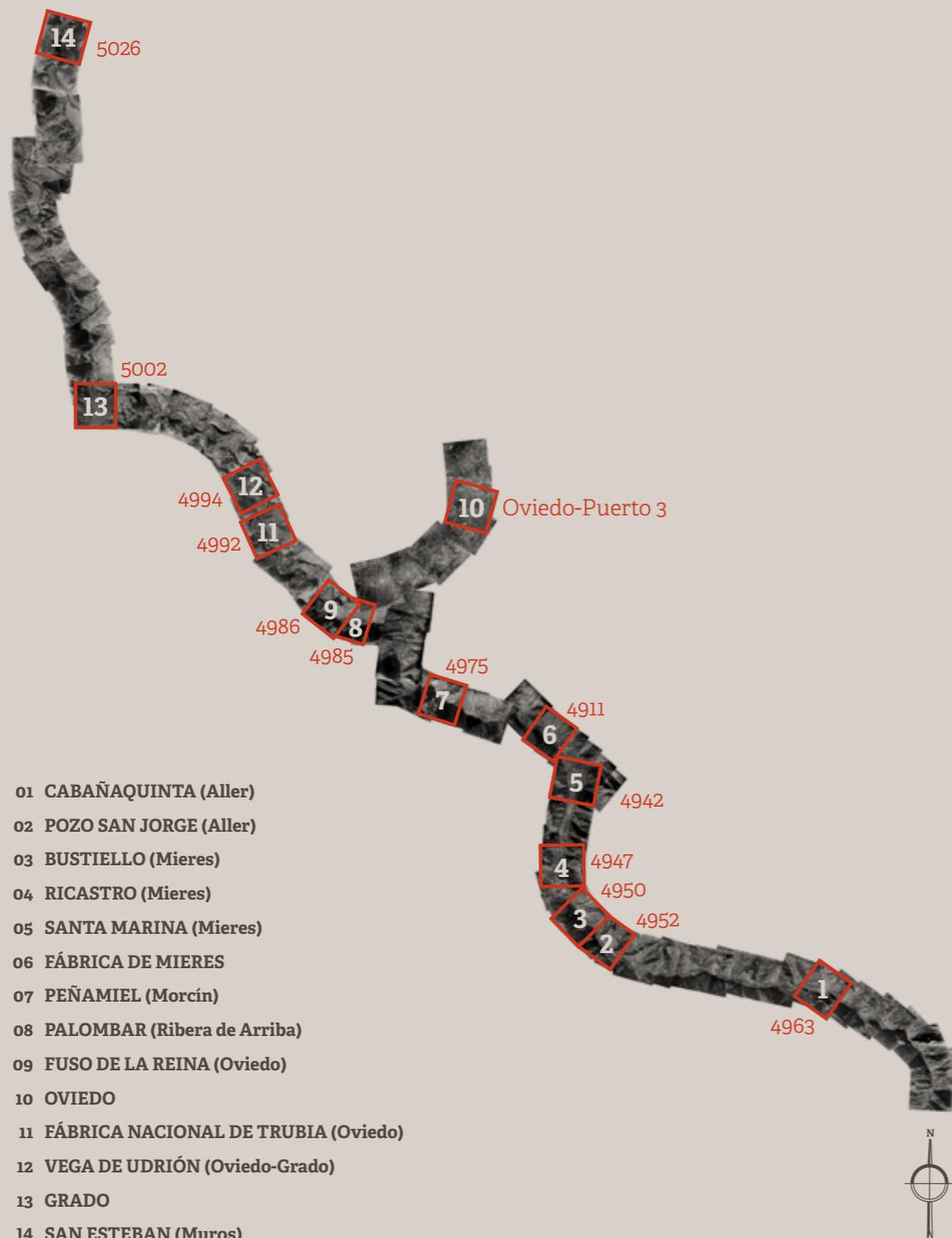
FOTOS AÉREAS DEL
FERROCARRIL VASCO ASTURIANO

—1958—



Fotogramas incluidos
en esta publicación

Vuelo del ferrocarril Vasco Asturiano



Siguiendo la vía

FOTOS AÉREAS DEL
FERROCARRIL VASCO ASTURIANO
—1958—

La exposición *Siguiendo la vía* propone un viaje temporal y espacial en el ferrocarril Vasco Asturiano. Desde la ventanilla del popular Vasco, bordeando las vegas de los ríos Aller, Caudal y Nalón, se nos revela una Asturias en la que aún conviven los usos agrarios tradicionales del espacio con la actividad industrial, al tiempo que se vislumbra ya el inicio del aprovechamiento urbanístico intensivo.

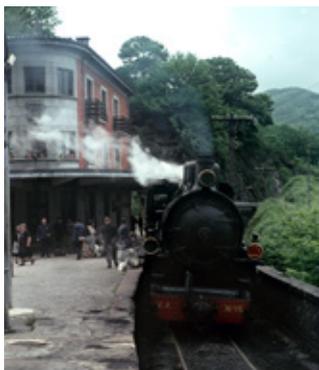
Las singulares fotografías aéreas que conforman esta exhibición, amablemente cedidas por Adif al Museo del Ferrocarril de Asturias a través del Archivo Histórico Ferroviario, provocan inmediatamente un disfrute contemplativo derivado de los valores estéticos del objeto fotográfico en sí mismo, al tiempo que, su contenido, el paisaje detenido, apela a la evocación y la nostalgia. Además la fotografía aérea muestra de forma objetiva los componentes del paisaje, sus cualidades y sus interrelaciones. Por lo tanto, el valor científico y documental de estos fotogramas, excepcionales por su tamaño y número, es altísimo.

La percepción del espacio desde la movilidad del vuelo que sigue la vía del ferrocarril, supone una visión diferente de la que proporciona la fotografía terrestre. Para transmitir al público esta idea de movimiento, se ha diseñado una museografía, una forma de presentar las imágenes en el espacio, que,

siguiendo la vía, reproduce su trazado. Se crea así, una secuencia espacial que permite pasar del instante de lo fotografiado al proceso, al movimiento asociado al ferrocarril. A lo largo de este viaje en el Vasco se destacan una serie de hitos que captarían nuestra atención si los contemplásemos desde el tren. De estos, que comprenden elementos del paisaje, estaciones o instalaciones industriales, se muestran fotografías terrestres que sirven al espectador como referencia espacial y temporal.

El hallazgo casi fortuito del conjunto de imágenes que ahora se muestran, certifica, para quienes trabajamos en la preservación del patrimonio cultural, que no todo está descubierto, que aún hay sótanos que guardan tesoros y hojas que se ocultan en los bosques. La labor conjunta de los equipos técnicos del Observatorio del Territorio de la Universidad de Oviedo y del Museo del Ferrocarril de Asturias, creemos que da respuesta a la amable generosidad de los responsables de Adif, que han permitido poner a disposición de la sociedad este importantísimo patrimonio, hasta ahora desconocido. Así, desde el convencimiento compartido de que difundir el patrimonio es permitir la apropiación de éste por parte de los ciudadanos, se presenta esta exposición, como el mejor modo de recuperar y transmitir en todos sus valores a la sociedad el testimonio que ofrecen estas excepcionales fotografías.

El ferrocarril Vasco Asturiano



Tren del Vasco en la estación de Fuso de la Reina, con las *carretonas* y otros pasajeros en el andén.

La fotografía aérea

La Sociedad General de Ferrocarriles Vasco Asturiana fue creada en Oviedo en 1899 por un grupo de capitalistas vascos y asturianos. El objetivo principal de este ferrocarril de vía estrecha era transportar el carbón de las cuencas del Caudal y el Aller, sin someterse al monopolio que ejercía el Ferrocarril del Norte. Así se aseguraba un suministro económico y regular de hulla a la siderurgia bilbaína. Como punto de embarque se eligió el de San Esteban que se transforma, de este modo, en un gran puerto carbonero.

Su primer tramo, de Oviedo a San Esteban, entró en servicio en 1904. En 1935 se inauguró el último trozo, que llegaba hasta Collanzo, en el concejo de Aller. Se había planteado con el objetivo, nunca alcanzado, de atravesar la Meseta y conectar con las minas de carbón leonesas.

El «Vasco», como se conoció popularmente, no sólo llevó carbón. También permitió mejorar el transporte de viajeros y mercancías. Se transformó en el principal medio de comunicación con la capital asturiana y de todas las poblaciones a las que servía entre ellas. Famosos y celebrados fueron sus trenes especiales, ofertados con motivo de fiestas, ferias, partidos de fútbol, durante la temporada de baños de Las Caldas o para darse un chapuzón en la playa fluvial de Collanzo.

Una fotografía aérea es una imagen captada desde el aire que muestra los componentes del paisaje. Se convierte así en una fuente de la que se puede extraer gran cantidad de información.

Su inicio se sitúa en el siglo XIX cuando se produce la confluencia entre el desarrollo experimentado por la navegación aérea y la fotografía, lo que permitió abrir un gran abanico de posibles aplicaciones. Las primeras tomas fotográficas aéreas de las que se tiene constancia fueron realizadas desde globos cautivos a mediados del siglo XIX. Arrancaba con ellas una nueva forma de visualizar el territorio, que tuvo inicialmente una gran aceptación desde el punto de vista estético y turístico.

Fue en el campo militar donde más rápidamente se comprendieron las aplicaciones de la fotografía aérea. Desde finales del siglo XIX fue profusamente utilizada por parte de la inteligencia militar, tanto en periodos de paz como durante los conflictos bélicos. Como importante elemento estratégico, fueron sobre todo los ejércitos quienes controlaron el desarrollo de esta técnica y especialmente en las dos guerras mundiales supusieron un gran impulso en su uso.

La fotografía aérea también mostró su enorme utilidad en el ámbito civil desde los primeros momentos. En España, durante el siglo XX, el Estado la utilizó para completar el Mapa Topográfico Nacional o la cartografía parcelaria del Catastro. A partir de la década de 1940, tanto organismos oficiales como empresas públicas y privadas, comenzaron a demandar fotografía aérea. Este recurso facilitaba la elaboración de

planimetrías de detalle de forma rápida, especialmente en los casos de vinculación con operaciones de ordenación territorial y urbana o con la ejecución de obras públicas. También permitía realizar labores de fotointerpretación para conocer el estado de instalaciones o las características de un territorio concreto. Esta demanda generó el desarrollo de empresas especializadas en la obtención y procesado de imágenes aéreas.

Las fotografías aéreas de esta muestra son fotografías verticales. Fueron tomadas con la cámara posicionada perpendicularmente con respecto a la superficie terrestre. Esto ofrece como resultado algo parecido a la vista de un plano, con escala relativamente homogénea en toda la imagen captada. No obstante, hay que tener en cuenta que las características ópticas de las lentes de las cámaras producen distorsiones en los bordes de los fotogramas. Por tanto, la verticalidad absoluta solo se produce en el centro de la imagen.

El vuelo del ferrocarril Vasco Asturiano

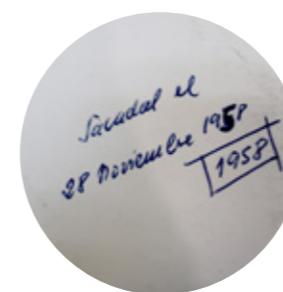
El vuelo, del que se conservan 85 fotogramas, fue un encargo que el ferrocarril Vasco Asturiano hizo a la empresa Trabajos Fotográficos Aéreos (T.F.A.). Se trataba de obtener una secuencia de fotografías aéreas verticales que cubrieran la línea férrea.

Se trata de un vuelo lineal, que sigue el trazado del Vasco Asturiano, procurando cierto solape entre fotografías, únicamente con la intención de dar continuidad y sin buscar una cobertura fotogramétrica.

Las fotografías se obtuvieron en 1958, en meses diferentes. Las fotografías de la línea de Collanzo a San Esteban fueron realizadas en noviembre. Por tanto, tienen sombras muy pronunciadas que ocultan elementos que hay en el territorio. Este fenómeno se intensifica en las zonas con orientación norte y relieves contrastados. Sin embargo, las fotografías del ramal a Oviedo, realizadas en julio, apenas tienen sombra y ofrecen una imagen más completa.

En la época del vuelo el ejército controlaba las imágenes aéreas de uso civil. Esto implicaba que se revisaba lo fotografiado y se eliminaban, incluso del negativo, los elementos que podían ser objetivos estratégicos como cuarteles, fábricas de armas y arsenales. No obstante, en este vuelo no se produjo esta intervención y se pueden ver la totalidad de las fotografías sin ningún tipo de censura.

Las cámaras fotográficas profesionales para la obtención de imágenes aéreas usaban con frecuencia película de 23 por 23 centímetros cuyo positivo en papel solía ser un contacto del mismo tamaño. Sin embargo, lo que ha llegado hasta hoy de este vuelo son ampliaciones que rondan los 100 por 100 centímetros, es decir un metro cuadrado. El gran tamaño condiciona su manejo y almacenaje, pero da lugar a una escala de representación de gran detalle, 1:2.000 aproximadamente, que permite un conocimiento minucioso y preciso del territorio fotografiado.



Imagotipo de TFA e inscripción en el reverso de uno de los fotogramas datando el vuelo.

01 CABAÑAQUINTA (Aller)

El ferrocarril de Tartiere

Fotograma 4963



Vista general de Cabañaquinta en 1960, con el tren del Vasco saliendo de la estación. Postal comercial. Museo del Ferrocarril de Asturias.



El ferrocarril Vasco Asturiano alcanzó el valle del Aller en 1934. El propósito inicial declarado era continuar hacia la Meseta, comunicar con las minas de carbón leonesas y enlazar con el ferrocarril de La Robla. Nunca alcanzó este objetivo y Collanzo es la última estación de la línea.

No obstante, el Vasco sí sirvió a los intereses de las empresas mineras de la zona que contaron con varios apartaderos industriales para cargar su carbón. Benefició, sobre todo, a la Sociedad Industrial Asturiana (S.I.A.), promovida por José Tartiere, accionista a su vez del Vasco Asturiano. Por su parte, Cabañaquinta, como capital del concejo, fue uno de los principales puntos de parada.

Industrial y minero

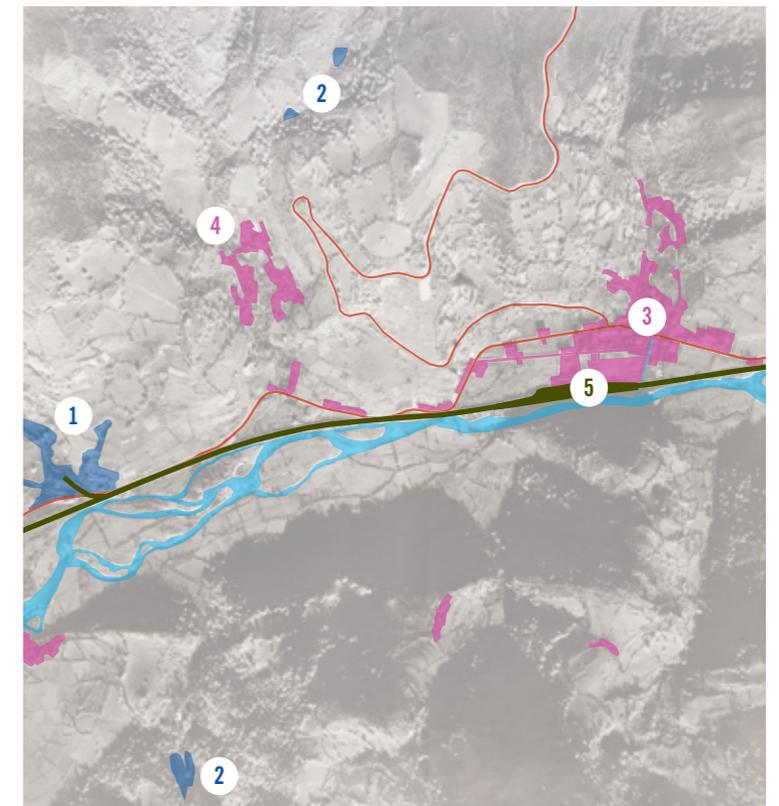
- 01 Santa Ana (S.I.A.)
- 02 Minería de montaña

Residencial y equipamientos

- 03 Cabañaquinta
- 04 Serrapio

Ferrocarril Vasco Asturiano

- 08 Estación de Cabañaquinta



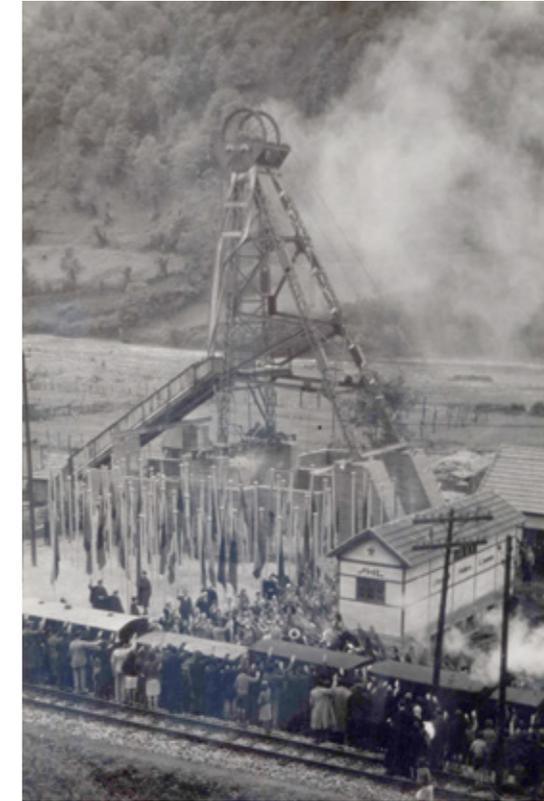
02 POZO SAN JORGE (Aller)

1940-2018. La minería en el valle del Aller

Fotograma 4952



Las minas de la compañía Sociedad Hullera Española (S.H.E.) ocupaban gran parte del valle del Aller. Su propietario, el Marqués de Comillas, era también accionista principal del Ferrocarril del Norte. Esta compañía utilizó inicialmente un ferrocarril minero propio para enlazar con el Norte en Ujo y llevar sus carbones, entre otros destinos, hasta el puerto de San Juan de Nieva. Luego, también aprovecharía el Vasco. Otras compañías estuvieron presentes en esta zona. Así, la Sociedad Industrial Asturiana contó con numerosas concesiones y Hulleras del Turón explotó un grupo en Piñeres. Ambas empresas estaban vinculadas accionarialmente al Vasco Asturiano.



Inauguración de la profundización del Pozo San Jorge (S.H.E.). 1940.
Fotografía: Adolfo L. Arman. Museo del Ferrocarril de Asturias.

Industrial y minero

- 01 Pozo San Jorge (S.H.E.)
- 02 Pozo Santiago (S.H.E.)
- 03 Escombrera (S.H.E.)
- 04 Minería de montaña (S.H.E.)

Residencial y equipamientos

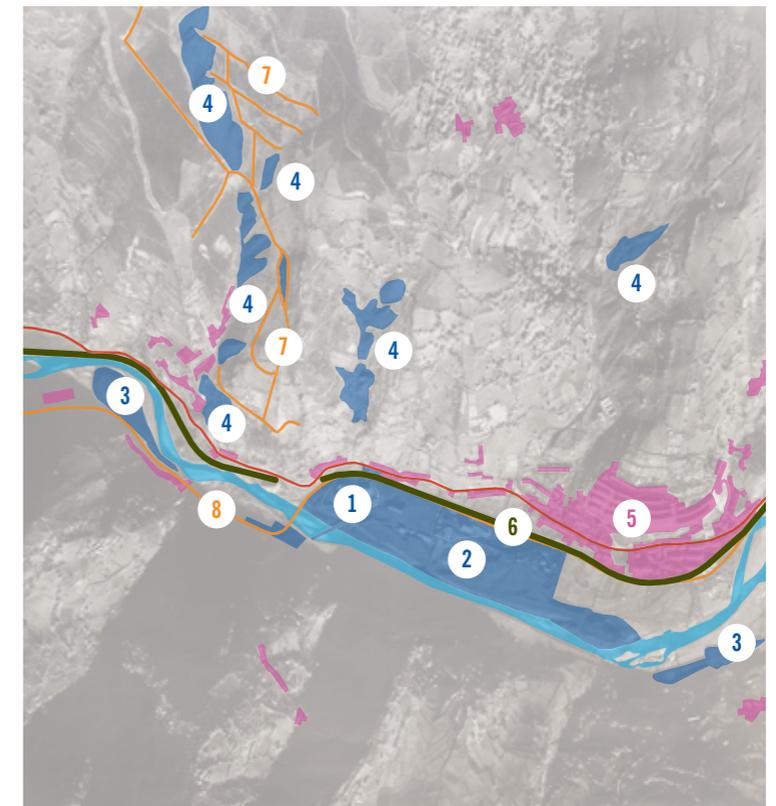
- 05 Caborana

Ferrocarril Vasco Asturiano

- 06 Apeadero de Caborana

Otros ferrocarriles

- 07 Minería de montaña (S.H.E.)
- 08 Minero (S.H.E.)



03 BUSTIELLO (Mieres)

1892. Poblado para obreros ejemplares



Fotograma 4950



Vista del poblado minero de Bustiello hacia 1920.
Museo del Ferrocarril de Asturias.



En 1891 la empresa Sociedad Hullera Española pretendió crear un ayuntamiento propio con las localidades que formaban su coto minero. El poblado de Bustiello, diseñado por la

compañía y levantado entre 1892 y 1925, estaba destinado a ser su capital. Aunque el nuevo ayuntamiento se frustró, el poblado se convirtió en el escaparate de la empresa.

Bustiello constituye un claro ejemplo de paternalismo industrial, con una tipología de vivienda obrera de promoción empresarial excepcional. Estas casitas pareadas que contaban con un pequeño huerto, eran entregadas en alquiler sólo a trabajadores de probada ejemplaridad, que llevaran más de diez años al servicio de las minas, que no hubiesen participado en conflicto alguno y observasen una conducta moral acorde con el ideario católico de la empresa.

Industrial y minero

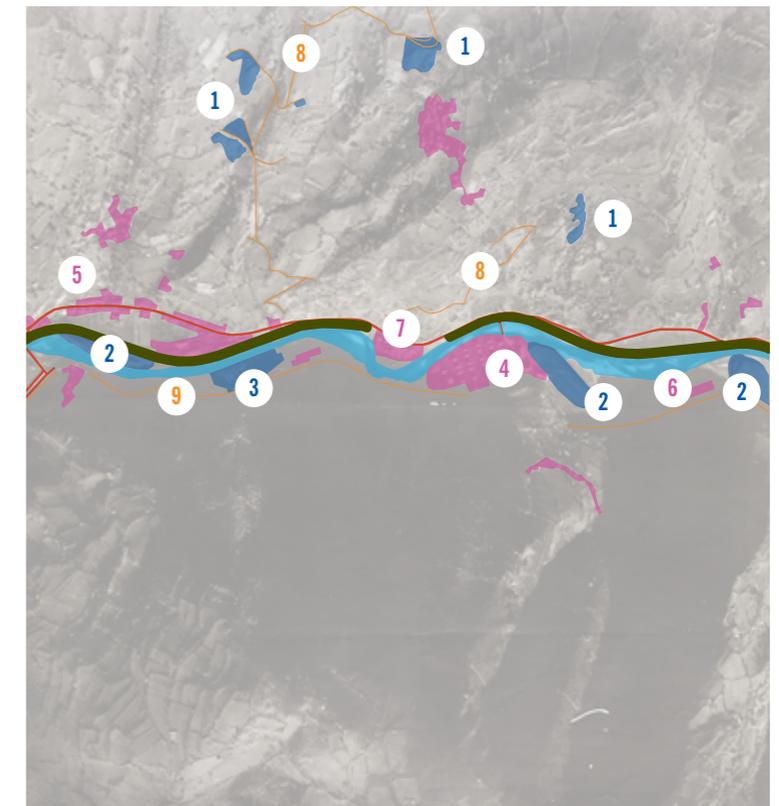
- 01 Minería de montaña (S.H.E.)
- 02 Escombreras (S.H.E.)
- 03 Instalaciones mineras (S.H.E.)

Residencial y equipamientos

- 04 Bustiello (S.H.E.)
- 05 Santa Cruz
- 06 Cuarteles de Santa Bárbara
- 07 Escuela, farmacia, hospital

Ferrocarril Vasco Asturiano

- 08 Minería de montaña (S.H.E.)
- 09 Minero (S.H.E.)



04 RICASTRO (Mieres)

El carbón del valle del Turón

Fotograma 4947



Trabajos en la escombrera de Ricastro hacia 1920.
Cortesía: Rubén Fidalgo.



A finales del siglo XIX la expansión de la minería en el valle del Caudal estaba condicionada por el monopolio que ejercía el Ferrocarril del Norte. Las compañías industriales se vieron obligadas

a buscar una alternativa para transportar sus carbones. Así nace el ferrocarril Vasco Asturiano, que permitió conducir el carbón extraído por la Sociedad Hulleras del Turón, filial de Altos Hornos de Bilbao, hasta el puerto de San Esteban.

Para evitar transbordos del mineral, un ramal ferroviario de Hulleras del Turón unía el lavadero de La Cuadriella con el Norte en Reicastro y el Vasco en Figaredo. A Reicastro llegaron también vagones con los estériles de las minas. Allí se acumularon durante años hasta formar una enorme escombrera.

Industrial y minero

- 01 Escombrera de Ricastro (S.H.T.)
- 02 Minas de Figaredo
- 03 Minas de Ortiz Sobrinos

Residencial y equipamientos

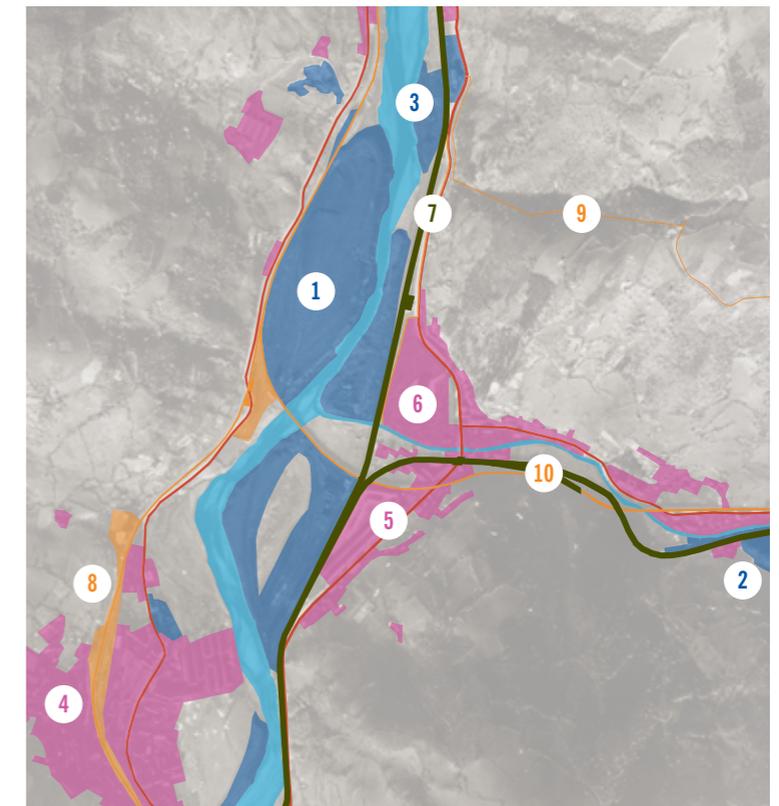
- 04 Ujo
- 05 Figaredo
- 06 Chalet de los Figaredo

Ferrocarril Vasco Asturiano

- 07 Estación de Figaredo

Ferrocarriles

- 08 Norte-Renfe
- 09 Minería de montaña
- 10 Ramales mineros (S.H.T.)



05 SANTA MARINA (Mieres)

1949. Viviendas para mineros

Fotograma 4942



Vista de Mieres con la barriada minera de Santa Marina en primer plano. 1958. Tarjeta postal Librería La Escolar. Museo del Ferrocarril de Asturias.

Las barriadas marcaron el crecimiento de los núcleos mineros en la década de 1950. Estas viviendas eran construidas por diferentes organismos públicos, en el marco de una política vinculada a la

doctrina social de Falange, que relacionaba vivienda con paz social. Se entregaban luego a las empresas mineras, que se encargaban de su adjudicación y gestión.

Los barrios mineros ocupaban habitualmente terrenos de escaso valor. Es el caso de Santa Marina, en Mieres, que se levantó sobre *Ilerones*, prados inundables en la vega del río Caudal. La vía del Vasco Asturiano separó durante años a Santa Marina del resto de Mieres, de tal forma que el camino a la población precisaba atravesar un gran paso a nivel.

Industrial y minero

- 01 Fundición Aguínaco
- 02 Pozo Barredo (Fábrica de Mieres)
- 03 Instalaciones mineras Tres Amigos

Residencial y equipamientos

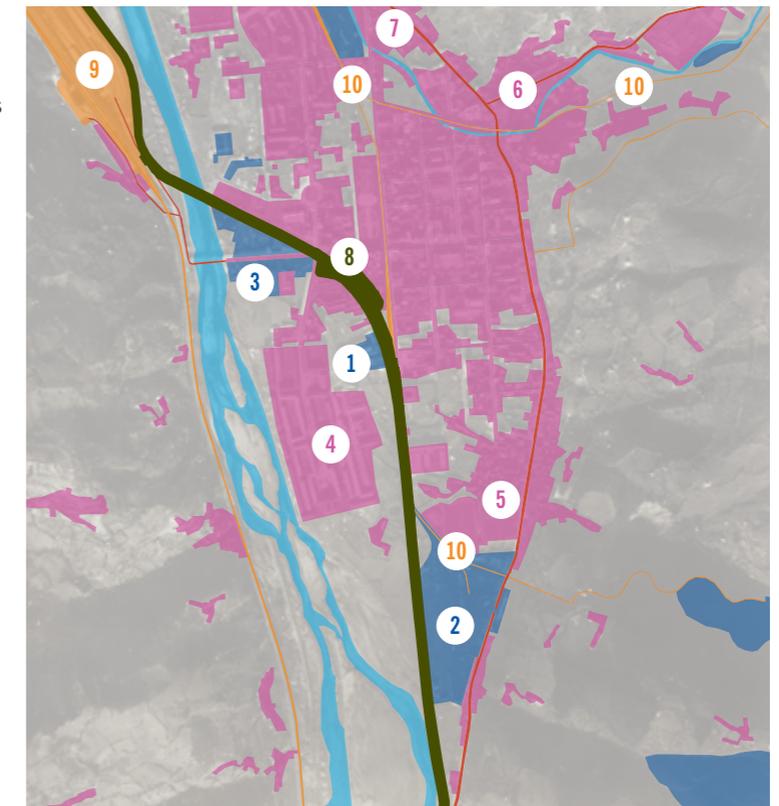
- 04 Barriada de Santa Marina
- 05 Barrio de La Villa
- 06 Barrio de Requejo
- 07 Barrio de Oñón

Ferrocarril Vasco Asturiano

- 08 Estación de Mieres

Ferrocarriles

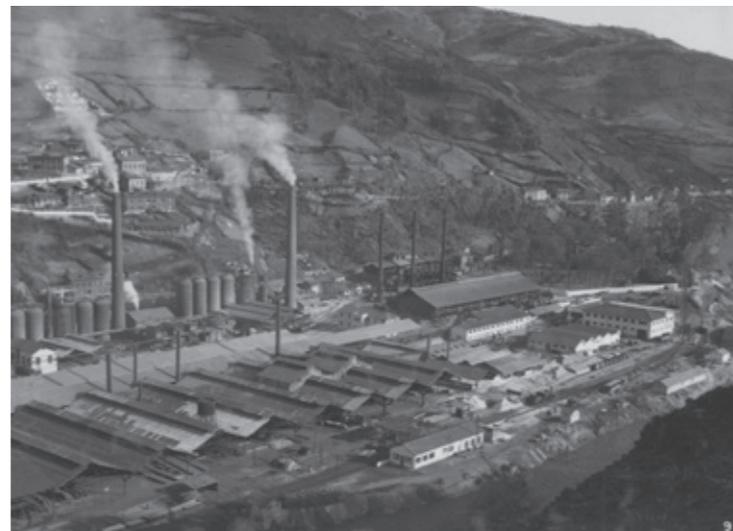
- 09 Norte-Renfe
- 10 Fábrica de Mieres



06 FÁBRICA DE MIERES

1844-1977. Carbón, hierro y acero

Fotograma 4911



Vista parcial de Fábrica de Mieres. 1954.

Museo del Ferrocarril de Asturias.

La Fábrica de Mieres, metalúrgica nacida a mediados del siglo XIX, tomó pronto el nombre de la localidad en la que se ubicó. Fue la principal impulsora del desarrollo industrial de la zona, donde se

conoció sencillamente como «Fábrica». Poseía también minas de carbón, esenciales para la producción del hierro y del acero, razón por la que las principales fábricas siderúrgicas se ubicaron inicialmente en las cuencas mineras.

Las instalaciones de Fábrica, situadas en la margen derecha del río Caudal, contaban con una amplia red de tendidos ferroviarios propios. Las vías de la factoría enlazaban con las de la Compañía del Norte en Abaña y con las del ferrocarril Vasco Asturiano en Mieres.

Industrial y minero

- 01 Siderúrgica Fábrica de Mieres
- 02 Ampliación Fábrica de Mieres
- 03 Pozo Llamas (Nueva Montaña Quijano)
- 04 Mina La Unión (mercurio)

Residencial y equipamientos

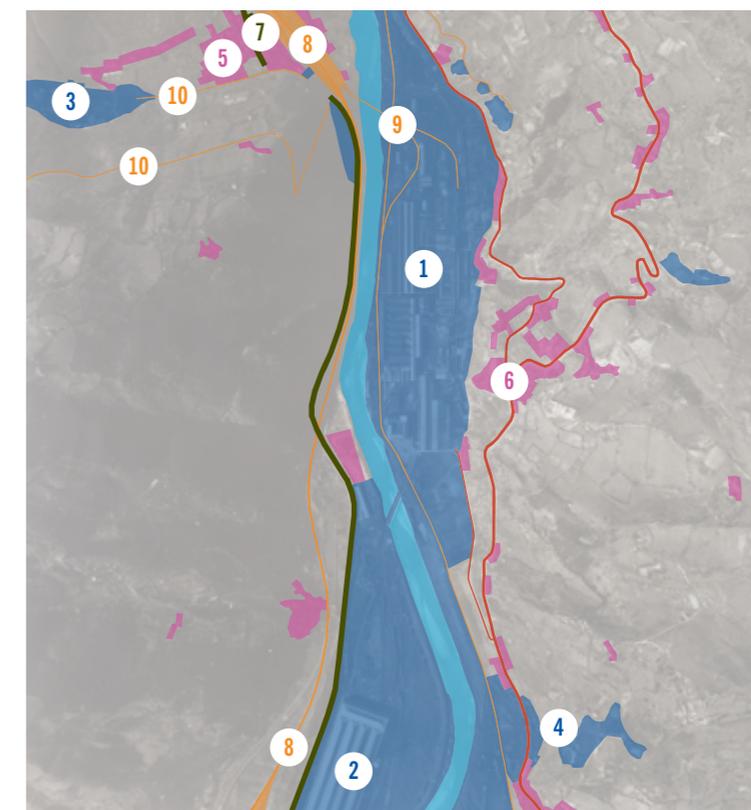
- 05 Abaña
- 06 La Rebollá

Ferrocarril Vasco Asturiano

- 07 Estación de Abaña

Ferrocarriles

- 08 Norte-Renfe
- 09 Fábrica de Mieres
- 10 Mineros



07 PEÑAMIEL (Morcín)

1927. «Para menos que el tren en Peñamiel»

Fotograma 4975



Estación de Peñamiel, con el tren saliendo de la misma, hacia 1957.

Fotografía Trevor Rowe.
Museo Vasco del Ferrocarril.



La estación de Peñamiel se creó para un doble objetivo. Por un lado facilitar el cruce de trenes, debido a la distancia entre las estaciones de Ablaña y Soto de Ribera. Por otro, dar servicio a una cantera que proporcionaba áridos para las obras del propio ferrocarril Vasco Asturiano.

Dada su escasa afluencia de viajeros, muchos trenes se detenían allí escasos segundos, por una mera cuestión de seguridad, para inmediatamente reanudar la marcha. Esta peculiar situación dio origen al dicho popular «Para menos que el tren en Peñamiel».

Industrial y minero

01 Cantera de Peñamiel

Residencial y equipamientos

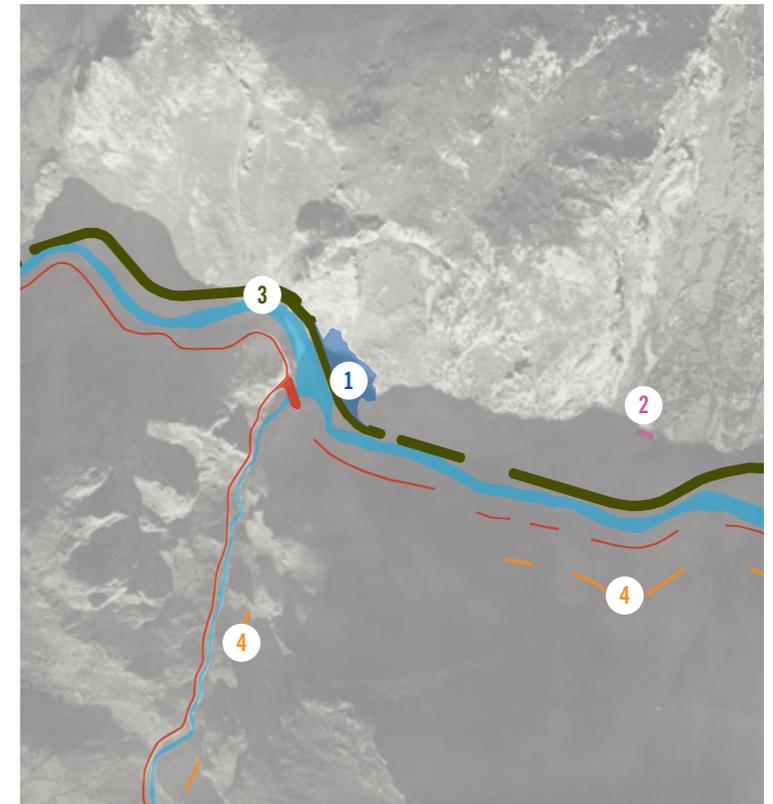
02 Valmenor

Ferrocarril Vasco Asturiano

03 Estación de Peñamiel

Ferrocarriles

04 Minero (Minas de Riosa)



08 PALOMBAR (Ribera de Arriba)

La recolección tradicional del maíz

Fotograma 4985



Cucas de maíz en la vega de Palombar. 1959.
Archivo EDP.



En numerosas fotografías, en los terrenos que bordean la vía, se pueden observar llamativos círculos dispuestos más o menos regularmente. Se trata de cañas de maíz, con fruto o sin él, agrupadas formando conos a la intemperie. De esta forma se protege la planta cortada de la humedad.

Es un modo de almacenaje que forma parte del sistema tradicional de recolección y aprovechamiento integral del maíz. Recibe distintas denominaciones según la zona de Asturias de que se trate: *cuca*, *pica*, *tuca* o *capiecha*, cuando es de pequeño tamaño, y *cucón* o *facina* cuando es más grande.

Agroganadero

- 01 Vega de Bueño
- 02 Vega de Palombar

Residencial y equipamientos

- 03 Palombar
- 04 Bueño

Ferrocarril Vasco Asturiano

- 05 Apeadero de Palomar



09 FUSO DE LA REINA (Oviedo)

Cruce de líneas

Fotograma 4986



Vista de la estación de Fuso, en la que se aprecia el cruce de líneas y el tren entrando en la estación hacia 1965.

Museo del Ferrocarril de Asturias.



Fuso es un peculiar enclave ferroviario donde se realizaba el empalme de las tres líneas del Vasco Asturiano a Collanzo, San Esteban y Oviedo. Por ello se construyó esta estación en un punto sin poblaciones relevantes a su alrededor.

El interesante inmueble de Fuso, de planta triangular, fue proyectado en 1947 por el arquitecto asturiano Rodríguez Bustelo. Contaba con dos pisos para residencia sobre las dependencias de la estación. Esta distribución, que primaba el uso residencial de las estaciones sobre el laboral, fue práctica habitual durante la Posguerra.

Agroganadero

01 Vega de Fuso

Industrial y minero

02 Azud Hidroeléctrica de Puerto

03 Canal Hidroeléctrica de Puerto

Residencial y equipamientos

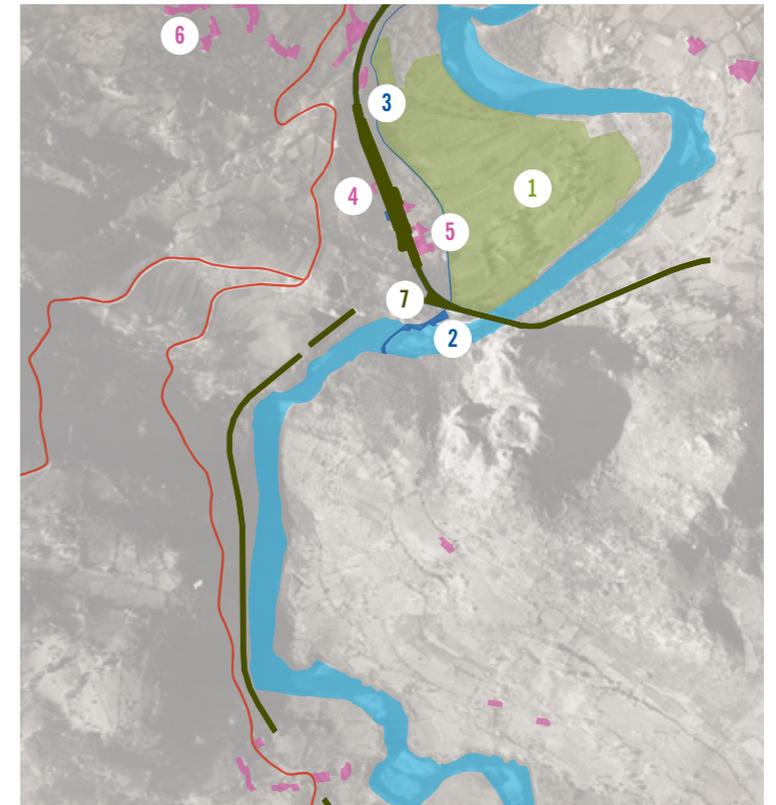
04 Fábrica de harinas

05 Fuso

06 Puerto

Ferrocarril Vasco Asturiano

07 Estación de Fuso de la Reina



10 OVIEDO

El tren cotidiano

Fotograma Oviedo-Puerto 3



Locomotora del Vasco Asturiano en el depósito de Oviedo Santo Domingo hacia 1960.

Museo del Ferrocarril de Asturias.

El Vasco Asturiano llegó a Oviedo en 1904 con un ramal de su línea principal. Tenía el doble objetivo de servir a la cercana capital de Asturias

y enlazar con la línea férrea hacia el oriente y el País Vasco. Además, en Oviedo se establecieron los depósitos y talleres principales de la línea.

Pronto este ferrocarril se convirtió en el protagonista del tráfico cotidiano de viajeros y mercancías, hasta llegar a crear una verdadera cultura en torno al Vasco. Era el tren que se tomaba para ir a estudiar, al médico, de compras y para trabajar. Incluso, alrededor del Vasco nace una específica figura femenina, las carretonas, mujeres que transportaban en el tren pequeños encargos de productos que sólo se podían adquirir en Oviedo, que les hacían desde los pueblos de la línea.

Industrial y minero

- 01 Fábrica de Armas de La Vega
- 02 Fábrica de Gas

Residencial y equipamientos

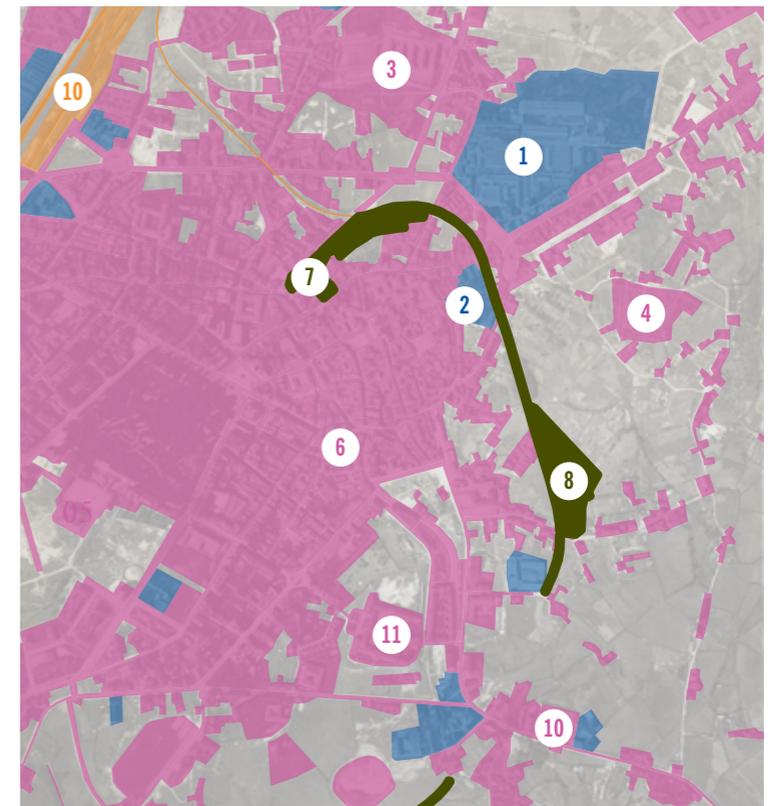
- 03 Cuartel militar de Pelayo (El Milán)
- 04 Colonia Fozaneldi
- 05 Plaza de España
- 06 Mercado y plaza de El Fontán

Ferrocarril Vasco Asturiano

- 07 Estación de Oviedo
- 08 Talleres de Santo Domingo

Ferrocarriles

- 09 Norte-Renfe
- 10 Económicos de Asturias



11 FÁBRICA NACIONAL DE TRUBIA (Oviedo)

1794. Fábrica de armas

Fotograma 4992



Vista de la Fábrica Nacional de Trubia hacia 1940.

Museo del Ferrocarril de Asturias.



La Fábrica Nacional de Trubia fue una industria de iniciativa estatal que nació para cubrir una parte importante de las necesidades armamentísticas españolas, especialmente en el campo de la artillería. Esta

industria convirtió a Trubia en un verdadero pueblo-fábrica, donde todos los servicios eran proporcionados y gestionados por la empresa: vivienda, escuela, economato, lugares de ocio...

El ferrocarril Vasco Asturiano fue la última línea férrea que dio servicio a la fábrica, cuando ésta ya llevaba más de un siglo funcionando. Antes, el ferrocarril del Norte y la línea industrial de Quirós ya habían proporcionado a la factoría capacidad de transporte. El Vasco permitió completar este sistema.

Industrial y minero

- 01 Fábrica Nacional de Trubia
- 02 Química del Nalón
- 03 Central hidroeléctrica

Residencial y equipamientos

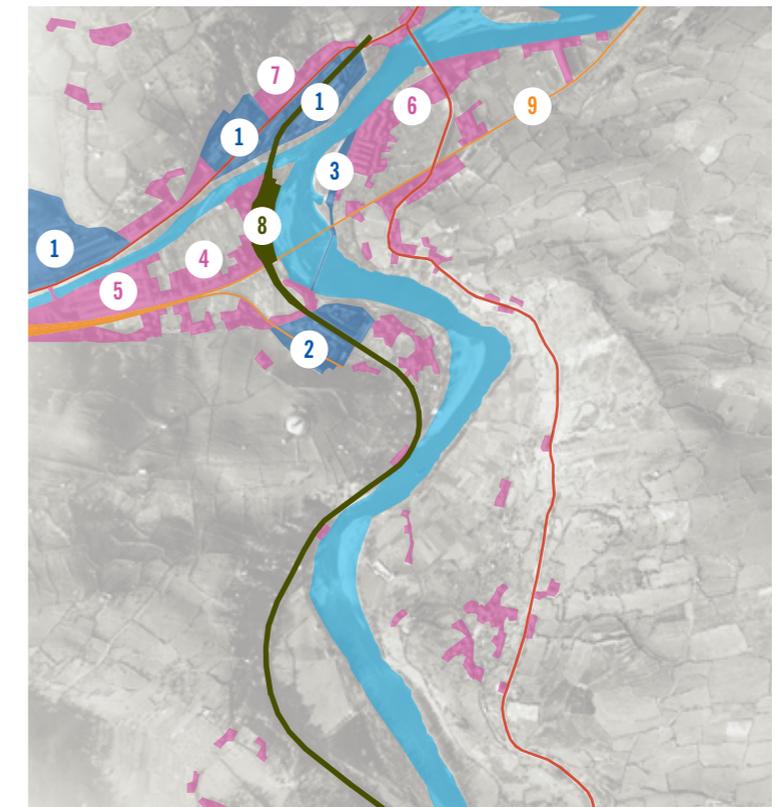
- 04 Trubia
- 05 Barrio de Junigro
- 06 Soto
- 07 Escuela aprendices (Fábrica Nacional de Trubia)

Ferrocarril Vasco Asturiano

- 08 Estación de Trubia

Ferrocarriles

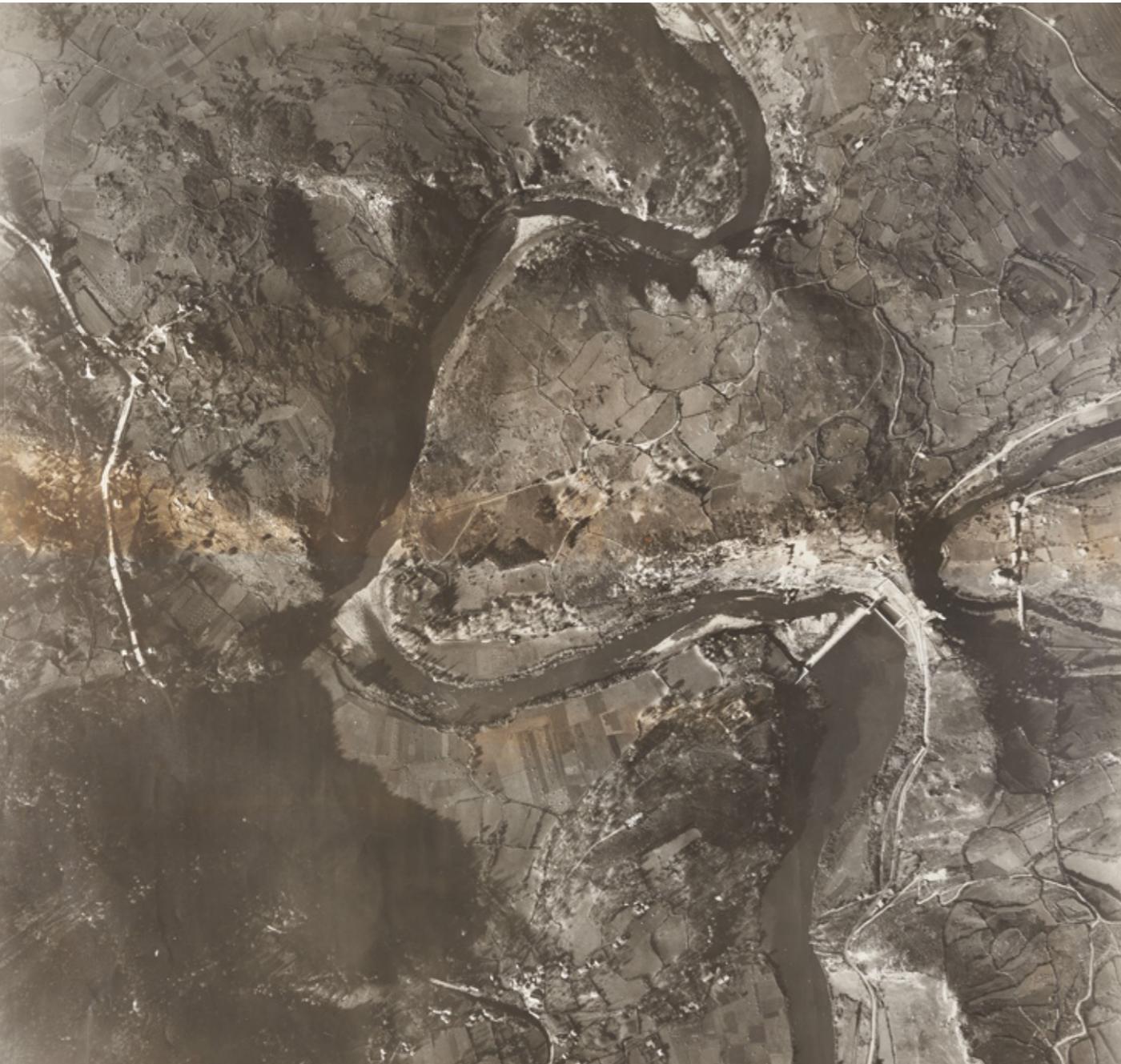
- 09 Norte-Renfe



12 VEGA DE UDRIÓN (Oviedo-Grado)

Un ferrocarril que sigue al río

Fotograma 4994



la línea del Vasco Asturiano aprovecha el curso de los ríos Aller, Caudal y Nalón hasta el mar y una parte importante del trazado se dispone sobre las vegas. Las suaves pendientes de estos terrenos facilitaron la construcción de la infraestructura, a pesar de ser uno de los espacios más adecuados para el cultivo.

Seguir el río favoreció también la explotación de la línea, ya que los trenes cargados circulaban siempre aguas abajo. Por otra parte, su ejecución en vía estrecha permitió aprovechar aún mejor las favorables condiciones topográficas generadas por los cauces.

Tren del Vasco Asturiano pasando entre los cultivos de maíz en la vega de Udrión.
Museo del Ferrocarril de Asturias.

La difícil orografía asturiana dificulta el trazado de cualquier vía de comunicación, en especial, el tendido ferroviario, siempre limitado en sus pendientes máximas y radios de curva. Por eso,

Agroganadero

01 Vegas de Udrión

Industrial y minero

02 Presa de Furacón

Residencial y equipamientos

03 San Pedro de Nora

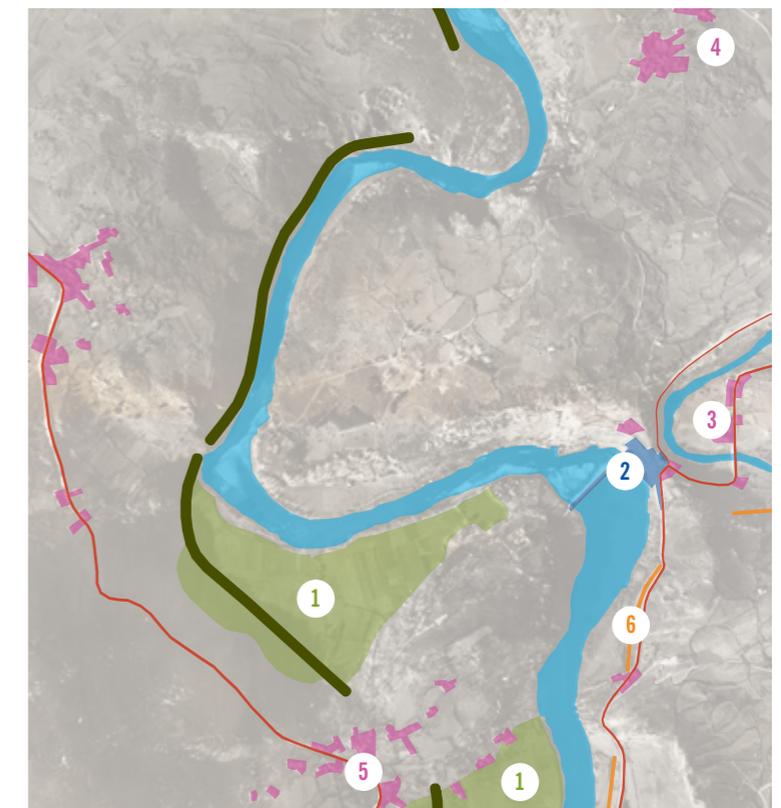
04 Priañes

05 Udrión

Ferrocarril Vasco Asturiano

Ferrocarriles

06 Norte-Renfe



13 GRADO

La huerta de Asturias

Fotograma 5002



Viajeros en la estación de Grado.
Museo del Ferrocarril de Asturias.



Esta estación se sitúa en la cabecera comercial de una amplia comarca agrícola y ganadera, cuyos productos se vendían en toda Asturias. Por eso, gran parte de la importancia de esta villa residía en su afamado mercado semanal.

El proyecto inicial del Vasco se modificó con el único objetivo de acercar la vía férrea a esta localidad. A partir de la llegada del ferrocarril, el trasiego de productos desde Grado para ser vendidos en Oviedo se incrementó de tal manera que se extendió la expresión popular «Grao es la huerta de Oviedo».

Agroganadero

01 Vega de Grado

Industrial y minero

02 Extractos Curtientes (Enecsa)

03 Tejeras

04 Sierras

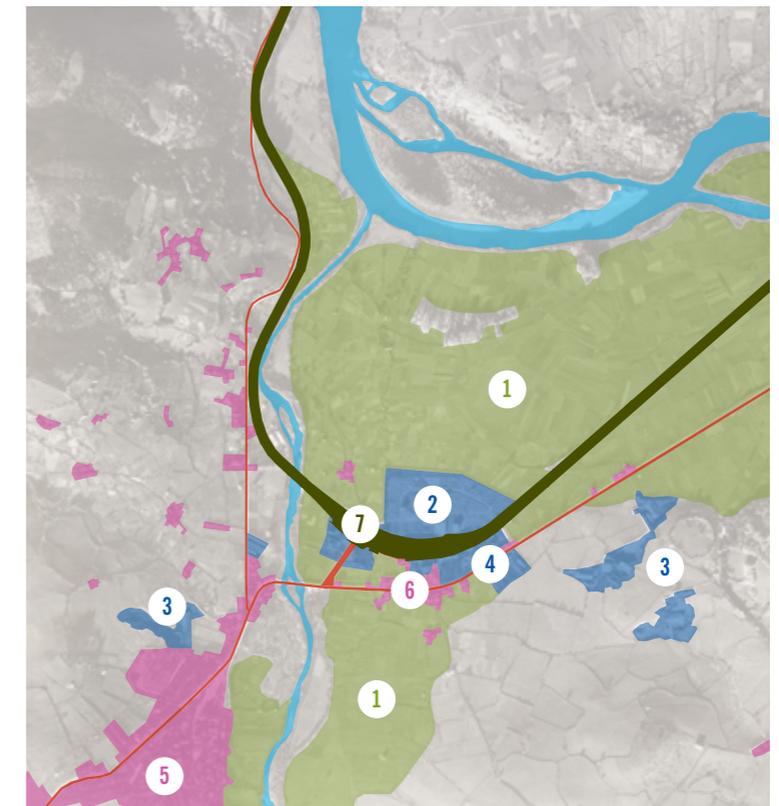
Residencial y equipamientos

05 Grado

06 San Pelayo

Ferrocarril Vasco Asturiano

07 Estación de Grado



14 SAN ESTEBAN (Muros)

Puerto de tren y carbón

Fotograma 5026



Vista general del puerto y pueblo de San Esteban de Pravia, hacia 1940. Museo del Ferrocarril de Asturias.



San Esteban, punto final de la línea, es una estación a pie de puerto donde se embarcaba el carbón que transportaba el Vasco. Uno de sus principales usuarios fue la Sociedad

Hulleras del Turón, filial de Altos Hornos de Vizcaya, que lo usaba para conducir la hulla a su destino final en la siderurgia bilbaína. Buena parte de los tráficos desde el puerto fueron atendidos por la Naviera Vasco Asturiana, que también pertenecía al mismo grupo empresarial.

En San Esteban se desarrolló todo un sistema de grúas, cargaderos y depósitos de carbón, servidos por las vías, que llegó a configurar un espacio industrial único. Actualmente, su alto valor patrimonial y singularidad lo convierten en un recurso que merece la máxima protección y difusión.

Industrial y minero

- 01 Puerto de San Esteban de Pravia
- 02 Muelles de San Juan de L'Arena
- 03 Dársena de San Esteban

Residencial y equipamientos

- 04 San Esteban
- 05 San Juan de L'Arena

Ferrocarril Vasco Asturiano

- 06 Estación de San Esteban de Pravia



Siguiendo la vía

FOTOS AÉREAS DEL
FERROCARRIL VASCO ASTURIANO
—1958—

Exposición

Agosto-diciembre, 2019

Edita

Museo del Ferrocarril de Asturias
Fundación Municipal de Cultura,
Educación y Universidad Popular
de Gijón/Xixón

Procedencia de las fotografías aéreas

Archivo Histórico Ferroviario.
Fundación de los Ferrocarriles
Españoles, F.S.P., cesión ADIF.

Diseño y maquetación

Estudio Gráfico Juan Jareño

Rotulación

Icasel

Impresión

Eujoa Artes Gráficas

DL: AS 02810-2019

Proyecto y coordinación

Museo del Ferrocarril de Asturias:
Nuria Vila Álvarez
Sara García Prado
Javier Fernández López

Comisariado

Observatorio del Territorio.
Departamento de Geografía.
Universidad de Oviedo:
Felipe Fernández García
Cristina Fernández Bustamante
Daniel Herrera Arenas
David Olay Varillas
Héctor Rato Martín

Textos

Museo del Ferrocarril de Asturias:
Nuria Vila Álvarez
Javier Fernández López

Observatorio del Territorio.
Departamento de Geografía.
Universidad de Oviedo:
Felipe Fernández García
Cristina Fernández Bustamante
Daniel Herrera Arenas
David Olay Varillas
Héctor Rato Martín

Archivos

Fototeca Museo del Ferrocarril
de Asturias y fondo Astilleros del
Cantábrico y Riera

EDP

Archivo Museo Vasco del Ferrocarril

Agradecimientos

Nuria Blanco Fernández
Javier Blanco Llaneza
Cristian Castro Álvarez
Rubén Fidalgo
José Antonio García Martínez
José Antonio Gómez Martínez
Santiago González Estrada
Juanjo González
Juan Antonio González Peláez
Irene Gutiérrez Martínez
Miguel Jiménez
Amador Robles Tascón
Florentino Romero García
Ramón Morán
Biblioteca Pública Municipal
«Ramón Menéndez Pidal»
Archivo Histórico de Hunosa
Fundación de los Ferrocarriles
Españoles

FSC

MUSEO
DEL
FERROCARRIL
DE ASTURIAS



gijón | Cultura
y Educación