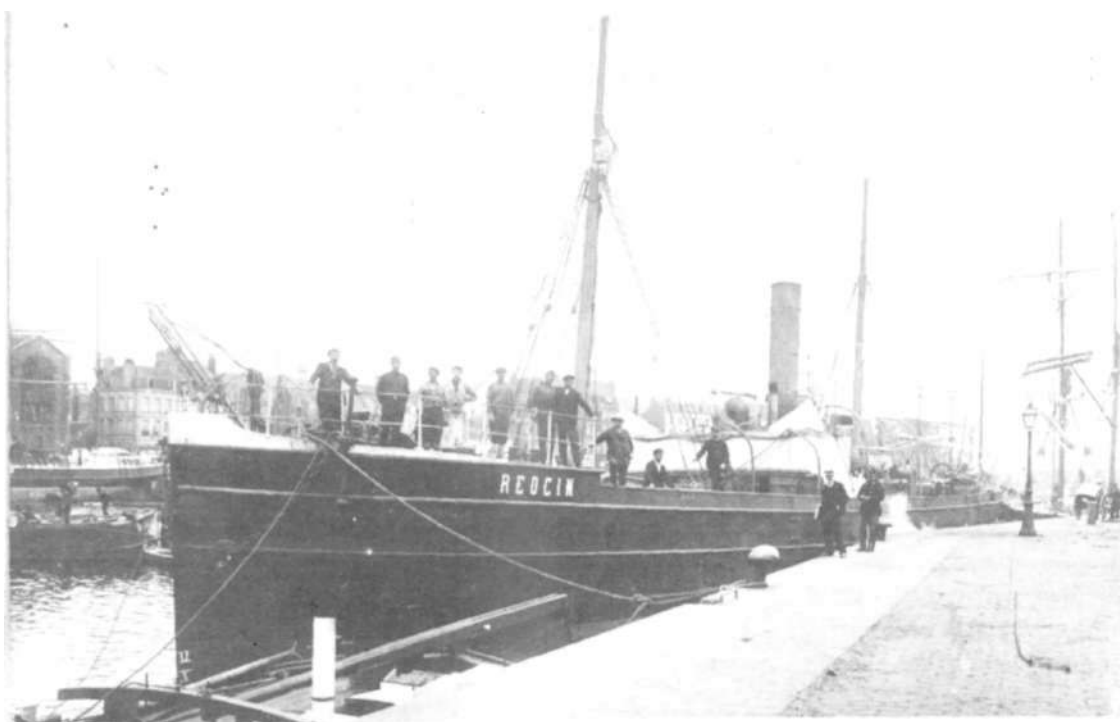


Apuntes históricos

LA CARGA DE MINERALES EN LA RÍA DE TINAMAYOR

Buques «Arnao» y «Reocín»

Costera en «El Mazo»



Continuando, en cierto modo, los apuntes que reflejábamos en el anuario extraordinario de EL ORIENTE DE ASTURIAS el pasado año de 1988 referentes a la ría de Tinamayor, vamos a detallar el movimiento portuario que tuvo lugar en la misma durante las tres décadas finales del siglo pasado y primera del presente y referidos principalmente a la carga de minerales en algunos de los numerosos buques (tanto españoles como extranjeros) que entraban en el referido puerto durante una gran parte del año, y cuando este permanecía paralizado no era precisamente por falta de mercancía si no únicamente por la llegada de fuertes temporales o bien por riadas que dificultaban la navegación o el atraque.

Dicha carga de minerales, que en su mayor parte eran de cinz (blenda y calamina), procedían casi siempre de los Picos de Europa en su macizo oriental (límite de nuestra provincia con la vecina de Cantabria) y concretamente de las ricas minas de Andara llamadas también de Mazarrasa.

Era don Agustín de Mazarrasa, prestigioso ingeniero de minas, primero y principal investigador de dicha explotación pero la comercialización de la misma estaba a cargo de la Empresa REAL COMPAÑÍA ASTURIANA DE MINAS (R.C.A.) (1) aunque también intervinieron en un principio otras empresas como «Sociedad Providencia» que explotó singularmente la calamina y abrió una carretera desde la misma mina hasta La Hermida por la que era transportado el mineral en carros para luego cargarlo en gabarras en el lugar de Estragüeña las cuales bajaban por el río DEVA hasta los puntos dispuestos para su almacenaje en ambas márgenes de la ría de Tinamayor.

Dicha «SOCIEDAD PROVIDENCIA» tenía al frente de la misma al competente Ingeniero de Minas don Marcial Olavarría (2) que vivía en Bustio y nombró como Administrador o Encargado al vecino del mismo lugar don Eleuterio Gómez Venero quien atendía un almacén situado casi delante de su casa y construido al efecto

donde se recibían y manipulaban las muestras del mineral para su correspondiente análisis (3).

Esta Sociedad pasó, con todo su personal, a formar parte de la Real Compañía Asturiana. Esta última tenía de Administrador a nuestro estimado convecino Don Ceferino Barros de Jaca (4) el cual ya era veterano en la misma al llevar años antes la administración en el lugar de Niserias (Peñamellera Alta) de una explotación de blenda y calamina.

Aunque, como hemos dicho, fuese el río Deva la principal vía para el transporte del mineral, esta era insuficiente por lo que también se utilizaba dicho traslado en carros arrastrados por una o dos parejas de bueyes (5) que se relevaban varias veces durante el trayecto.

A la entrada de Bustio se dividían dichos carros y unos atravesaban el pueblo cuyas casas vibraban acentuadamente con el enorme peso que cargaban unido al defectuoso estado de la calzada y se dirigían por la vega hasta el lugar llamado El Cur-

tido, nombre moderno por estar en aquel tiempo funcionando la Fábrica de Curtidos de don Manuel Noriega Laso, pero toda aquella margen se la llamaba El Mazo, descargándose el mineral en unos toscos barracones al lado de la ría. Otros carros seguían por Unquera, carretera de Pechón para descargar, bien en la Fábrica de escabeche vieja o mas adelante por la playa del Pedrero, según se hallase el espacio disponible.

La explotación de los minerales en Andara era muy intensa, prácticamente sin interrupción alguna, y lo mismo su traslado a los lugares apuntados que en los casos de riadas solo se efectuaba por carretera y lo mismo ocurría con los buques que en caso de temporales no podían atracar y que con tiempo favorable llegaban a estar a la carga hasta cuatro o cinco barcos.

Era practico del puerto el vecino de Bustio don José Joaquín Egüen, llegado del país vasco como labrante de piedra en un principio, el cual cuando el tiempo era favorable tenía que estar en continuo movimiento atendiendo primero la descarga de los buques que entraban, los cuales traían generalmente maderas, carbón, sal, harina, etc. para luego situarlos en los lugares apropiados con arreglo a su ca'lado y conveniencia.

Es de anotar que también se recibían minerales de calamina de Comillas, cuando no podían despachar en aquel puerto.

Los buques llevaban distintos pabellones: belgas, españoles, franceses, etc. siendo, entre los españoles, los que más recordamos, el «Arnao», «Cartes», «Reocín», «Fomer», «Recalde», etc.

El más asiduo, el mas recordado de todos, era el «Arnao» que fué el primero construido por la Real Compañía Asturiana por el año 1873 en los astilleros de Cunliffe y Dunlop, de Port Glasgow, (Gran Bretaña) y desplazaba 221 toneladas de registro bruto y 81 netas con 35 metros de eslora o largo y 5'48 de manga o ancho con un barrunfafuelle de 3'5 MAN. A continuación y en el mismo lugar fué construido el «Reocín» de mayor tamaño pues podía cargar hasta 400 toneladas. Ambos navegaban con pabellón belga al estar matriculados en Amberes pero con la contraseña triangular en rojo, azul y gualda de la R.C.A. con estas letras pintadas en blanco. El Capitán y la tripulación eran españoles. Precisamente dejó muy gratos recuerdos el Capitán don Juan Antonio Corrales natural de San Esteban de Pravia (6)



JUAN ANTONIO CORRALES
Marzo de 1910

persona de exquisito trato con todo el mundo.

Ciñéndonos al «Arnao» diremos que era un buque de bonita estampa que hacía con frecuencia la ruta de los puertos del Cantábrico, especialmente con Aviles y con los puertos extranjeros de Dunkerke, Flandes y Amberes, de donde regresaba con manufacturas.

Este buque, por su tamaño, no podía entrar fácilmente hasta El Curtido o la Fábrica de Escabeches vieja, como lo hacían otros buques más pequeños, quedándose anclado en el Abra o ensenadilla que formada en la margen izquierda recibe el nombre de Peña Redonda, donde fué colocada una argolla para su amarre (hoy la utilizan los pesqueros de Bustio) y tenía que ser cargado de mineral desde gabarras.

Normalmente la carga final del mineral lo hacía personal femenino (llegado de los pueblos de los alrededores) en cestos sobre la cabeza, caminando sobre improvisadas pasarelas lo cual dio motivo a frecuentes caídas con pequeños accidentes y grandes remojones, con la hilaridad correspondiente.

Es de anotar que el *rol* o libro registro de los buques en general era visado y despachado por las autoridades de marina de San Vicente de la Barquera o en su caso en Requejada (Cantabria). La inspección local estaba a cargo del Cuerpo de Carabineros.

Tan el «Arnao» como el de «Reocín» (este entraba pocas veces en la Ría de Tinamayor par las dificultades de atraque y solía ir mandado, como el «Arnao» indistintamente por don Juan Antonio como por su hijo don Fermín) arriaron la bandera belga para izar la de España en el año 1909 al ser vendidos a un consignatario armador de Requejada aunque sus fletamentos siguieron dependiendo en gran parte de la R.C.A.

Con nuevo cambio de dueño y nombre en el año 1928 continuaron navegando ambos barcos con cargamento generalmente de carbón y así Carbones La Nueva dueña del «Arnao» lo «explotó» hasta 1950 donde volvió al poder de la R.C.A. hasta que hace poco más de una docena de años y al no poder competir con los nuevos buques de fuel-oil pasó al desguace. Y lo mismo le pasó al «Reocín» después de estar adscrito a la Naviera del Nalón como Mina Coto, con matrícula de Gijón, y carretando carbón, cemento, pinos de entibar, etc.

Finalmente diremos que no se concebía la costera en «El Mazo», la carga de mineral, sin la presencia del «Arnao» al que se le tenía gran cariño aumentado con la simpatía a su Capitán. El personal obrero sentía gran predilección por efectuar su cargamento aunque ello entrañase mayores dificultades que en los demás. Lo consideraban como una deferencia, como si fuese el buque almirante de aquella «escuadra».

AMANDO LASO MADRID

NOTAS.-

(1) La Real Compañía Asturiana de Minas (R.C.A.) fundada en el año 1833 que en un principio se dedicó a la explotación del carbón en Arnao, cerca de Salinas, pasó a ser una Empresa muy importante, particularmente con el descubrimiento de los minerales en Andara y luego en Reocín quedando como única explotadora y a la que se integraron sucesivamente varias Compañías durante los muchos años que duró su actividad y hasta que en 1981 vendió sus derechos a «Asturiana de Zinc. S.A.», Empresa fundada en 1957 (con la participación de la R.C.A.) y que hoy es de una importancia extraordinaria en esta rama, tanto en investigación como en explotación.

(2) El Ingeniero de Minas don Marcial Olavarría de muy distinguida y culta familia en la que era tradicional la citada profesión de Ingeniero de Minas fué el Jefe absoluto de la explotación de las minas de Andara, primero con la «Sociedad Providencia» y continuó cuando esta Empresa se integró en la R.C.A.

Don Marcial vivía en Busto con su familia (casa hoy de los señores Róiz Noriega) donde era muy apreciado, por su bondadoso carácter, unido a su acusada personalidad y sabiduría. Igualmente era estimada su familia de la que se guardan muy gratos recuerdos y como curiosidad diremos que una hermana de don Marcial, doña Lucía, era la madre del recordado don Teodoro Ruíz Olavarría quién fue dueño de la finca «El Escajal» y un tío de don Teodoro (don Juan Ruíz) se casó con doña Adela Noriega Colombres, de la finca «La Cueva» de conocida y distinguida familia en el municipio.

(3) Dichas muestras del rico mineral, entre el que destacaba la excepcional «blenda acaramelada», que incluso se utilizaba como piedra semipreciosa, y la calamina, eran machacadas hasta reducirlas a polvo fino a golpes sobre planchas de hierro por «obreras especializadas».

Generalmente esta labor la efectuaban dos vecinas de Pimiango bajo la vigilancia de los administradores don Eleuterio Gómez y don Ceferino Barros. Dichas obreras eran doña Felisa Alvarez Barrio nacida en Pimiango el 28 de Enero de 1892 e hija de tío Sico y tía Rosalía y doña Fermina Sánchez Bueno nacida el 6 de Diciembre de 1884 y que llegó a los 102 años de edad con plena lucidez y era la que nos narraba con profusión de detalles, dichos trabajos. Las muestras salían más ricas cuando la vigilancia estaba a cargo de don Eleuterio, exigente y duro, que cuando era el bondadoso don Ceferino el que controlaba. Y claro esto, dio lugar a problemas por no coincidir el contraste. Las obreras, muy «cucas», apartaban el mineral más rico por que era más duro y machacaban lo blando de baja riqueza.

(4) Don Ceferino Barros de Jaca nacido en el año 1874 en Busto (Luarca), donde su padre ejercía la profesión de Torrero en el Faro del mismo nombre, era hijo de don Enrique Barros Varela, natural de Couso (Pontevedra) y de doña Carmen de Jaca García, natural de Brieves (Luarca), estuvo casado con doña Telesfora Lama-drid Gómez, natural de Roza (Peñarrubia) y de cuyo matrimonio nacieron: Alfredo, Lola, Rogelia, Enrique, Carmen, Brígida, Ángel, Jesús, María Jesús, y Eloísa. Habitaron la casa de Las Encinas comprada por don Enrique a don Manuel Noriega Laso cuando ambos eran Torreros

el Faro de San Emeterio y donde falleció don Enrique. Luego pasaron a vivir a la finca de El Molledal, adquirida a los herederos de don Fernando Colombres de la Canal en largo pleito por deudas contraídas por don Fernando con don Enrique y que ventilaron los sucesores.

Don Ceferino, que ya fué en su juventud, de soltero, Administrador de la R.C.A. en Niserias, continuó en la misma Sociedad hasta que se agotaron los yacimientos de minerales en los Picos de Europa. Luego ejerció le profesión de Perito Parti-



Don Ceferino Barros de Jaca

dor-Medidor, tocándole resolver los muchos problemas de herencias, para lo cual contaba con una gran paciencia, seriedad y capacidad, siendo uno de los mejores pendolistas (manejo de la pluma) que hemos conocido. Su carácter excepcionalmente bondadoso le hicieron gozar de las simpatías de todos los que le trataron, que fueron muchos por toda esta zona.

(5) Como hemos dicho el mineral era transportado desde Andara hasta ambas

márgenes de la ría de Tinamayor en carros arrastrados por bueyes, bien directamente o hasta el Puente de Estragüña, aquí para bajarlo en gabarras.

Tenemos referencia directa que dos de los mejores carreteros, verdaderos profesionales, eran don Manuel González Calleja, natural de San Pedro de las Baheras y padre de don Paco el gaitero y don Martín Noriega Cueto, su cuñado. Nos cuenta su hijo don Manuel Noriega González (Manolo Martín) que su padre tenía una pareja de bueyes excepcional llamados el «Corzo» y el «Galán» que bajaban el mineral desde Aliva, en los Picos de Europa, cargando hasta cuatro toneladas por unos caminos, como es de suponer, de vértigo, estrechos y pendientes, lo cual era una verdadera proeza conducir los carros con tantas dificultades.

(6) El buque «Arnao», capitaneado por don Juan Antonio Corrales, trajo a bordo en uno de sus viajes desde San Esteban de Pravia, a don Ramón Valdés Bueno, natural de este pueblo de Pimiango con una hija de dos años llamada María del Carmen Valdés León, nacida en Santa María del Mar (Castrillón) el 16 de Julio de 1896 con ocasión de haber perdido a su madre y anteriormente a una hermana llamada Pacita. Aquí permaneció con sus abuelos y tias casi toda su vida y actualmente reside con sus hijos y nietos en la ciudad mejicana de Veracruz donde con sus noventa y tres años goza de buena salud. Su padre don Ramón Valdés, nació en Pimiango el 15 de Octubre de 1872 y era hijo de Francisco y Ramona. Don Ramón contrajo nuevo matrimonio en Tamón (Carreño) con doña Josefa Martínez Gutiérrez del cual nacieron, doña Rosario, don Ramón, doña María, don José y don Ángel. Doña Rosario y doña María con 86 y 83 años respectivamente viven en este pueblo de Pimiango donde gozan de una salud aceptable.

Finalmente diremos que el Capitán del «Arnao» correspondía cariñosamente a las muestras de afecto que el vecindario de estos pueblos le manifestaba regalando a sus íntimos obsequios de los puertos extranjeros que recorría y dedicando fotografías como las que se reproducen. Y también demostraba el amor a esta tierra como lo prueba su preocupación por repoblar de su bolsillo con cabras y conejos que trajo y soltó en el Castro de La Playa de La Franca.

Amando Laso Madrid: La carga de minerales en la ría de Tinamayor.

El Oriente de Asturias, Número Extraordinario de Primavera,

Llanes, junio de 1989.