

HASTIAL

An Iberian Mining Heritage Journal

ISSN 2174-2022



V62016

MTIEDIT

HASTIAL

An Iberian Mining Heritage Journal

ISSN 2174-2022



V62016

MTIEDIT

HASTIAL

An Iberian Mining Heritage Journal
Revista Digital de Patrimonio Minero Ibérico

Volumen 6, 2016 ISSN 2174-2022

DIRECTOR

José Manuel Sanchis
MTI Project

EDITOR JEFE

J. Alonso
Museo de Ciencias Naturales de Álava

COMITÉ ASESOR

F. Penco
Museo del Cobre de Cerro Muriano t

Antonio J. Criado Portal
Facultad de Ciencias Químicas de la UCM

Celso Amor
Ingeniero de Minas

Juan Carlos Guisado
Arqueólogo. ETSIM, Madrid

Ismael Solaz
Geólogo

Antonio Pizarro
Ingeniero Técnico de Minas

EDITA

MTIEDIT, Vitoria-Gasteiz, 2016

Versión impresa de su original *on line*
WWW.MTI-HASTIAL.BLOGSPOT.COM
HASTIAL-2016.PDF

Editada en España – Edited in Spain

HASTIAL

An Iberian Mining Heritage Journal

Revista Digital de Patrimonio Minero Ibérico

MTIEDIT ISSN 2174-2022

Sumario

José Manuel SANCHIS

Las minas de Porcía (Tapia de Sacariego, Asturias)

y su cargadero marítimo..... 1-23

Las minas de Porcía (Tapia de Casariego, Asturias) y su cargadero marítimo

José Manuel SANCHIS

finezas@gmail.com

EL HIERRO DE PORCÍA

Los ricos yacimientos de hierro de la zona de Porcía (Tapia de Casariego) y El Franco eran conocidos desde la más remota antigüedad. Trabajados por los íberos, fueron posteriormente explotados por los romanos, que desplegaron en la región una importante actividad minera, siempre en busca del codiciado oro astur. No debe, pues, extrañar que en sus exploraciones en pos del dorado metal descubriesen también la presencia de hierro, y lo extrajesen. Plinio el Viejo se refiere a ellos haciendo referencia a la *pedra imán*, considerada por el autor como una piedra muy característica de la “Cantabria”, cuya influencia sobre el filo de las espadas y los objetos de hierro era la de un auténtico imán (Fig. 1).

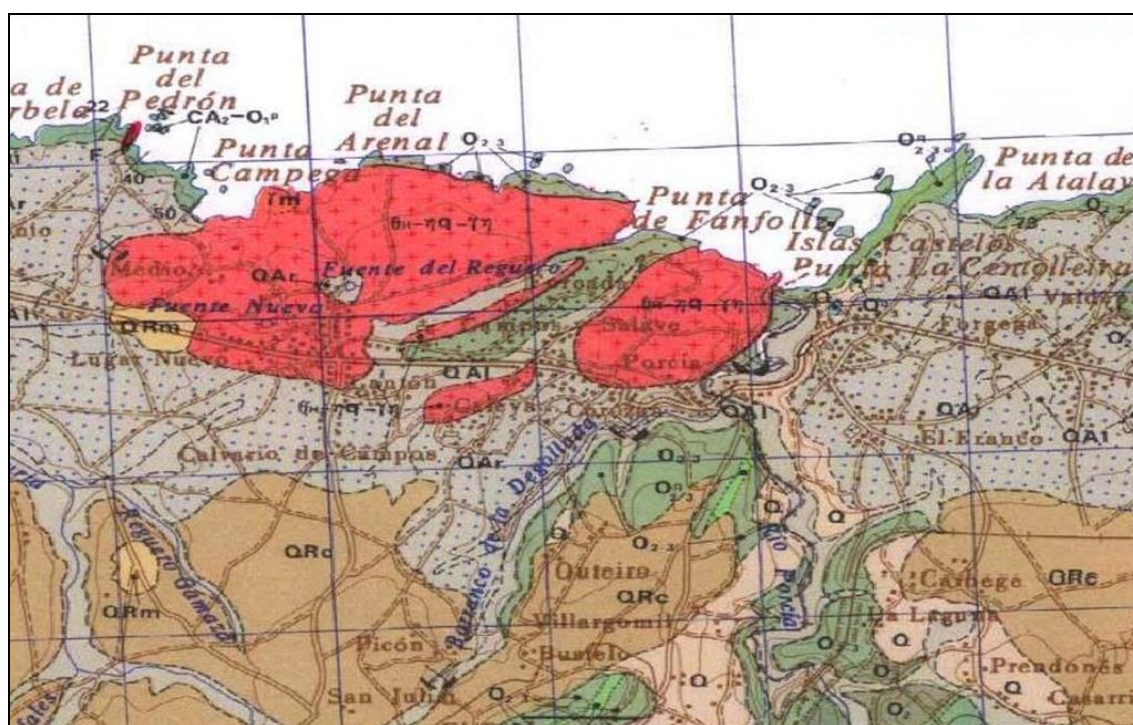


Figura 1: Mapa geológico de la zona. Escala 1:50.000. Magna 50 (IGME).

Ya en tiempos más modernos, el Conde de Toreno mencionó los yacimientos de Porcía en un discurso pronunciado en 1785 en la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Asturias, al igual que hicieron también Paillette y Bezard en 1849, en un trabajo publicado en el boletín de la Sociedad Geológica de Francia. Schulz (1858) y Barrois (1882) hicieron referencia a la magnetita de Porcía, mientras que Fuertes Acevedo, en su obra *Mineralogía Asturiana*, publicada en 1884, menciona los yacimientos de hierro de El Franco, concejo limítrofe con Porcía y del que lo separa el río de su mismo nombre, mientras que Salvador Calderón, en su conocida obra *Los minerales de España* (1904) cita el mineral en Campos (Tapia de Casariego), del que decía que “...ofreciendo la circunstancia de que la propiedad magnética aumenta con la proximidad a la costa; a él se atribuyen las perturbaciones que experimentan las brújulas de los barcos hasta una distancia de siete millas”. Por último, destacaremos la gran cantidad de información que sobre este yacimiento aportan Luis de Adaro y G. Junquera en su libro *Criaderos de hierro de Asturias* (1916) (Fig. 2), del que hemos extraído numerosos datos.

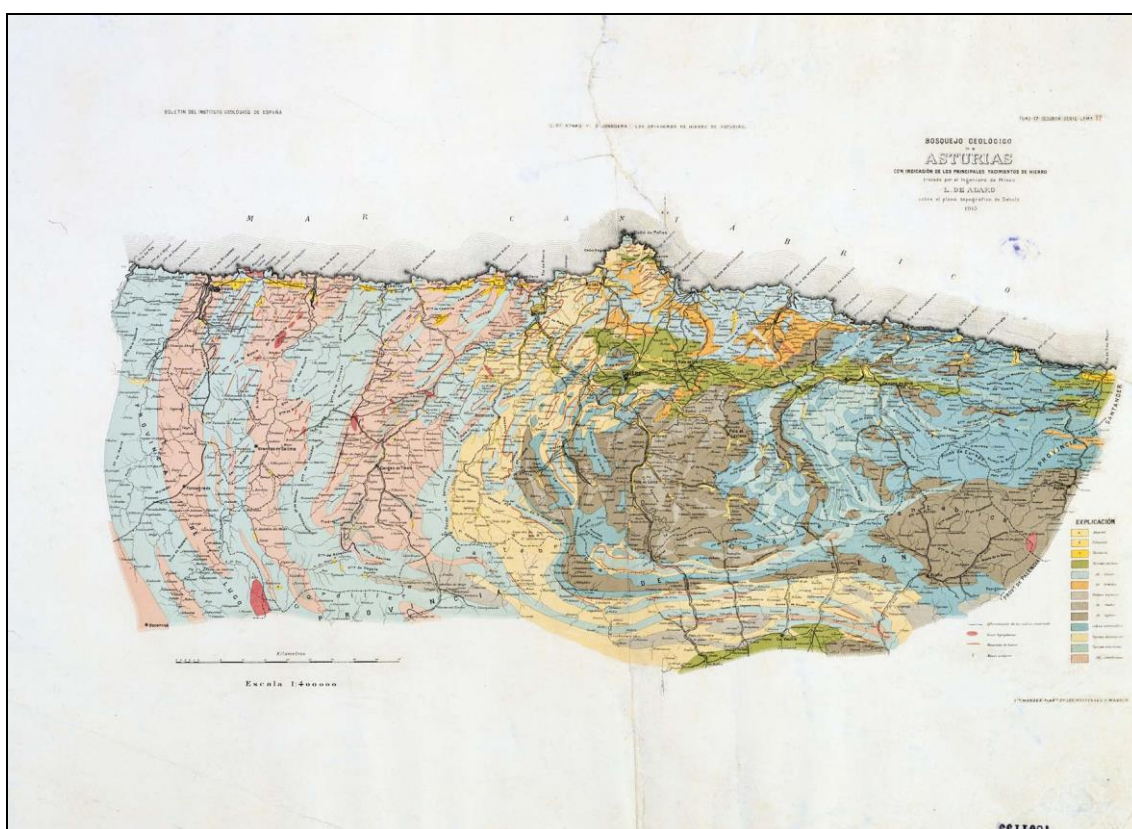


Figura 2: *Bosquejo geológico de Asturias con los principales criaderos de hierro (L. de Adaro, 1913)*

No obstante, y aunque su existencia era ya conocida desde la antigüedad, como hemos señalado, el gran potencial minero de la región no sería beneficiado de modo más o menos intensivo hasta 1870, casi finalizando ya el siglo XIX, aunque la primera denuncia sobre el mineral de hierro en Asturias había sido registrada en 1835 en Ribadeo por Antonio de la Vega y otros. El yacimiento inscrito estaba enclavado en Villarín de Trasmonte, una pequeña parroquia del concejo de San Martín de Oscos, siendo el insigne ingeniero de minas Guillermo Schulz el encargado de oficializar la inscripción en el registro.

La Santanderina sería una de las primeras minas en ser registrada en la zona hacia 1870 por Renato Lerroux (Le Roux o L'Rous según otros autores), a la que luego añadiría otras, como *La Abundancia*, *Isidoro 2ª* o *Demasia a Antonio*, esta última conjuntamente con la Marquesa de Vinent, Isabel Vinent y O'Neill, esposa de Isidoro María de Hoyos y de la Torre, 2º Marqués de Hoyos (1837-1900), propietario de la práctica totalidad de las minas de hierro de aquellos lugares. Lerroux sería el administrador de las propiedades del marqués hasta su fallecimiento, acaecido en 1907. Tras la muerte de Isidoro de Hoyos, las propiedades mineras pasarían a pertenecer a una sociedad titulada *Herederos del Marqués de Hoyos*, compuesta por su viuda y su hijo, José María de Hoyos y Vinent (1874-1959) (Fig. 3), quien entre 1930 y 1931 sería Alcalde de Madrid.

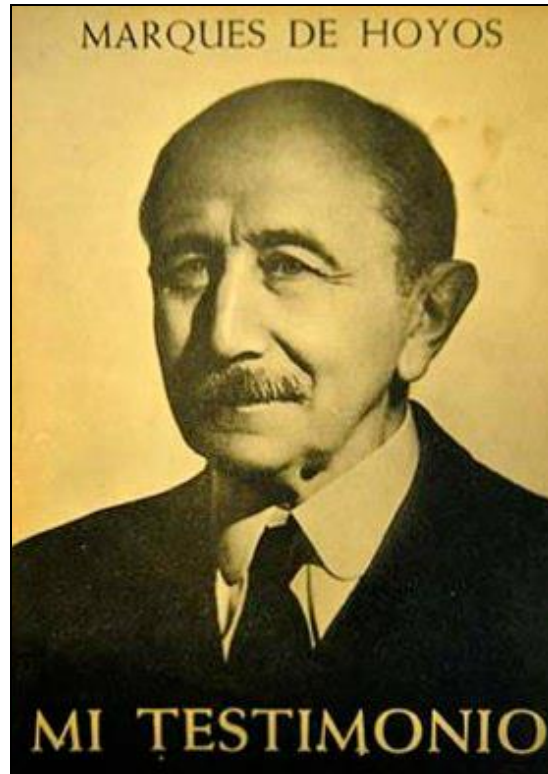


Figura 3: *El Marques de Hoyos. Portada de su libro autobiográfico (Arch. J.M. Sanchis)*

Entre 1874 y 1878 se trabajó en la mina *Luisa*, demarcada en 1872 y situada en la margen izquierda del río Porcía, muy cercana a la costa (Fig. 4). Hasta entonces únicamente se había trabajado en una corta a cielo abierto, buscando los filones de magnetita que aparecían entre las pizarras. Esta excavación era conocida por los lugareños como *Pozo Imán*. El magnetismo en la zona, que hacía desviarse a la aguja de la brújula, era un claro indicio de la riqueza que se ocultaba bajo los prados y campos, observada por el ingeniero de minas y Jefe del Distrito Minero de Oviedo D. Eduardo Cifuentes, quien denunció en diversos escritos la presencia del mineral, confirmándose esta al ponerse al descubierto un criadero de más de dos kilómetros de extensión. Se reconocieron entonces cuatro capas consideradas como filonianas, con cuatro ramas de un mismo tronco, de potencia variable, pero que llegaba a alcanzar los 1,90 metros en algunos puntos. La producción en aquella época oscilaba entre 18.000 y 20.000 quintales métricos anuales, parte de los cuales eran destinados a las siderurgias del país, y el resto era exportada por barco hasta Inglaterra, pero lo cual el mineral era embarcado en la ensenada de Porcía, de poco calado y mucha peligrosidad, o desde el puerto de Tapia.



Figura 4: Bocamina de la galería (Fot. J.M. Sanchis, 2014)

Los primeros trabajos de cierta relevancia en estas minas habían sido iniciados por una sociedad inglesa, al frente de la cual se encontraban John Robert Gifford y Francisco Magdalena, beneficiando la mina *Piedra Imán*. Los trabajos cortaron mediante un socavón el filón que daba nombre a la mina, de 1,20 m de potencia, bautizado por sus descubridores como *Filón Catedral*. Posteriormente acometieron algunas labores de exterior y abrieron un nuevo socavón junto al arroyo del Viñedo, pero por causas desconocidas, al poco tiempo paralizaron todos los trabajos. En 1875 se llegaron a obtener 30.000 quintales, pero en años sucesivos la producción fue disminuyendo paulatinamente hasta los 10.000 de 1877. Esta misma sociedad solicitó en 1876 la habilitación de la ensenada de Porcía para el embarque de mineral y desembarque del material que sus minas requería. La autorización del Gobierno se publicó en la *Gaceta de Madrid* (precursora del Boletín Oficial del Estado) el viernes 10 de marzo mediante una Real Orden firmada por el Director General de Aduanas, el Sr. Salaverría, aunque se rechazó la pretensión de los solicitantes de poder desembarcar los efectos destinados al laboreo de las minas. Pese a esta incomprensible negativa gubernamental, al año siguiente sí se atendió una solicitud promovida por varios comerciantes locales para que se habilitase el cargadero para el embarque de maderas de construcción y el desembarque de pipas vacías, cal, chapas de cinc, barro obrado y cereales y sus harinas. En la favorable resolución, firmada por el Director General de Aduanas, Sr. López Puigcerver y publicada en la *Gaceta* el 16 de abril, se argumentaba que dicha petición podría ser beneficiosa para los intereses de los comerciantes y vecinos de Tapia. La correspondiente Real Orden sería firmada el 11 de julio de 1887 y recogida por el diario oficial el 4 de agosto de aquel mismo año.

Pese a los trabajos llevados a cabo por la sociedad inglesa, la explotación sistemática e intensiva no se produciría hasta que el Marqués de Hoyos adquiriese en 1878 las concesiones y las preparase de un modo racional y rentable, invirtiendo en ellas grandes recursos económicos, creando al mismo tiempo la *Sociedad Minera de Porcía*. Esta nueva compañía se integraría en 1898 en la Unión Minera de España, teniendo a

Manuel Villacampa como representante de los intereses del Marqués de Hoyos, del que era socio el conocido empresario vizcaíno Víctor Chávarri. Se retomaron entonces las labores de las antiguas minas de los ingleses (Figs.5, 6, 7 y 8), y se las arrendaron a Antonio Ruíz de Velasco, beneficiando sus dos filones, descubriendo otros dos y abriendo un nuevo socavón en el Arroyo del Bao, que cortó tres filones con potencias entre 1,60 y 3,5 m.



Figura 5 (Izquierda): *Una de las antiguas bocaminas (Fot. J.M. Sanchis, 2014).*

Figura 6 (Derecha): *Galería de escaso recorrido con presencia de aguas ferruginosas (Fot. J.M. Sanchis, 2014)*



Figura 7 (Izquierda): *Galería de una de las viejas minas (Fot. J.M. Sanchis, 2014).*

Figura 8 (Derecha): *Anchurón y bocamina antigua (Fot. J.M. Sanchis, 2014)*

Todo el esfuerzo inversor de los nuevos propietarios no obtuvo el éxito que se esperaba, ya que el envío de la producción hasta los puntos de consumo contaba con grandes deficiencias dada la dificultad que para su embarque presentaba el puerto de Tapia (el

mineral llegaba hasta este puerto en barcazas desde Porcía, para ser reenviado desde allí hasta Inglaterra) y el elevado coste del transporte, a lo que habría que añadir las constantes variaciones en la producción, motivada generalmente, por la falta de preparación de los obreros encargados de la selección y estrío del mineral. A todos estos inconvenientes vino a sumarse la dura competencia que supuso la liberalización de las exportaciones del mineral de hierro de Somorrostro, y las continuas trabas administrativas que el Gobierno planteaba a las pequeñas explotaciones mineras. Buena prueba de ello fue el conflicto generado en 1893 al exigirse a los contratistas de arrastres unos libros de guías que no se obtuvieron a tiempo en la Delegación de Hacienda de Oviedo, impidiéndose por parte de la Aduana cualquier tipo de transporte ante la falta de tal requisito burocrático. Los contratistas reclamaron, sin éxito, una indemnización de 375 pesetas diarias en concepto de daños y perjuicios, manifestando en un escrito dirigido al Ministro de Hacienda que “...*dada la falta casi absoluta de vías de comunicación para poder transportar los productos a la costa Cantábrica, sería de desear que el Sr. Ministro de Hacienda tuviese en cuenta las circunstancias desfavorables en que se encuentran las zonas mineras que, vírgenes aún, carecen de los medios más necesarios para su desenvolvimiento*”.

Tabla I - Hierro

Nº REGISTRO	NOMBRE	PERTENENCIAS	PROPIETARIO
4267	Rosaflor	8	Marqués de Hoyos
7125	Reconquista	4	Marqués de Hoyos

Tabla I: Registros mineros en Porcía según el Catastro de 1890-91. *En estas dos minas trabajan 3 hombres, 1 muchacho y 1 mujer. La producción total de ambas fue de 8.000 quintales métricos.*

Tabla II - Hierro

Nº REGISTRO	NOMBRE	HECTÁREAS	PROPIETARIO
12553	La Abundancia	212	Renato Lerroux y M. Andrés
9304	Adelina	180	Mariano Ajuria
13025	Alicantina	180	Herederos Marqués de Hoyos
9435	Ana	100	Herederos Marqués de Hoyos
9315	Antonio	2	Herederos Marqués de Hoyos
15809	demasia	12	Marquesa de Vinent-R. Lerroux
12446	Apresurada	102	Luis Adaro
12438	Asunción	283	Luis Adaro
10550	La Bilbaína	19	Herederos Marqués de Hoyos
10163	Concha	27	Herederos Marqués de Hoyos
10103	Florencia	14	Herederos Marqués de Hoyos
10570	El General	8	Herederos Marqués de Hoyos

10967	Gran Muralla de China	150	Herederos Marqués de Hoyos
10425	Hipólito	116	Herederos Marqués de Hoyos
9356	Isidoro	12	Herederos Marqués de Hoyos
15812	Isidoro 2º	5	Renato Lerroux
12602	Magdalena	40	Policarpo Herrero
9086	Marcelina	12	Herederos Marqués de Hoyos
10424	Pepe	97	Herederos Marqués de Hoyos
9068	Piedra Imán	12	Herederos Marqués de Hoyos
8271	Prudencia	97	Policarpo Herrero
7121	Reconquista	4	Herederos Marqués de Hoyos
4267	Rosaflor	8	Herederos Marqués de Hoyos
10295	San Luís	9	Herederos Marqués de Hoyos
10427	Sopeña	6	Herederos Marqués de Hoyos

Tabla II: Registros mineros en Porcía según el Catastro de 1909.

Tabla III – Hierro y otros

Nº REGISTRO	NOMBRE	HECTÁREAS	PROPIETARIO
7980	Esperanza	24	Gregorio García
8405	Aumento a Esperanza	20	Herederos Fco. Menéndez

Tabla III: Registros mineros en Porcía según el Catastro de 1909.

Hasta 1908 las labores se efectuaron de forma intermitente, reactivándose de un modo intenso al hacerse cargo de las minas la *Société des Mines de Porcia*, sociedad fundada en París en 1909, con un capital social de 3.000.000 de francos franceses, repartidos en 30.000 acciones de 100 FF cada una de ellas, de la que los accionistas mayoritarios eran los *Herederos del Marqués de Hoyos* (su viuda y su hijo), ya que el 2º Marqués de Hoyos había fallecido en 1900, y Mr. Camille Lignon, a quien por sus aportaciones se le entregaron 18.000 acciones ordinarias totalmente liberadas, y el resto, a metálico, privilegiadas con el 5% de interés. El 10 de diciembre de 1908, y con el fin de comprobar sobre el terreno minas e instalaciones, el presidente de la sociedad, Louis - Marie Taffin d'Heursel, Conde de Heursel, efectuó una detenida visita a las instalaciones mineras, acompañado por los ingenieros Bernardo, Boidot y Hauffmann.

En la primera década del siglo XX, con los negocios mineros en manos esta sociedad, las minas de Porcía experimentaron un notable crecimiento. En 1911 trabajaban en las explotaciones 56 obreros, contaban con 933 metros de galerías y un plano inclinado exterior de 90 m, alcanzando una producción de 2.079 toneladas. Al parecer, existía ya instalado un ramal para máquina de vapor de 800 m de recorrido. Un año después, ya eran 132 los mineros empleados; en 1913 la plantilla se redujo a 117 hombres y en 1913 volvió a aumentar hasta los 131. En 1914, fueron 12.299 toneladas las obtenidas.

Finalmente, recogemos la noticia de que en 1912, el Gobierno otorgó a la empresa la concesión de un ferrocarril de tracción animal de 400 m de recorrido, que partiendo de la mina Etelvina II transportaría el mineral hasta el cable aéreo del cargadero marítimo de la Concha de Porcía, que no sería inaugurado hasta 1913.

EL CARGADERO DE LA CONCHA DE PORCÍA

Ya en 1902, Antonio Ruíz de Velasco, arrendatario de las minas del Marqués de Hoyos, había solicitado al Gobierno una autorización para construir un embarcadero (Fig. 9) para minerales en la Concha de Porcía, solicitud que le fue aceptada y publicada en una Real Orden de 10 de noviembre del mismo año. En ella se señalaba que el proyecto, obra del ingeniero Ramón Hernández Mateos, debía ajustarse a las instrucciones que durante su construcción diese el Ingeniero Jefe de la Provincia, bajo cuya vigilancia se ejecutarían las obras. Se obligaba al concesionario a emprender dichas obras en un plazo de seis meses, finalizándolas en el plazo máximo de dos años. El embarcadero se le concedía a Ruíz de Velasco como arrendatario de las minas del Marqués de Hoyos y propietario de otras. La concesión se otorgaba sin plazo de vencimiento, reservándose el Gobierno la potestad de anularla cuando lo creyese conveniente para ejecutar allí obras de interés público y considerase oportuna la desaparición del embarcadero, vías y demás obras, obligando al concesionario al desmontaje bajo su responsabilidad y con los gastos a su cargo. El articulado completo de esta Real Orden puede leerse en la *Gaceta de Madrid* de 15 de noviembre de 1902, nº 319, pág. 546.

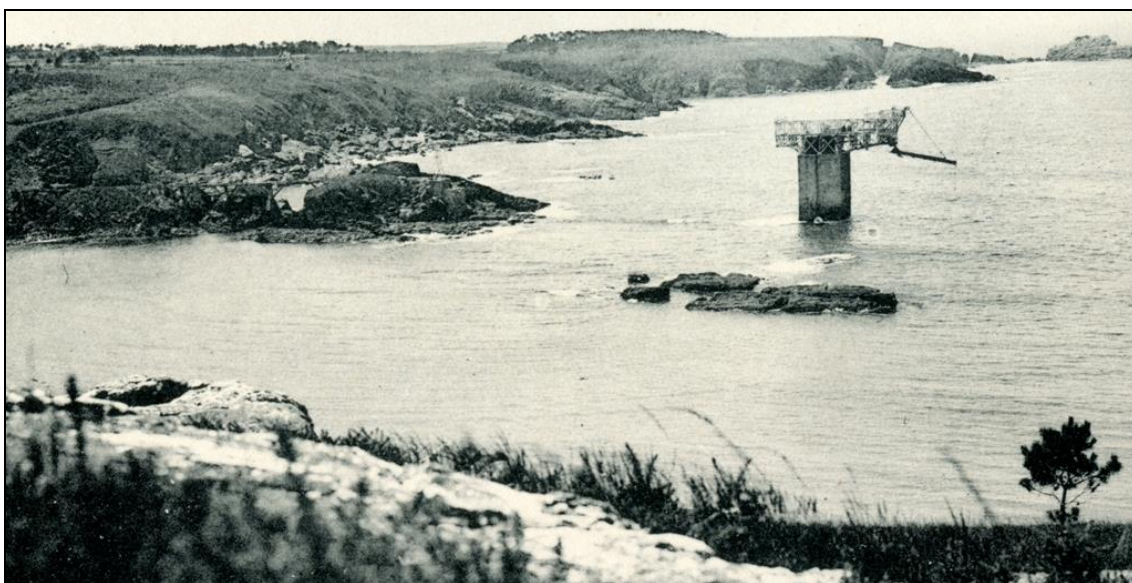


Figura 9: Pila del cargadero, hacia 1920 (Fot. J.M. Sanchis, 2014)

Rafael Fuertes, autor del libro *Asturias Industrial*, publicado en 1902, manifestaba, refiriéndose a las minas de Porcía y su cargadero lo siguiente: “...estas minas forman dos grupos de 10 kilómetros de extensión, siendo sus minerales óxidos de hierro y espáticos. Con objeto de facilitar la exportación de los mismos, una vez que empiece la explotación, están construyendo en la Concha de Porcía un muelle para poder cargar 2.000 toneladas en 10 horas de trabajo; el cual tendrá 112 metros por 11’70 de altura, sobre el nivel en la bajamar equinocial, ofreciendo un calado en ese nivel de 20 pies ingleses”.

En 1911, los *Herederos del Marqués de Hoyos* solicitaron la reforma del proyecto primitivo, del que según manifestaba en su solicitud, eran concesionarios. Como quiera que este nuevo proyecto en nada afectaba al emplazamiento primitivo, se les concedió el 7 de noviembre de 1911. En sus 16 artículos se detallaban todas las condiciones, entre los que destacamos los siguientes:

Art. 1.- Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto redactado por el Ingeniero de Caminos D. Fernando P. Casariego, con fecha 13 de Febrero de 1911, debiéndose atenerse durante la construcción a las instrucciones que dicte el Ingeniero Jefe de la provincia, a fin de dar suficiente seguridad a las maniobras del embarcadero.

Art. 3.- El concesionario comenzará las obras dentro del plazo de seis meses y las terminará en el de dos años, contados ambos desde la fecha en que se publique en la Gaceta de Madrid la Real Orden de concesión.

Art. 9.- El embarcadero se concede para uso particular de la Excm. Sra. Dña. Isabel Vinent, Marquesa viuda de Hoyos, y su hijo el Excmo. Sr. Marqués de Hoyos, los que para dedicarlo al servicio público necesitarán autorización especial, y si llega esta caso, propondrán las tarifas de explotación, las que no podrán aplicarse sin la previa autorización del Ministerio de Fomento.

Art. 16.- En caso de guerra, y previa orden de la autoridad militar competente, podrá el ramo de Guerra incautarse del cargadero y destruirlo parcial o totalmente, sin que por esto tenga derecho el propietario a indemnización alguna.

Al igual que en el proyecto primero, no se fijaba caducidad, pudiendo el Gobierno anular la concesión en cualquier momento, ni lo podían transferir a terceros. El cargadero fue construido en los plazos fijados por la ley y se inauguró el 6 de junio de 1913.

Entre las mejoras practicadas por la sociedad propietaria hasta 1916 figuraba la apertura de una galería general de arrastre (Figs. 10, 11, 12 y 13), situada a pocos metros sobre del río Porcía, que cortaba la primera capa de mineral y atravesaba, con una longitud de 50 metros, otras cinco capas. Desde este socavón se abrieron otras galerías, a derecha e izquierda del mismo, en dirección, siendo el método de explotación el de testers con posterior relleno de escombros. El arranque, unas 200 toneladas diarias, se efectuaba a brazo o con martillos neumáticos Ingersoll-Rand. Esta galería es aún accesible.

El mineral de hierro era transportado en vagonetas de 1 ton de carga para ascender por un plano inclinado hasta un gran depósito con capacidad para 15000 toneladas. En su base y por medio de 27 pequeñas tolvas, los baldes del cable cargaban y trasladaban el mineral hasta el cargadero marino. Este sistema, bicable del tipo Pohlig, era accionado por un motor de 20 HP, empleaba baldes de 600 litros de capacidad que podían llegar a cargar hasta 1500 kilos de mineral. Los caballetes de apoyo estaban emplazados sobre los farallones costeros, finalizando el recorrido en una pila rectangular de hormigón construida sobre una roca submarina. El voladizo del cargadero y la maquinaria de descarga en los buques estaba situada a 9 metros de altura sobre las aguas del mar (Figs. 14, 15, 16 y 17).



Figura 10: *Bocamina de la mina Luisa, galería general de transporte (Fot. J.M. Sanchis, 2014)*



Figura 11: *Interior de la galería (Fot. J.M. Sanchis, 2014)*



Figura 12: Salida de aguas ferruginosas (Fot. J.M. Sanchis, 2014)



Figura 13: Galería con aisladores eléctricos (Fot. J.M. Sanchis, 2014)



Figura 14: *Asientos de los castilletes del cable* (Fot. J.M. Sanchis, 2014)



Figura 15: *La Concha de Porcía* (Arch. J.M. Sanchis)



Figura 16: *Restos de un pequeño embarcadero bajo el cable*
(Fot. J.M. Sanchis, 2014)



Figura 17: *Zócalos de hormigón en el que se apoyaban los castilletes del cable* (Fot. J.M. Sanchis, 2014)

Desde el comienzo de su construcción, muchos lugareños, conocedores del mar y sus peligros, señalaron el lugar como poco apto y peligroso. Las mareas y los fondos rocosos dificultaban las maniobras de los buques, que debían entrar de popa al cargadero para poder ser amarrados. Fueron numerosos los barcos que sufrieron averías durante sus operaciones de amarre, y muchos fueron los capitanes que se negaron a llevar sus naves hasta el cargadero, por temor a perderlas. El proceso de carga en las bodegas también entrañaba ciertos riesgos, ya que se debía repartir por igual la carga en los diversos compartimentos del buque para evitar los efectos que pudiese producir un repentino empeoramiento de la mar. Y lo que los expertos marinos presagiaron, ocurrió.

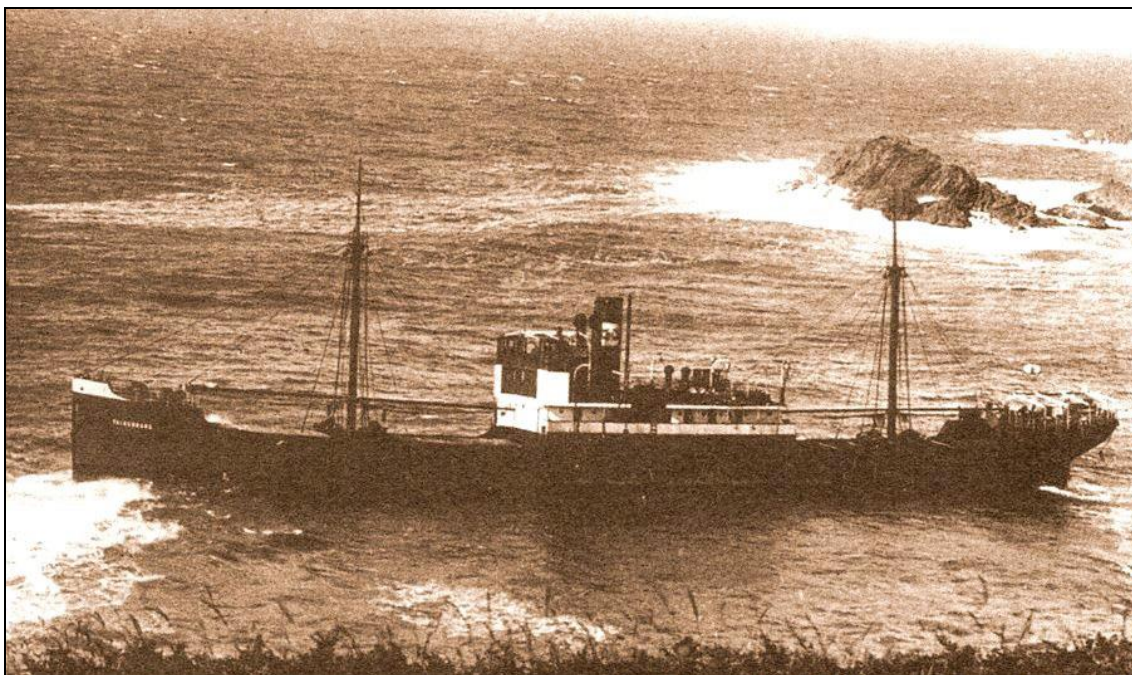


Figura 18: *El Valkenburg, navegando, sobre 1920 (Arch. J.M. Sanchis)*

El día 25 de junio de 1920, el carguero Valkenburg (Fig. 18), cuando maniobraba en la ensenada de Porcía, con sus bodegas repletas de magnetita, encalló. Era un buque de bandera holandesa, de 85,6 metros de eslora y 12,6 de manga, construido en 1920 en los astilleros de P. Smith Jr., de Rotterdam, propulsado por un motor de vapor de triple expansión y con un peso total de 2075 toneladas. La gente del lugar especuló durante cierto tiempo si no fue un accidente intencionado, dado el mal momento por el que atravesaba la compañía minera, aunque parece ser que la culpa del accidente fueron unas fuertes rachas de viento que le desviaron del trayecto que debía seguir para poder abandonar la bahía sin riesgo. El buque podía cargar hasta 1500 toneladas de mineral.

Los trabajos de rescate se prolongaron durante largo tiempo, recuperándose parte de sus calderas, operación que podemos contemplar en una fotografía tomada de la página web de Amigos de la Historia de Tapia. Muchos fueron también los habitantes de la zona que recogieron restos del accidente para venderlos como chatarra. Una leyenda urbana, algo malintencionada, justifica el largo tiempo invertido en el desguace en el hecho de que, al llevar sus bodegas repletas de alimentos y víveres para la larga travesía que iba a emprender, los trabajadores prolongaron sus tareas para poder beneficiarse de tan codiciado cargamento. Lo que si parece ser cierto que es hubo que arrojar al mar todo el mineral que había cargado, hecho al que, de nuevo, otra leyenda urbana atribuía la particular atracción que los rayos sentían por aquel punto, donde con frecuencia descargaban con violencia.



Figura 19: *El Valkenburg, cargando mineral. 1920 ((Arch. J.M. Sanchis))*

Otra de las imágenes con las que ilustramos este trabajo es la de, precisamente, el Valkenburg, en lo que posiblemente fuese su último día de servicio, y que nos proporcionó, junto a otras, un amable vecino de Porcía (Fig. 19 y 20).



Figura 20: *Detalle ampliado del nombre del buque ((Arch. J.M. Sanchis))*

En el año 2009, el diario La Nueva España entrevistaba a Ramón Fernández Cadenas, un soldador natural de Tapia que participó en las tareas de desguace del barco (Fig. 21), primero en el muelle del Rocín de su localidad natal, y posteriormente en los muelles del Musel, en Gijón. El tiempo transcurrido en el buque le llevo a construir una maqueta a escala del navío, con todo tipo de detalles, detalles que había ido memorizando durante su trabajo.



Figura 21: *Descarga de las calderas (Fot. Amigos de la Historia de Tapia)*



Figura 22: *Niñas en la playa, con el cargadero al fondo, hacia 1920 (Fot. Memoria Digital de Asturias)*

No volveremos a tener noticias del cargadero (Fig. 22) hasta 1939. Es de suponer que se mantuvo activo hasta el comienzo de la Guerra Civil, paralizándose durante los años del conflicto. El ahora llamado Boletín Oficial del Estado publicó el 20 de julio de 1939 una comunicación del Servicio Nacional de Puertos y Señales Marítimas por la que se incoaba expediente de caducidad de la concesión otorgada a D. Antonio Ruíz de Velasco y otros. En él se señalaba que dicha concesión había sido transferida por una R.O. de 27 de abril de 1910 a Doña Isabel Vinent y O'Neill y a su hijo don José de Hoyos y Vinent, Marqués de Hoyos; reconocido este como único concesionario por R.O. de 22 de enero de 1921 y transferida, por último, a la Sociedad Minera de Porcía, por Real Orden de 1927. El BOE volvió a publicar el mismo anuncio el 3 de agosto. La caducidad se producía por incumplimiento del concesionario del artículo nº 3 de la R.O., referido a los plazos de comienzo de obra y término de la misma, lo que no acaba de entenderse ya que el cargadero estaba en funcionamiento desde 1913.

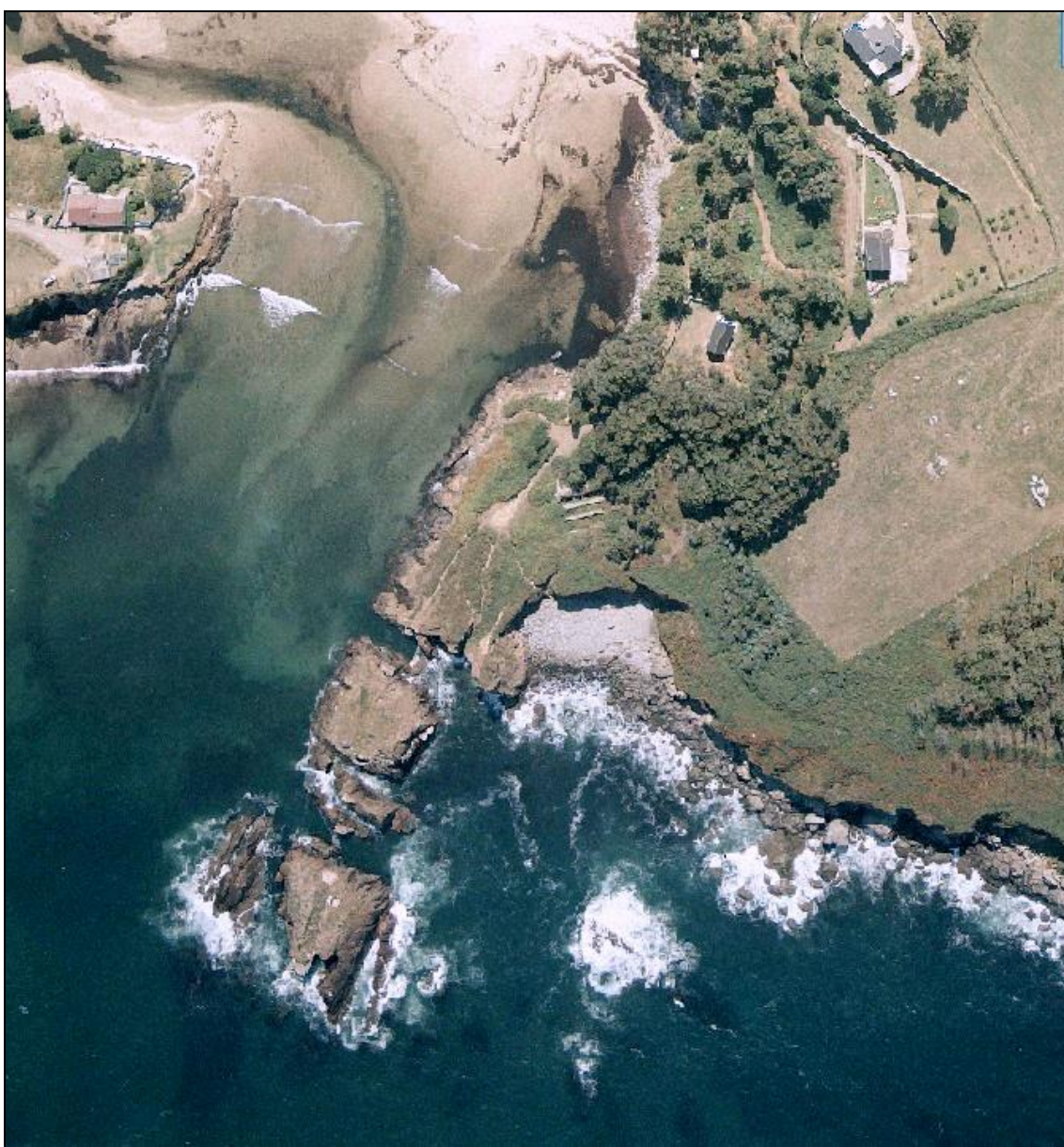


Figura 23: *Vista aérea del emplazamiento del cargadero (Fot. IGN, vuelo de 1989)*



Figura 24: Vista aérea del lugar dónde estuvo el cargadero con la pila del cargadero visible (Fot. IGN, vuelo interministerial de 1977-1989)

Creemos que las instalaciones serían desmanteladas entre 1965 y 1970, sin que podamos aportar datos más precisos. En la ensenada aún pueden verse las bases de hormigón donde descansaban los castilletes y maquinaria del cable, y con marea baja se adivina la pila sobre la que descansaba la estructura metálica de carga de buques (Figs. 23 y 24).

FÁBRICA DE MIERES Y LA ETAPA FINAL

Existe una laguna documental en estos años, en los que la propiedad de las minas de Porcía pasaron a manos de Fábrica de Mieres (Fig. 25). Es muy probable que tanto minas como cargadero quedaran anuladas después de la Guerra, procediéndose entonces a efectuar una nueva demarcación, creándose un grupo con tres concesiones (Fig. 26), tal y como vemos en el siguiente cuadro.

Tabla IV

Nº REGISTRO	NOMBRE	FECHA SOLICITUD	FECHA OTORGAMIENTO
27154	Ampliación a Porcía	1952	1965
27215	Porcía	1948	1954
27199	2ª Ampliacion a Porcía	1953	1965

Tabla IV: Grupo Porcía. Fábrica de Mieres.

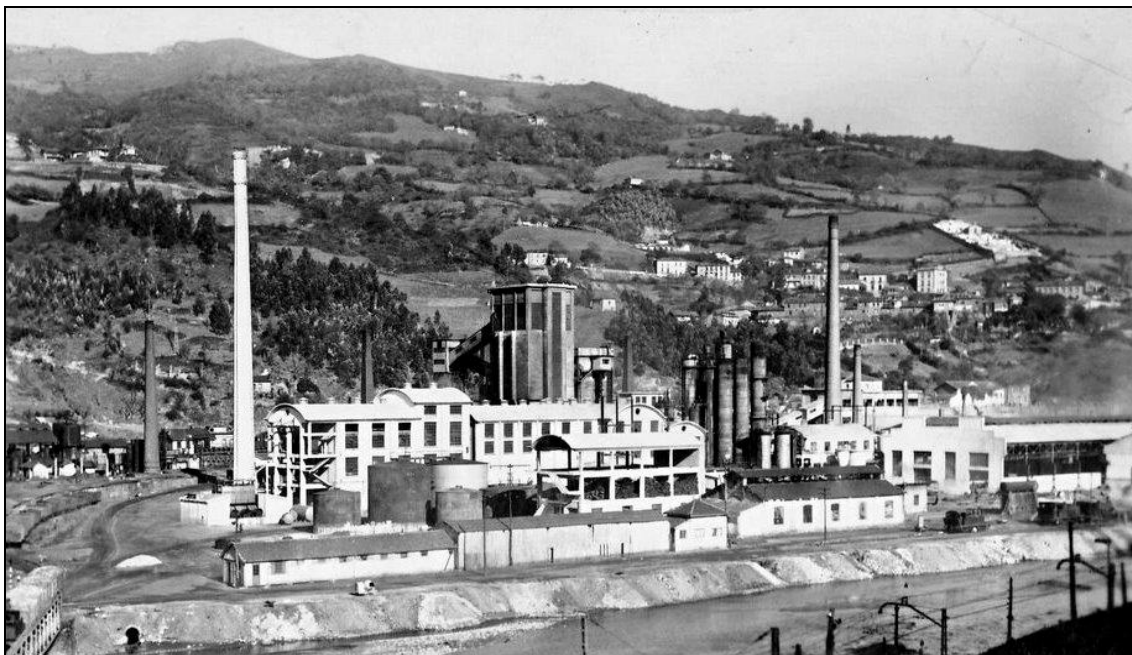


Figura 25: Fábrica de Mieres. 1956
(Fot. www.arqueologiapatrimonioidustrial.com)

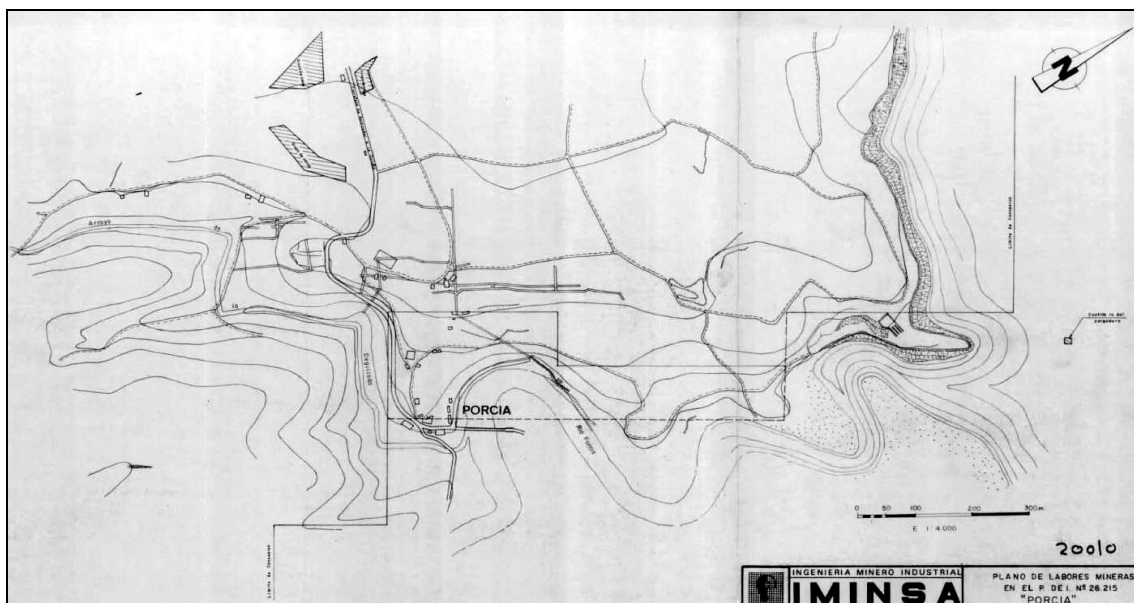


Figura 26: Plano de la concesión Porcía (Fot. IGME)

Al parecer, las minas se cerraron en 1963. Cuando el IGME realizó en 1976 una investigación destinada al Mapa Geológico y Minero de España, escala 1:50.000, hoja de Ribadeo, encontró desaparecidos tanto la vía férrea como el cargadero (Figs. 27, 28, 29 y 30). En la memoria que acompaña a este mapa se dice del criadero que “...más al E del batolito de Salave y en la desembocadura del Río Porcía se encuentran las antiguas explotaciones de hierro de Porcía, propiedad de Fábrica de Mieres, S.A. Se trata de una mineralización de hierro (oligisto con textura oolítica) interestratificada en las cuarcitas de la Formación Agüeira, donde se aprecian unas labores muy intensas consistentes en varios niveles de explotación, citándose hasta 10 capas. El mineral era transportado mediante una vía férrea a lo largo de 400 metros hasta un cargadero en la Concha de Porcía”.



Figura 27: Restos del depósito de mineral (Fot. J.M. Sanchis, 2014)



Figura 28: Caja del ferrocarril, convertida en sendero (Fot. J.M. Sanchis, 2014)

En 1967, todas las minas de Fábrica de Mieres pasaron a ser propiedad de HUNOSA, y las instalaciones siderúrgicas a UNINSA, posteriormente ENSIDESA. La gran factoría de Mieres fue derribada en los años 70 y la empresa quedó definitivamente liquidada en el año 2010. Todas las concesiones que formaron el grupo Porcía caducarán en noviembre del presente año, 2016.

Tras el cierre de las minas, el cable, con sus instalaciones y sus castilletes fueron desmontados, y la pila en la que apoyaba la estación terminal de descarga sobre el mar, que en los años 80 aún permanecía en pie, fue demolida. De toda la instalación únicamente permanecen aún visibles los zócalos de hormigón donde apoyaban las torretas del cable. El puentecillo que unía la línea de costa con los farallones donde estas se apoyaban, visible en la Fig. 9, también fue suprimido.



Figura 29: *Farallones donde apoyaban los castilletes del cable (Fot. J.M. Sanchis, 2014)*



Figura 30: *Ensenada de Porcía (Fot. J.M. Sanchis, 2014)*

Otro conjunto industrial, perteneciente a nuestro patrimonio minero más cercano, borrado del mapa.

Así se escribe la historia.

BIBLIOGRAFÍA

ANÓNIMO (1976). Mapa Geológico y Minero de España. Información complementaria. Ribadeo. IGME, Ministerio de Industria y Energía. Madrid.

ANÓNIMO (1980). Mapa Geológico y Minero de España. Hoja escala 1:50.000 Ribadeo. Segunda serie, 1ª edición. IGME, Ministerio de Industria y Energía. Madrid.

CALDERÓN, S. (1910). *Los minerales de España*. Junta para Ampliación de Estudios e Investigaciones Científicas. Madrid, Volumen 2, 252.

CALVO, M. (2009). *Minerales y minas de España*. Vol IV, 66.

ESTADÍSTICA MINERA (1861- act).

FUERTES ACEVEDO, M. (1884) *Mineralogía Asturiana*. Oviedo. 111-144.

REVISTA MINERA (1850-1936).

RODRÍGUEZ TERENCE, L.M.; LUQUE CABAL, C. y GUTIÉRREZ CLAVEROL, M. (2006). Los registros mineros para sustancias metálicas en Asturias. *Trabajos de Geología*, **26**: 19-55.

Recursos web

ABC.- Hemeroteca: <http://hemeroteca.abc.es/>

Archivos de Asturias: <http://www.archivosdeasturias.info/>

Biblioteca Virtual del Principado de Asturias: <https://bibliotecavirtual.asturias.es>

Boletín Oficial del Estado.- Gaceta de Madrid: <https://www.boe.es>

La Nueva España: <https://www.lne.es/>

Memoria Digital de Asturias: <http://www.asturias.es/MemoriaDigital>

Minas de Tapia: <http://minasdetapia.blogspot.com.es/>

Naviera Halcyon Lijn: <http://www.pust-norden.de/>

Tapia en el recuerdo: <https://es-es.facebook.com/tapiaenelrecuerdo/>

HASTIAL

An Iberian Mining Heritage Journal

ISSN 2174-2022



www.mti-hastial.blogspot.com

V62016

MTIEEDIT