

## FERNANDO MUÑOZ, EL FERROCARRIL DE LANGREO Y EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN



*LOS INTERESES ECONÓMICOS DE LA FAMILIA REAL CONTRARIOS AL INTERÉS PÚBLICO DE GIJÓN  
1846-1852*

## Índice

1.- LOS MUÑOZ (EL CLAN DE TARANCÓN)	2
2.- LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE LANGREO EN ASTURIAS	5
3.- LOS AYUNTAMIENTOS DE 1845 A 1854: SUFRAGIO CENSITARIO	9
4.- EL CONFLICTO ENTRE LA CIA. DEL FERROCARRIL DE LANGREO Y EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN	12
- Año de 1848	12
- Año de 1849	12
- Año de 1850	13
- Año de 1851	18
- Año de 1852	26
5.- CONCLUSIONES	30
6.- APÉNDICE: LA EVOLUCIÓN DE LOS TERRENOS DE LA ESTACIÓN TERMINAL DE GIJÓN	31
- Años de 1847 a 1849	33
- Año de 1850	34
- Año de 1851	35
- Año de 1853	35
- Año de 1856	36
7.- FUENTES DOCUMENTALES	39

## 1.- LOS MUÑOZ (EL CLAN DE TARANCÓN)

El 29 de septiembre de 1833, a los 48 años, fallecía en Madrid el rey Fernando VII de España, dejando a su heredera, la futura reina Isabel II, huérfana a la edad de 3 años.

Dada la edad de la heredera al trono, Fernando VII nombra en su testamento gobernadora del reino a su esposa (y, a la vez, sobrina) María Cristina de Borbón Dos Sicilias, nombramiento que sería confirmado posteriormente por las Cortes en 1836. Fernando VII, en su testamento, concedió a María Cristina una pensión vitalicia de 12 millones de reales, a su hija Isabel otra de 28 millones de reales y otros 12 millones de reales para el mantenimiento de los Reales Sitios, cantidades que debían salir íntegramente de los presupuestos del Estado. De su pecunio particular, Fernando VII dejó en herencia 28,8 millones de reales a su viuda y 56,2 millones de reales a cada una de sus dos hijas, Isabel y Luisa Fernanda.

Tras el fallecimiento de Fernando VII, María Cristina comienza sus funciones de regencia y, tras un viaje en su compañía a la finca real de Quitapesares (en Segovia) el 22 de diciembre de 1833, nombra a un desconocido sargento de su guardia, Fernando Agustín Muñoz Sánchez, gentilhombre de su real servicio, con una renta de 30.000 reales anuales y cuarto en palacio. La relación debió de ser tan estrecha que ambos contrajeron matrimonio el 28 de diciembre de 1833, aunque lo hicieron de manera secreta, ya que la reina debería para ello pedir permiso a las Cortes y era plenamente consciente de que dicho permiso no le sería concedido, dada la procedencia social y la categoría administrativa de su esposo. Además, de contraer matrimonio perdería su condición de reina regente, algo a lo que, de ninguna manera, estaba dispuesta a renunciar.



*Fernando Muñoz I duque de Riansares. [3]*

Si bien el matrimonio se intentó mantener en secreto, bien pronto fue conocido, lo que generó, en la sociedad de la época, un alto grado de animadversión hacia Fernando Muñoz. Lo que impulsó a éste a rodearse de personas de su entera confianza, creando pronto una importante red clientelar que introdujo en la Casa Real creando, de esta manera, un importante núcleo de poder. Estas circunstancias, junto a los ya tempranos escándalos por sus negocios (entre otros, su alianza con los Rothschild), obligaron a la reina gobernadora María Cristina a renunciar a su cargo, ceder la regencia al general Espartero y partir al exilio en 1840.

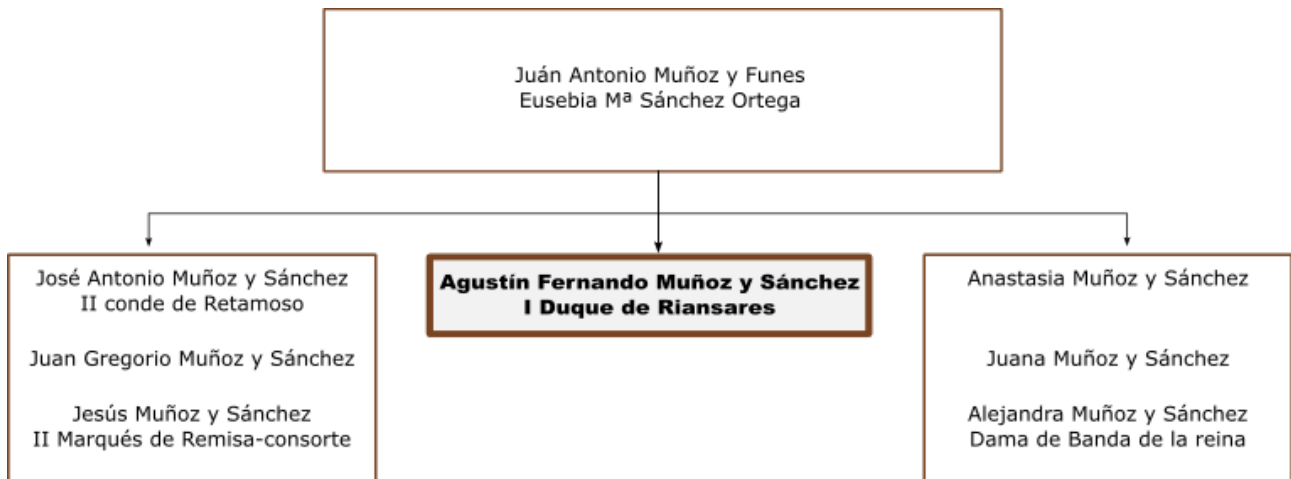
Durante su exilio en París, Fernando Muñoz continuó con la expansión de sus negocios y sus redes clientelares, entrando en contacto con un empresario teatral llamado Jean Marie Grimaldi, el cuál se convertiría en su testaferro en futuros negocios junto con León Lillo, un banquero que sería parte fundamental de su entramado societario.

Tras un período de intrigas, María Cristina consiguió que su hija Isabel, de 13 años, fuese nombrada reina y, en consecuencia pudo regresar a España en 1844, iniciando, junto a su marido, una aventura económica que les proporcionó pingües beneficios.

Su esposo, Fernando Muñoz, a su retorno a España, y tras contraer de nuevo matrimonio de manera ya oficial, fue nombrado en 1844 Grande de España, Duque de Riansáres, Teniente General y Senador Vitalicio, no cabe duda que toda una meteórica carrera para el antiguo sargento.

## FERNANDO MUÑOZ, EL FERROCARRIL DE LANGREO Y EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN

A su retorno a España, y valiéndose de su posición, Fernando Muñoz consolidó su red clientelar con familiares, amigos, políticos de todo signo, banqueros y empresarios que le reportó pingües beneficios económicos, saltándose, cuando era preciso, todo tipo de leyes y normas.



*Padres, hermanos y hermanas de Fernando Muñoz.*

No solo eso, sino que a partir de 1843 Fernando Muñoz fue el verdadero jefe ejecutivo del Partido Moderado, unificando y estructurando el partido desde arriba y tomando las riendas de las conspiraciones que propiciaron la asunción del poder en 1843 por dicho partido. En la práctica, la cabeza del Partido Moderado se hallaba en el Palacio Real y, Fernando Muñoz, de esta manera, controlaba totalmente el nombramiento de todo tipo de cargos en los diversos organismos públicos encargados de controlar la fiscalidad pública para que, así, apoyasen todas sus inversiones.



*Alejandro Mª de Aguado [4]*

con las concesiones de Molinuco, Formiguero, La Presa, Los Perales, Llamargos, El Raposo,

Pronto, ante la ausencia de bancos y con la ingente cantidad de dinero que el Estado aportaba a las arcas de María Cristina, Fernando Muñoz y su clan se convirtieron en prestamistas, tanto de particulares como del mismo Estado, al que prestaban el dinero asignado por las Cortes a María Cristina y a su hija, la reina Isabel II, por un importe total de 50 millones de reales anuales.

Los negocios del clan Muñoz alcanzaban casi todos los sectores: tráfico de esclavos (prohibido en España desde 1837 pero permitido en Cuba hasta 1886), estanco de la sal, minería, ferrocarriles, siderurgias, canales, puertos, bancos, mercurio.

Dentro de sus negocios, Fernando Muñoz adquirió en subasta pública en París (23 de diciembre de 1845), a través de León Lillo, los bienes pertenecientes a Alejandro María de Aguado, Marqués de la Marismas del Guadalquivir y, que había fallecido en 1842. Estos bienes comprendían:

- Minas de Carbón en Langreo y Siero, con todos los terrenos, almacenes y efectos, que comprendían un total de 196 hectáreas y 47 capas de carbón,

## FERNANDO MUÑOZ, EL FERROCARRIL DE LANGREO Y EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN

Bautista y Burro, Florín y Playón, El Peñón, Fuente y Cabaña La Comba, El Estabayo, Cerezales y Caparrós

- El derecho a cobrar, hasta el 8 de febrero de 1863, los arbitrios sobre la sal y vino, y los productos de dos portazgos, concedidos por el gobierno para la construcción del camino carbonero desde el puente de Turiellos (en Sama) hasta Gijón, que ascendían a más de 380.000 reales al año
- El susodicho camino carbonero de Sama a Gijón, de 36 kilómetros y finalizado en 1844
- Un almacén en Gijón de 0,5 hectáreas

En el Boletín Oficial de Oviedo, de 21 de octubre de 1845, se publica el anuncio de la subasta de tales bienes, añadiendo al final del mismo los datos de las personas con las que se debería contactar a fin de recabar más información sobre los lotes de la subasta. En Madrid, la persona de contacto era el Marqués de Remisa, quién era a su vez, casualmente, suegro de Jesús Muñoz, uno de los hermanos de Riansáres.

Resulta obvio que, con estas adquisiciones, Riansáres entraba de lleno en el negocio carbonífero en Asturias, con un puñado de explotaciones mineras y una carretera que permitía su exportación por el puerto de Gijón.

## 2.- LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE LANGREO EN ASTURIAS

En 1844, y por una Real Orden de 17 de septiembre, Antonio Jordá y Santandreu (ex alcalde de Madrid, senador y empresario), Alejandro Oliván y Borruel (senador y ministro de Isabel II) y Felipe Ignacio de Canga-Argüelles y Ventades (diputado a Cortes por Asturias) habían obtenido la concesión para la construcción de un ferrocarril desde los criaderos carboníferos de Langreo a los puertos de Gijón y Avilés, lo que significaría, caso de construirse, una competencia directa con la carretera carbonera de Fernando Muñoz.



Alejandro Oliván [8]

En 1845, y por Real Orden de 2 de mayo, Vicente Bertrán de Lis y Ribes (banquero valenciano, diputado y que en 1843 colaboró con Narváez para propiciar la caída de Espartero, lo que favoreció el regreso a España de María Cristina y Fernando Muñoz) consiguió, asimismo la concesión para la construcción de un ferrocarril desde Sama a Villaviciosa por Siero, con ramales a Oviedo y Mieres, ofreciéndosele también el ferrocarril antedicho hasta Gijón y Avilés, si desistían sus concesionarios de sus derechos. Las excelentes relaciones de Bertrán de Lis consiguieron que, por una Real Orden de 4 de julio de 1846 se le cediesen los derechos de la concesión de Jordá, Canga Argüelles y Oliván, quedando así las dos concesiones refundidas en una sola, denominada como ferrocarril de Sama de Langreo por Siero a Gijón y Villaviciosa, con ramales a Avilés, Mieres y Oviedo.



Felipe Canga-Argüelles [9]

En 1846 se constituye la Compañía del Ferrocarril de Langreo en Asturias, al objeto de construir y explotar las líneas objeto de la concesión y cuyo accionariado estaba compuesto, fundamentalmente, por personas ligadas a Riansáres, además de Felipe Canga Argüelles, Jordá, Oliván y Bertrán de Lis y sus hermanos y cuñadas. Entre los accionistas destacaba un grupo de nueve que, a su vez, eran también accionistas fundadores tanto de la Sociedad Minera Gijonesa (SMG). Esta sociedad fue creada en 1844 al objeto de explotar minas de carbón en Peón, Villaviciosa, y a los que les interesaba el ferrocarril como medio de exportación entre sus productos, como de la Sociedad de Vidrio La Esperanza. Entre este último grupo también estaba Vicente Ezcurdia que, además de accionista del Ferrocarril de Langreo, era secretario del Ayuntamiento de Gijón. También figuraban como accionistas fundadores Máximo Toral (alcalde de Gijón en 1846, 1847 y 1849) Ángel Uría Valledor (alcalde de Gijón en 1846), José María Rato Martínez (alcalde de Gijón en 1849) y Bernardo de la Rionda y Ladislao Zulaivar, ambos concejales del ayuntamiento de Gijón en distintos periodos.

Asimismo, y para ponernos en situación, el Gobernador Civil de Oviedo en aquellos años era el Marqués de Gastañaga, hermano de Felipe Vereterra, quién era, a su vez, importante accionista de la Compañía del Ferrocarril de Langreo.

El 29 de enero de 1846, se comunica al Ayuntamiento de Gijón la próxima llegada a la ciudad del Duque de Riansáres, a fin de tomar posesión de las propiedades adquiridas a Aguado. El Ayuntamiento, siempre respetuoso con la realeza, acuerda que acudan a cumplimentarlo el señor alcalde presidente y los señores concejales Gómez y Maximino Toral.

Como la Compañía del Ferrocarril de Langreo ya se había constituido, y todo parecía indicar que se iba a llevar a cabo la construcción de la línea, el 14 de diciembre de 1846 la Diputación Provincial de Oviedo se dirigió al Ayuntamiento de Gijón solicitando que se emitiese un informe al respecto de la supuesta utilidad para la ciudad de la construcción del Camino de Hierro de Sama a Gijón y Villaviciosa. El Ayuntamiento acordó transmitir a la Diputación que consideraba tal obra de suma utilidad, tanto para la provincia como para la nación entera. El alcalde de Gijón era Máximo Toral, accionista del Ferrocarril de Langreo.

## FERNANDO MUÑOZ, EL FERROCARRIL DE LANGREO Y EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN

Por un Real Decreto de 19 de abril de 1847 se otorgó la Real Cédula por la que se concedía a la Compañía del Ferrocarril de Langreo en Asturias privilegio exclusivo para la ejecución y explotación de un camino de hierro de Sama a Villaviciosa, con ramales a Avilés, Oviedo y Mieres, por lo que la citada compañía dió comienzo a las obras para dicha construcción.

En el listado adjunto figuran los primeros accionistas que tuvo el Ferrocarril de Langreo.

Nombre	Acciones	observaciones
José Antonio Muñoz	2.000	Hermano de Fernando Muñoz conde de Retamoso. - Administrador del real sitio de Aranjuez. - Contador del real patrimonio de la casa real. - Apoderado de la infanta Luisa Fernanda.
Nazario Carriquiry Ibergaray	300	- Banquero. - Diputado. - Jefe partido moderado
Alejandro Oliván y Borruel	300	- Diputado. - Senador.
Francisco Javier Albert	300	- Socio de Carriquiry. - Banquero. - Comerciante.
José María Serra	80	- Secretario de la Junta de Comercio de Palma de Mallorca.
Juana Derret Pullen	60	- Esposa de Vicente Bertrán de Lis
Rafael Bertrán de Lis y Ribes	55	- Hermano de Vicente Bertrán de Lis
Gerónimo Valdés y Serra	50	- Presidente del Consejo de Administración del FCL. - Ex ministro de la Guerra con M <sup>a</sup> Cristina
Segundo Sierra y Pambley	50	- Diputado. - Senador. - Gobernador provincial. - Accionista de la SMG.
Felipe Canga-Argüelles y Ventades	50	- Diputado. - Gobernador civil. - Accionista de la SMG. - Accionista de la Sociedad de vidrio La Esperanza.
Pedro María Fernández Villaverde	50	- Diputado del partido moderado. - Consejero de Estado. - Subsecretario de Gobernación y Hacienda.
Felipe de Vereterra y Carreño	50	- Hermano del Marqués de Gastañaga. - Magistrado. - Gobernador Civil de Oviedo
Manuel Ledesma	50	- Comerciante. - Diputación provincial de Madrid.
Antonio Gutiérrez	50	
Mariano Lluch	50	- Junta del Ferrocarril de Manresa

FERNANDO MUÑOZ, EL FERROCARRIL DE LANGREO Y EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN

Mariano Lino de Reynoso y Oscáriz	40	- Alcalde de Valladolid 1933 - Diputado a corte por Valladolid (1836 a 1847) - Gobernador provincial por Valladolid - - Senador vitalicio 1847
Fernando de Guillamas y Castañón,	35	- Militar - marqués de San Felices
Luis Bertrán de Lis y Ribes	30	- Hermano de Vicente Bertrán de Lis.
Miguel de Pedrorena	30	- Diputación provincial de Palma de Mallorca.
Francisco Tejada	25	
José Gordón	25	
Vicente Bertrán de Lis y Ribes	20	- Banquero y empresario valenciano.
Rafaela Espinosa de Bertrán de Lis	20	- Cuñada de Vicente Bertrán de Lis.
Elena Sandro de Bertrán de Lis	20	- Cuñada de Vicente Bertrán de Lis.
José Pérez Valdés	20	
Maria Eulalia de Queralt y Silva	20	- Dama de la reina. - duquesa viuda de San Carlos
Paulino Rubio	20	
José Canga-Argüelles y Cifuentes	20	- Padre de Felipe Canga-Argüelles. - Diputado . - Ministro
Pablo Cifuentes	15	- Subdirector General del Tesoro Público.
Domingo Sánchez	15	
Manuel Mateu Fort	10	- Médico,. - Subdelegado de sanidad en San Sebastián.
Joaquín Canga-Argüelles y Ribes	10	- Hermano de Felipe Canga-Argüelles.
Manuel Catalá	10	
Andrés de Arteaga	10	- Aristócrata - Senador vitalicio.
Bernardo de la Rionda	10	- Concejal del Ayuntamiento de Gijón.
Manuel Peláez	10	
Manuel Bretón de los Herreros	10	- Poeta y dramaturgo. - Director Imprenta Nacional.
Rafael Balvís de Cantó	10	
Manuel García Rivero	10	- Comerciante gijonés. - Accionista de la SMG. - Cónsul de Francia en Gijón.
Frutos García Rendueles	10	- Burguesía gijonesa. - Armador de buques. - Hermano de dos accionistas de la SMG
Ramona de Aranga.	6	
María Ignacia Suárez del Villar Bango-Miranda	5	- Viuda de Antonio Díaz-Argüelles. - Madre de Ignacio Díaz-Argüelles. - Comerciante, fábrica de manteca y quesos.

## FERNANDO MUÑOZ, EL FERROCARRIL DE LANGREO Y EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN

Policarpo Díaz-Argüelles	5	- Accionista de la SMG. - Representante en Gijón de Santiago de Velasco e Ibarrola.
Lorenzo Coll y Crespí	5	- Abogado mallorquín.
Dolores Héctor de Valdés	5	- Esposa de Gerónimo Valdés.
Fernando Valdés Héctor	5	- Conde de Torata, hijo de Gerónimo Valdés
Juan Labiada (Probablemente Juan Díaz-Laviada,)	2	- Comerciante gijonés.
Anselmo Cifuentes	2	- Empresario gijonés. - accionista de la SMG. - Sociedad de Vidrieras.
(María Micaela Díaz)	2	- Viuda de Toribio Cifuentes - Madre de Anselmo Cifuentes, accionista de la SMG.
Ignacio Díaz Argüelles	2	- Comerciante gijonés.
Máximo Toral	2	- Alcalde de Gijón 1846-1847. - Sociedad de Vidrio La Esperanza.
Ladislao Zualivar	2	- Concejel del ayuntamiento de Gijón en 1851. - Comerciante y accionista de la SMG.
Vicente Ezcurdia Cuéllar	2	- Secretario del ayuntamiento de Gijón 1838-1864. - Accionista de la SMG.
Ángel Uría Valledor	2	- Alcalde de Gijón en 1846. - Accionista de la SMG. - Sociedad de vidrio La Esperanza.
José María Rato	1	- Alcalde de Gijón en 1849.
Antonio Gómez de Cifuentes	1	- Médico de Gijón.
Carlos Morphy	1	



José Antonio Muñoz, conde de Retamoso [10]



Nazario Carriquiriy [7]

## FERNANDO MUÑOZ, EL FERROCARRIL DE LANGREO Y EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN

En resumen, de las 3.980 vendidas,

- el 50,25% estaba en poder del Conde de Retamoso (hermano de Fernando Muñoz),
- el 8,71% pertenecía a los concesionarios originales,
- el 7,54 en manos de Carriquiri y;
- el 5,15% en poder de los Bertrán de Lis.

Esto supone que el 71,73% de las acciones vendidas eran controladas indirectamente por Fernando Muñoz. Los accionistas de la Sociedad Minera Gijonesa controlaban, a su vez, el 3,14% de las acciones, dado su interés en que el ferrocarril llegase a Villaviciosa para dar salida a sus carbones.

### 3.- LOS AYUNTAMIENTOS DE 1845 A 1854: SUFRAGIO CENSITARIO

Consideramos necesario realizar una breve introducción histórico-legislativa para explicar el contexto en el que se desarrolló este conflicto.

La dimisión de Espartero como regente en 1843, al proclamarse la mayoría de edad de Isabel II (con 13 años), propició la llegada al poder de los moderados. El nombramiento como presidente del Consejo de Ministros del general Narváez, dió así comienzo a lo que se denomina “década moderada”. Uno de las primeras intenciones de Narváez y sus partidarios fue acometer la reforma de la Constitución vigente entonces desde 1837, lo que finalmente consiguió en 1845, pese a la oposición de los progresistas.

La nueva Constitución consagraba la sustitución de la idea de “soberanía nacional” por la de “soberanía compartida”, en base a la cuál se situaba en el mismo plano a la Corona y a las Cortes, aumentando considerablemente el poder de la primera. La potestad de hacer las leyes residía en las Cortes junto con el Rey, perdiendo, de esta manera, poder el Congreso frente al Rey. El Senado, por su parte, pasaba a ser enteramente de designación Real y la duración de los nombramientos sería vitalicia. El sufragio fijado en la constitución sería censitario, siendo electores quienes poseían las mayores rentas del país, lo que limitaba el derecho a voto a un 1% de la población total del país.

En cuanto al régimen municipal, su artículo 73 dictaminaba que:

*“Habrá en los pueblos alcaldes y ayuntamientos. Los ayuntamientos serán nombrados por los vecinos a quienes la ley confiera este derecho”.*

Asimismo, el artículo 74 especificaba:

*“La ley determinará la organización y atribuciones de las diputaciones y de los ayuntamientos, y la intervención que hayan de tener en ambas corporaciones los delegados del Gobierno”.*

Para conocer más en profundidad la forma de elección y la composición de los ayuntamientos en la década moderada, hemos de remitirnos a la Ley de Ayuntamientos de 8 de enero de 1845. Dicha ley, además de establecer el número de tenientes de alcalde y concejales en función de la población de cada municipio (caso aparte el de Madrid), dictamina que los Alcaldes y los Tenientes de Alcaldes serían nombrados por el Rey en todas las capitales de provincia y en las cabezas de partido judicial cuya población llegase a los 2.000 vecinos, siendo en el resto designados por el Jefe Político de la provincia por delegación del Rey, y siempre entre los concejales elegidos por los pueblos. Todos estos cargos serían “gratuitos, honoríficos y obligatorios”. Los de Alcalde y Teniente de Alcalde tendrían una duración de dos años, y los de concejal de cuatro.

El artículo 10 de la Ley establecía que:

*“El Rey, sin embargo, podrá nombrar libremente un alcalde corregidor en lugar del ordinario en las poblaciones donde lo conceptúe conveniente. La duración del alcalde corregidor sería ilimitada y su sueldo se incluirá en el presupuesto municipal”*

Resumiendo el Rey podría nombrar alcalde, cuando le apeteciese, a quién quisiera, del municipio que considerase oportuno y, sin que fuese necesario que hubiese sido elegido concejal y con un sueldo asignado (a diferencia de los alcaldes “ordinarios”) que debería abonarle el mismo ayuntamiento. Este detalle tendrá gran importancia en nuestra investigación.

Los electores serían todos los vecinos del municipio que pagasen mayores cuotas de contribución, si bien este número de vecinos tenía un tope máximo en función del número de vecinos del municipio. Así, en la categoría más alta, los municipios con más de 20.000 habitantes, tendrían derecho a voto en las elecciones municipales un total de 1.767 electores, más la 13ª parte del número de habitantes que pasasen de 20.000. Se considerarían “vecinos” a quienes fuesen cabezas de familias, con casa abierta y que tuviesen además un año y un día de residencia, y hubiesen obtenido vecindad con arreglo a las leyes. Por supuesto, para votar deberían ser varones y mayores de 25 años. Para que nos hagamos una idea, en un

## FERNANDO MUÑOZ, EL FERROCARRIL DE LANGREO Y EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN

municipio de 20.000 habitantes, tendría derecho a voto 1.767 personas, lo que representaría algo menos del 9% de la población.

En cuanto a los elegibles, en los municipios de menos de 60 vecinos lo serían todos; en los que no pasasen de 1.000 vecinos serían elegibles las dos terceras partes de los electores contribuyentes, contándose de mayor a menor, más todos los que paguen cuota igual a la del último de dichas dos terceras partes; en los que pasasen de 1.000 habitantes serían elegibles la mitad de los electores contribuyentes, contándose igualmente de mayor a menor, más todos los que pagasen cuota igual a la del último de dicha mitad, no debiendo bajar nunca de 102, máximo, a su vez, del caso anterior.

Este preambulo es importante exponerlo ya que este es el contexto político en el que se va a desarrollar el conflicto entre Ayuntamiento de Gijón y Ferrocarril de Langreo.

## 4.- EL CONFLICTO ENTRE LA CIA. DEL FERROCARRIL DE LANGREO Y EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN

En este apartado expodremos, cronologicamente, los diversos desencuentros entre la Cía y el ayuntamiento de Gijón con motivo de los terrenos de la futura estación.

### Año de 1848

En octubre de 1848, se recibió en el Ayuntamiento de Gijón, siendo Alcalde de Gijón era José María Rato (accionista del FCL), una carta remitida por Luis Fantet, antiguo apoderado de la empresa de Aguado y, en aquel momento, representante de los intereses de Fernando Muñoz. En la misma se solicitaba la venta de un terreno municipal situado en la zona denominada El Humedal para construir en él la futura estación de Gijón del Ferrocarril de Langreo. El Ayuntamiento acordó designar una comisión (la primera de tantas) para estudiar dicha venta, de la que formarían parte los concejales señores Díaz, Suárez Hevia, Prendes y Nava. Una vez que se realizó el preceptivo estudio de la cuestión, los miembros de la comisión informaron positivamente sobre la petición de venta, con la condición de que se estableciese una puerta para los almacenes.

### Año de 1849

El 26 de enero de 1849, el Ayuntamiento emite un informe comunicando que no había lugar a la venta de dicho terreno, dado que podría necesitarlo el Ayuntamiento para el “desahogo público”, sin aclarar a que se refería con tal expresión.

En abril del mismo año, la Compañía del Ferrocarril de Langreo se dirige nuevamente al Ayuntamiento solicitando se le conceda autorización para la tala o el traslado de los árboles existentes en El Humedal, para proceder a la construcción de la estación y sus apartaderos. El Ayuntamiento dictamina, nuevamente, que decida la Comisión anteriormente nombrada.

Anselmo Cifuenes y otros accionistas de la Compañía “residentes en esta villa” (los ya mencionados de la Sociedad Minera Gijonense) se dirigen al Ayuntamiento, exponiendo:

*“la utilidad de esta obra y la necesidad de que los que tomen interés por este pueblo contribuyan con su nombre a darle crédito e impulso en lo que prescindiendo de considerar las suscripciones como objeto de especulación ejercerán un acto de patriotismo dirigido a conseguir que esta localidad mejore y a evitar se haga de peores condiciones que las que hoy tiene”*

El Ayuntamiento se mostró conforme con apoyar esa suscripción de acciones.

Sin embargo, el Ayuntamiento se reitera en que no desea vender la finca de El Humedal al ferrocarril, por constituir “una de las fincas productivas de sus propios que cada día va valiendo más”. Si la Compañía no pudiese prescindir de dicha finca para su estación, el Ayuntamiento esperaba que “se proceda previamente al estacamiento, medición y tasación de todo lo que deba ser ocupado” para ingresar su importe en las arcas municipales, con arreglo a la Ley de Expropiación Forzosa. En este último caso, el Ayuntamiento solicitaría permiso para invertir parte de lo ingresado en acciones del propio ferrocarril.

Es decir, el Ayuntamiento, a pesar de no querer vender el terreno, reconoce tácitamente que se verá obligado a hacerlo, sabedor de las poderosas influencias provinciales y nacionales de la Compañía. No sólo eso, sino que, además, con tal de que le paguen por el terreno, se compromete a invertir parte de lo obtenido en acciones de la Compañía del Ferrocarril de Langreo, lo que no deja de ser una rebaja en el precio de adquisición, al devolvérselo a la misma Compañía en forma de adquisición de acciones.

En abril de 1849, se recibe en el Ayuntamiento un escrito de José Elduayen, ingeniero jefe del Ferrocarril de Langreo, esgrimiendo una serie de razones para que el terreno de El Humedal le sea entregado **gratuitamente** al Ferrocarril, razones que no se recogen en el acta municipal; no obstante, Elduayen solicita que el Ayuntamiento deje claro que parte del hipotético importe de la venta, de llevarse a cabo, se invertiría en acciones del Ferrocarril, ya que:

*“como se puede conocer, la resolución puede ser muy distinta según la importancia de las cantidades que tenga que abonar la Dirección al declinar un derecho que cree le corresponde”*

En este punto, la desfachatez de Elduayen anticipa lo que será la conducta del Ferrocarril de Langreo con el Ayuntamiento de Gijón. En primer lugar, afirma que la Compañía tiene derecho a ocupar unos terrenos municipales sin abonar nada a cambio, pero, en segundo lugar, dice que si la cantidad de dinero a pagar en metálico no es mucha, igual la Compañía transige y renuncia a ese derecho de ocupación gratuita.

El Ayuntamiento acuerda que, de nuevo, decida la Comisión. El 11 de mayo de 1849 dicha Comisión presenta su informe, en el que, reiterándose en el derecho del Ayuntamiento a ser indemnizado por la ocupación de los terrenos en litigio, y *“a pesar de la gran necesidad de recursos en que se encuentra”*, acuerdan que el Ayuntamiento, del monto total del pago que reciba por dichos terrenos, invierta  $\frac{2}{3}$  del mismo en acciones del Ferrocarril de Langreo. Es decir, que los terrenos le saldrían prácticamente regalados a la Compañía.

En base a lo anterior, en julio de 1849, Elduayen se dirige nuevamente al Ayuntamiento para solicitarle, dada la necesidad de dar comienzo a las obras que se habrían de hacer en El Humedal, que se formase una comisión conjunta de Ayuntamiento y Ferrocarril que *“pueda fijar definitivamente las bases y precios de la ocupación”*. El Ayuntamiento se muestra conforme y nombra a los concejales señores Palacio y Gómez Acebal para integrar dicha comisión. El 24 de julio de ese mismo año, la Comisión presenta su informe, siendo favorable a la venta del terreno de El Humedal a la Compañía del Ferrocarril de Langreo en la cantidad de 30.000 reales *“en metálico al contado”*, sin mención alguna a invertir parte en acciones de la Compañía. El Ayuntamiento da su conformidad al informe y aprueba la venta.

## Año de 1850

El 2 de febrero de 1850 se recibe una carta del señor Elduayen en el Ayuntamiento, en la que solicita que, debido al comienzo de las obras de explanación entre Gijón y El Fresno, el Ferrocarril de Langreo vería conveniente que se procediese a cercar dichas obras para evitar posibles accidentes debidos al tránsito de personas y carros. Por ello, solicita que se suprima uno de los dos caminos existentes propiedad del municipio de Gijón, sin citar cuáles eran. En la misma carta existen dos anotaciones al margen: la primera, de 4 de febrero, en la que se dictamina que los señores González Acebal y Díaz se servirán proponer; la segunda, de 2 de agosto, dictamina que, visto el informe de la comisión, según consta en acta de 7 de febrero, se acuerda acceder a la supresión del camino inmediato a la cuneta del Paseo del Comercio.

El mismo 4 de febrero, el secretario del Ayuntamiento, señor Ezcurdia, certifica que:

*“Se dió encargo a los señores González Acebal y Díaz de proponer acerca de un camino cercano al Paseo del Comercio por las razones que manifiesta en la comunicación del 2 de febrero”*

En la sesión ordinaria que tuvo lugar el 7 de febrero, una nueva Comisión, nombrada al efecto el día 4 de ese mismo mes, presenta el siguiente informe :

*“La Comisión ha creído prudente promover una conferencia con el señor Elduayen y efectuada, y de acuerdo con éste, propone al Ayuntamiento que de los 30.000 reales que devenga aquella sociedad por valor del terreno que ocupa en el Humedal, se le reciban de presente ocho mil y el resto de veinte y dos mil dentro del término de un año a contar desde esta fecha pero con la circunstancia precisa de que durante este plazo si el Ayuntamiento necesitase dicha suma para alguna obra pública a otro objeto que fuese urgente le será satisfecha tan pronto como la reclamase. El señor Ingeniero Jefe en corroboración de su completo asentimiento ha ofrecido oficiar a la Corporación en los términos dichos y prefijados en la conferencia. La Comisión al tiempo de ocuparse del anterior asunto no puede menos de llamar la atención del Ayuntamiento sobre la cantidad bastante considerable de 30.000 reales que habrá de percibir y que pudiera ser principio y fin tal vez de alguna obra de utilidad pública y así se atreve a proponer que no se haga uso de ella con ningún objeto hasta tanto que se delibere muy detenidamente sobre el medio de invertirla en su totalidad de un modo que sea digno del Ayuntamiento y de la Ciudad”*

## FERNANDO MUÑOZ, EL FERROCARRIL DE LANGREO Y EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN

Es decir, la Comisión acuerda con el ferrocarril que, del pago al contado, nada de nada, y, además, recomienda a la Corporación que no tenga prisa en fijar destino al monto total, porque, intuimos, igual ni lo llegaría a cobrar.

En esa misma sesión municipal se dió lectura a un oficio del señor Elduayan, el cuál, en base al acuerdo llegado con los integrantes de la comisión antedicha, proponía que fuesen entregados al Ayuntamiento, al contado, 8.000 reales, mientras que el resto se abonarían en el plazo de un año, *“a menos de que necesidades perentorias de la Municipalidad lo exigiesen con anticipación a ese plazo”*. El pleno municipal acordó aceptar la propuesta de pago presentada por la Comisión, con la excepción del concejal señor Andrade, quién exigía el pago al contado de la cantidad total, tal y como se había acordado en la sesión del 24 de junio.

La misma Comisión presentó también otro dictamen sobre la pretensión del ferrocarril de proceder al cierre del camino que iba desde Tremañes a Contrueces, para evitar los cruces sobre la vía:

*“El cortar hoy el camino que conduce a Tremañes por el paseo denominado Del Comercio conoce la Comisión que es asunto delicado y no puede prever las consecuencias que puedan originarse de esta determinación; sin embargo, oídas las razones expuestas por el señor Elduayan y con los planos a la vista que ha tenido la bondad de franquear, no tendrá reparo en emitir su opinión a pesar de que vuelve a repetir que no se cree con las luces necesarias para su mejor acierto. Dicho señor ha expuesto los graves inconvenientes que se le originan al ferrocarril con los repetidos viaductos a nivel y más que todo los riesgos y desgracias que pueden ocurrir a los transeúntes y ganados por aquel punto, dándose la circunstancia de ser este un país que generalmente no se tiene idea de la celeridad de este prodigioso adelanto y de los pocos medios que tiene el hombre para evitar algunas desgracias que tanto más se repetirán cuantas más sean las veces que haya de pasar por las líneas del ferrocarril. Estas consideraciones unidas al pequeño rodeo que ofrece unicamente a los que hubiesen de transitar desde Contrueces a Tremañes por el punto en cuestión hacen que la Comisión tenga la honra de proponer que se cierre por ahora el camino por el punto que dicho señor Ingeniero solicita pero con la precisa condición de comprometerse la empresa a abrirlo y establecer el viaducto siempre que al Ayuntamiento le conviniese, bien fuese por que después de cerrado resultasen dificultades o perjuicios que no es dable prever o por que así se juzgase necesario por la Corporación para sus fines particulares , la que con su ilustración sabrá dar la solución más conveniente para conciliar todos los intereses.”*

A pesar de este informe (y quizás debido a que era tan descarado el trato de favor que se dispensaba al ferrocarril), el pleno municipal acuerda dejar la decisión para la próxima sesión ordinaria.

Sin embargo, en la siguiente sesión plenaria, el 11 de febrero, no se trató dicho tema y sólo se dió cuenta de la recepción de la comunicación del Señor Elduayan en la que mostraba su aceptación (faltaría mas) de las condiciones de pago de los citados terrenos del Humedal y remitiendo un libramiento por valor de los 8.000 reales pactados.

No será hasta la reunión plenaria celebrada el 2 de agosto de 1850 cuando se trate de la supresión del camino en el Natahoyo. En ella, el Ayuntamiento acordó acceder al cierre de dicho camino con las siguientes condiciones:

1. Desde la cuneta del Paseo del Comercio había de establecerse un camino que pasase por otro paseo hasta el pontón existente, y desde ese punto se abriría un camino nuevo recto hasta el punto en que existía un paso vía cercano a las casas de Muñiz.
2. La empresa debería franquear para el camino nuevo que se le exigía igual extensión de terreno que la que tenía el que se suprimía, transplantando al camino nuevo los árboles del suprimido y dándole al público igual cantidad de terreno del que disfrutaban en el que se iba a suprimir.
3. Que si el servicio y conveniencia pública exigiese el restablecimiento del camino que se solicitaba suprimir y el establecimiento del paso vial en el punto en que se quería prescindir, la empresa tendría que ejecutarlo sin excusa ni pretexto alguno. En tal caso, la empresa podría volver al estado que se hallaba el camino nuevo que se estipulaba, pero los árboles que en él habría de haber y que serían de propiedad del Ayuntamiento, quedarían a disposición del mismo.

El 10 de agosto, el Ferrocarril de Langreo remite un oficio al Ayuntamiento acusando recibo del anterior acuerdo, y el 24 del mismo mes, Elduayan comunica que, dado que en los planos aprobados por el Gobierno el 24 de noviembre de 1846 no se indica expresamente cuál de los dos caminos que desde La

## FERNANDO MUÑOZ, EL FERROCARRIL DE LANGREO Y EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN

Braña se dirigen a Gijón se conserve, solicita que sea el Ayuntamiento el que decida cual de los dos caminos puede suprimir.

En la sesión del día 29, el ayuntamiento acuerda que, como Elduayen afirma tener autorización del Gobierno para eliminar uno de los dos caminos, se acuda al Gobierno para que solicite que se mantengan los dos, desdiciéndose así de su acuerdo anterior. Tal era así, que del nuevo acuerdo se desvinculan el señor Alcalde y los señores Tuñón, Gómez Valdés, Romero y Menéndez Morán por entender que:

*“Subsistiendo lo acordado en otro día 2 se relevase a la empresa de la obligación de reponer al estado en que hoy se encuentra el camino en cuestión”*

En las actas plenarios del Ayuntamiento de Gijón no aparecen más referencias al tema hasta la del 14 de noviembre, en la que los señores Eustaquio García, Ezequiel García Argüelles y José Suárez Hevia informan de los resultados de la inspección que han llevado a cabo a los daños causados por la construcción del ferrocarril, informe que reproducimos en su totalidad:

*Los que suscriben, individuos de la comisión encargada de inspeccionar los daños y perjuicios irrogados al público por la construcción del ferrocarril, en desempeño de sus funciones han recorrido la línea y al hacerlo han tomado sobre el terreno las notas que se acompañan.*

*Es un cuadro bien triste el que se presentó a los ojos de la comisión dicho día, al observar aquí un vecino que no tiene medio de salir de casa y que, por consiguiente, tiene que dejar su casería y echarse a pedir él y su familia, más allá otro que, estando enfermo, no puede tener el consuelo de que le vean ni médico ni cura ni sus mismos vecinos; y, en fin, muchos privados de ir a la iglesia a no atravesar los ríos medio nadando; tan mal estado reclama un pronto remedio y la comisión cree que el Ayuntamiento está en un deber imperioso de hacer que la empresa proporcione caminos sino de tan fácil comunicación como los que había al menos procurando hacer más llevaderas esas distancias inmensas a que se coloca al vecindario por la precisión de ir a buscar puntos determinados por otros poco menos que intransitables.*

*En la nota de que va hecho mérito se demuestran los puntos de contacto con el ferrocarril que se encuentran en peor estado, ya para el tránsito y circulación de las parroquias ya por el riesgo eminente que en ellos están expuestos los transeúntes y ganados; y en las observaciones que la acompañan las obras que la comisión considera indispensables se realicen cuanto más antes para poner los caminos vecinales siguiera en un estado parecido al que estaban primero, pudiendo asegurarse que al detallarlos la comisión solo ha propuesto los que son del todo punto imprescindibles con el deseo de no irrogar a la empresa del ferrocarril mayores gastos.*

*La Comisión se persuade que el Ayuntamiento tomará en este negocio el interés que acostumbra en las cosas del público y que al efecto propone se sirva determinar:*

- 1. Que se le pise esta nota al señor Comisionado Principal de la Empresa del Ferrocarril de Langreo en ésta, a fin de que procure realizar dichas obras a la brevedad posible satisfactoriamente*
- 2. Que se le oficie al señor Gobernador de la Provincia incluyendole este y todo lo referente a este negocio a fin de que con la plenitud de su autoridad, y el celo que le distingue por la mejor y conservación de caminos vecinales, se sirva procurar sean cumplidos los deseos del Ayuntamiento a la mayor brevedad, por el interés que en ello se sigue a las parroquias limítrofes al ferrocarril tan notoriamente perjudicadas.*
- 3. Que del resultado que vaya teniendo este negocio se de cuenta en todas las sesiones ordinarias del Ayuntamiento.*

*Esta es la opinión de la comisión, sin embargo el Ayuntamiento hará como siempre lo más justo.*

*Gijón y noviembre 14 de 1850*

*Eustaquio García, Ezequiel Canga Argüelles, José Suárez Hevia.*

A continuación, la Comisión entrega dos informes por separado, en uno los puntos conflictivos y en otro las soluciones propuestas por la misma Comisión en cada caso. A fin de hacer la lectura más comprensible, presentamos ambos informes integrados en uno.

*La Comisión encargada por el Ayuntamiento para reconocer los caminos vecinales perjudicados por el*

*ferrocarril ha ido a verlos por sí misma y a continuación vienen las notas tomadas sobre el terreno.*

*1º Camino de La Braña*

*Este camino necesita levantarse, forrarse, echar machaqueo y sacar las aguas acumuladas allí hoy por las tierras sacadas de la caja del ferrocarril*

*2º Puente vía por alto de La Braña*

*Este puente necesita dar más desarrollo a las rampas, que estas tengan más ancho, echar machaqueo y poner paredones para la defensa de los muros, pues está hecho un despeñadero artificial*

*3º Camino vecinal entre el puente vía anterior y el puente de Tremañes, término de Bolado*

*Este paso necesita un paredón para que no se acabe de caer el camino.*

*4º Puente de vía por debajo de Tremañes*

*Este paso necesita forrarse, levantarse y defenderlo a vía con paredones, si es que ha de ser lo que se llama*

*5º Paso por el río de Tremañes para la gente de a pie que va a la Picota, Lloreda y Cenero*

*Cerca del paso anterior debe la empresa (ilegible) puente para la gente de a pie que haga el mismo servicio que hacía el que antes había más arriba, hoy inutilizado por el ferrocarril*

*6º Camino que conduce desde el puente a La Picota, Lloreda, Fresno y Cenero*

*Este camino vecinal que conduce a algunas parroquias necesita forrarlo, levantarlo, sacar las aguas y en una palabra hacerlo camino, pues en la actualidad después que llueva se queda intransitable*

*7º Río de Tremañes*

*Este río necesita limpiar el cauce hoy obstruido por los escombros de la obra del ferrocarriles*

*8º Paso vía por alto de Bareza que conduce desde Lloreda a la carretera de Oviedo*

*El paso vía indicado deberá concluirse antes de comenzar a dejar inútil el actual como en parte se está verificando*

*9º Camino vecinal que conduce desde la Picota a Sotiello por la ería de Belonga*

*Este camino que tanta falta hace y en el que no hay ni siquiera rastros de que se haga, habiendo el ferrocarril inutilizado el anterior hace tiempo, es necesario cuando se haga tener presente que no quede expuesto ni a las tierras que caigan del terraplén del ferrocarril ni a las inundaciones de la pradería de la Belonga*

*10º Camino vecinal que sigue desde la ería de Belonga al barrio de Sotiello, en el término de La Vegona*

*Este camino, que en la actualidad está en construcción, al no ponerle un paredón de defensa del río, habrá camino para este invierno, pues componiéndose de tierra arenisca y muy suelta y trabajando el río en aquel punto mucho, no pude menos aunque sea en tiempos ordinarios, hacer estragos*

*11º El mismo camino anterior que continúa por dicho barrio término de Los Caños hasta el viaducto por abajo del puente de Sotiello*

*Continuando el camino anterior y en este término hay muchos puntos donde necesita paredones de defensa del río como el anterior y por las mismas razones*

*12º El camino anterior entrando en el paso vía espresado*

*Continuando el camino anterior y al entrar en viaducto de sotiello dicen que los carros atravesarán el río como lo hacían antes sin hacerse cargo que si antes lo hacían era porque en aquel punto esplayaba mucho dicho río y su cruce llevaba poca profundidad, pero hoy que salen del puente las aguas reunidas del cauce lleva no solo más profundidad sino más corriente.*

*13º El viaducto espresado*

*Este viaducto necesita no solo un paredón de defensa del río porque a poca agua que venga lo inunda, sino echarle firme con machaqueo que en actualidad no tiene*

*14º Variación del cauce del río que baja de Riera*

*Este río que antes no venía por aquí, hoy entra por el camino que conduce a Beranes, es indispensable separar el camino del río poniendo un paredón de defensa cuyo debe de continuar para que las aguas no interrumpan como hoy lo están haciendo al camino vecinal que va a Fresno en este mismo sitio debe la empresa un puente de a pie para poder comunicarse la gente con la iglesia*

*15º Cuatro vecinos de Sotiello*

*Estos vecinos ya con la variación del cauce del río que baja de Fontaciera ya con con el ferrocarril han quedado totalmente aislados y es urgente que se les (ilegible) concretados a su casa*

*16º Paso vía de la ería de Infiesto en Caravedo*

*Este paso vía necesita concluirse pues no tiene firme ni machaqueo*

*17º Tres vecinos de Caravedo lindando con Rebollada*

*Estos vecinos como los anteriores están aislados totalmente sin caminos de ninguna especie y con la misma (ilegible). Desde el puente de Bareza señalado en el número 8 de esta relación hasta la carretera de Oviedo no hay camino vecinal y varios caminos de Fresno, Sotiello y Caravedo como se ha dicho antes a poco que llueva están concretados a sus casas y por lo mismo exentos de auxilios tanto corporales como espirituales, esto pide un pronto remedio y no promesas que no se ven realizadas*

*18º Paso vía primer puente de Fontaciera*

*En este paso vía la empresa debe un puente para gente de a pie, no el que tiene en la actualidad invadido por el río; para que preste servicio se necesita defenderlo del río con paredones, echarle firme y en una palabra dejarle útil; respecto del paso de los carros por dicho río, si bien antes lo cruzaban y hoy no es por las mismas razones expresadas en el número 12 viaducto de Sotiello*

*19º Continuación del camino vecinal de Fontaciera en el sitio donde cruza el río en la Vega de los Avellanales*

*En este paso es preciso, si es que han de pasar los carros el río sin puente, que se ensanche más el camino para que esplaye más dicho río y disminuya la profundidad que en la actualidad hay en dicho cauce y que al hacer el firme y machaqueo de dicho camino sea una verdad pues debiendo de tener según dicen nueve pulgadas de machaqueo apenas tendrá una; en este mismo sitio debe la empresa un puente para gente de a pie desde este sitio hasta el viaducto inmediato, el camino vecinal necesita algunos paredones de contención si es que no se ha de venir abajo muy pronto*

*20º Paso vía que comunica a varios vecinos de Fontaciera con la iglesia y otras comunicaciones*

*Este paso vía necesita ser lo que se llama, pues no se concibe que se llame a sí a una alcantarilla de tres pies de ancho que hasta los niños tienen que encorvarse para pasar*

*21º Paso vía en el último puente de Fontaciera*

*En este paso vía necesita un paredón de defensa par que el río no lo inunde, m echar firme y machaqueo y arreglar la entrada y salida de dicho, y antes de entrar en dicho pasovía y en la continuación del camino que va sobre la izquierda debe la empresa un puente para gente de a pie y si los caros han de pasar el río sin puente, esplayarlo y poner dos rampas*

*22º Dos vecinos de Ruedes, en el barrio de La Figar a derecha e izquierda del ferrocarril y se llaman Julián Lozano y Domingo González Arenas*

*Estos dos vecinos están aislados absolutamente*

*23º Camino que va desde Ruedes a Cenero y se comunica con la carretera de Oviedo pasando por la corrada de Carbajal*

*Este camino está obstruido totalmente hoy por el ferrocarril y no puede permitirse que se quite el paso aunque malo qu hoy tienen los vecinos por la caja del ferrocarril, interín no se haga el camino vecinal en donde no hay un solo golpe dado.*

*Puede que a algunos les parezca exagerada la relación anterior, el que lo dude puede acercarse a la*

*comisión quien está muy dispuesta a acompañarlo sobre el terreno. La comisión cree que la empresa debe no solo los caminos y puentes que obstruyó sino también otros procedimientos de pasos malos que aumentó con los cambios de cauces de ríos, terraplenes, desmontes, etc. Del mismo modo cree que al hacer la empresa estos caminos deben de ser inspeccionados por el Inspector del Distrito. Item que al hacer dichos caminos sean de 18 pies con diez según lo marca la ley con firme y machaqueo, pues aunque puede decir que los que obstruyeron no estaban así esto aún no compensa las mayores distancias a que los precisan ir.*

Por tanto, el informe de la Comisión municipal refleja una situación bastante caótica y un incumplimiento sistemático por parte de la Compañía del Ferrocarril de Langreo de sus obligaciones con respecto a los caminos y carreteras obstruidas por las obras, fijadas en el artículo 15 de la Real Cédula de Concesión.

## Año de 1851

A la espera de resoluciones superiores sobre tales conflictos, en la sesión plenaria del 13 de febrero de 1851, se hizo constar que:

*“la empresa del ferrocarril, en comunicación de 10 de enero, convidó a este Ilustre Ayuntamiento para que se sirviese contribuir con su asistencia a dar solemnidad al acto de la inauguración de la vía de dicho ferrocarril. Que efectivamente concurrió la municipalidad presidida por el señor Gobernador de la provincia, realizándose tan pronto como se presentó en la estación principal el expresado acto que tuvo lugar a las 12 en punto del día de ayer, pronunciándose a presencia de los muchos convidados y vecinos por dicho señor Gobernador un discurso análogo después de haber dado tanto él como el Presidente de la Compañía Excelentísimo señor D. Gerónimo Valdés y otras autoridades algunos golpes a las clavijas de los cojinetes, retirándose el Ayuntamiento después de haber realizado el correspondiente obsequio en el pabellón preparado al efecto”*

Del texto parece deducirse que, aunque acudieron al acto protocolario por “imperativo legal”, no parecía que el Ayuntamiento estuviese muy satisfecho con la conducta de la Compañía, al no permanecer más allá del tiempo imprescindible para realizar los actos protocolarios.

En la misma sesión, se informa que:

*“la empresa del ferrocarril desea un convenio para colocar un reloj sobre la estación con esfera al público y campanas siempre que por el Ayuntamiento se contibuya con fondos al efecto”. El Ayuntamiento, a su vez, “determina oficiar al sr. Comisionado Principal para que se sirva manifestar*

- 1. si la colocación del reloj a la altura que se crea necesaria por los facultativos de las obras permitirá que disfrute del sonido de las campanas una parte considerable de la población*
- 2. Cuál podrá ser la suma que se gradue justa para que el Ayuntamiento remunerere el beneficio que recibe por la colocación de las campanas con el reloj”*

El ferrocarril de Langreo, pues, no se contentaba con la usurpación de caminos y terrenos según su interés, sino que también pretendía que el Ayuntamiento sufragase parte de sus gastos de instalación.

En esa línea, en la sesión del 20 de febrero, el Alcalde Corregidor D. Andrés de Capua, “*da cuenta de que el señor Comisionado principal de la empresa del ferrocarril, con fecha 18 le manifiesta que siendo el asunto relativo al reloj extraño a las obligaciones públicas de la compañía cree sería mas conveniente que la correspondencia (sic) el que el arreglo a ser posible se tuviese en comunicaciones verbales entre personas comisionadas por el Ayuntamiento para el efecto y el señor ingeniero de la compañía a quien se debe el pensamiento de que se trataba*”. El Ayuntamiento queda enterado y nombra al mismo Alcalde Corregidor, junto a los señores Gómez Acebal y Suárez Hevia, para negociar con el Ferrocarril, tanto acerca del reloj como sobre todo lo relativo a los intereses del municipio en lo relativo al procedimiento de establecer los servicios ferroviarios dentro de la zona comprendida en el derecho de Puertas como término del territorio de la villa.

El 11 de julio tiene lugar una sesión extraordinaria del pleno municipal, bajo la presidencia del Alcalde Constitucional D. Eustaquio García, en la que éste informa acerca de una providencia que había dictado con fecha 4 de julio, “*al objeto de remover los obstáculos que impiden atravesar el ferrocarril en los*

## FERNANDO MUÑOZ, EL FERROCARRIL DE LANGREO Y EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN

puntos indispensables en que la empresa no ha hecho las obras de sustitución necesarias". El pleno municipal dió su conformidad, manifestando, además, que "el Ayuntamiento cree que ha obrado con toda equidad en defensa de los intereses municipales y que la corporación lo autoriza para proseguir obrando en nombre del Ayuntamiento". Es decir, la sustitución de un alcalde corregidor (elegido directamente por la reina) por un alcalde constitucional (elegido por los concejales) supone el enfrentamiento directo con la compañía ferroviaria en defensa de los legítimos intereses municipales. Este enfrentamiento traería prontas consecuencias al alcalde constitucional Eustaquio García.

Ese mismo día 11 de julio, la dirección facultativa del Ferrocarril de Langreo dirige al Alcalde Constitucional de Gijón el siguiente oficio:

*Satisfaciendo sus deseos manifestados en la comunicación de 9 del actual para que acudiese al Gobernador en reclamación de las providencias de V., lo he verificado en el día de hoy, siendo su resolución la que a continuación copio:*

*"Habiendo acudido a este gobierno de provincia el ingeniero jefe del Ferrocarril de Langreo quejándose de que por V. se le había impuesto una multa de trescientos reales por consecuencia de la retención de una herrada que mandó hacer a Josefa Gilledo como infractora de la ordenanza y demás disposiciones vigentes, a virtud (ilegible) empeñado a pasar a través de la línea y porpasándose a derribar una parte de la cerca, (ilegible) al alguacil comisionado y oído el el Consejo provincial y de conformidad con su dictámen he tenido a bien revocar las providencias dictadas por Ud, acordando al propio tiempo que U. se abstenga de proceder contra el referido ingeniero, a quien no le sirve dicho proveído de perjuicio en su buena fama y crédito, declarando que queda vigente el cumplimiento del bando a que este se ha atenido con la medida adoptada por la Josefa Gilledo."*

*En su cumplimiento, espero se servirá U. admitir la denuncia que se le presentará por el peón caminero Valentín Rodríguez contra Josefa Gilledo la que, satisfecha la multa que le corresponde por el bando del señor Gobernador de 6 de Abril, podrá recoger la herrada y cargas que se detuvieron para identificar la persona.*

*Dios guarde a U.*

*Gijón, 11 de julio de 1851*

*El Ingeniero Jefe, J. Elduayen*

¿Cuál era el transfondo de la comunicación?. El 24 de junio, fiesta de San Juan en Tremañes, se habían producido el paso de numerosos vecinos de tal lugar sobre la vía, llegando incluso a forzar de alguna manera el cierre de la misma. Los vigilantes de la vía, impotentes de evitar dicho cruce, habían decomisado una herrada (herrada en asturiano, una cuba de mano para transportar líquidos) a una vecina en prenda de la multa que le impusieron. Llegado el tema a conocimiento del Ayuntamiento, no sólo no respaldó la imposición de la multa a la vecina, sino que, a su vez, impuso una multa de 300 reales al Ferrocarril por el decomiso de la herrada. Evidentemente, el Ferrocarril recurrió al Gobernador de la provincia y éste, no menos evidentemente, revocó la multa del Ayuntamiento y confirmó la impuesta por el ferrocarril a la vecina.

El 17 de julio tiene lugar una nueva sesión municipal, al principio de la cuál se comunica que:

*"El señor Gobernador de la provincia con fecha 15 comunica la Real Orden de 9 del actual por que se Su Majestad, en vista de las consideraciones expuestas por el Gobernador de la Provincia acerca de la conveniencia de restablecer la Alcaldía Corregimiento de esta villa y conformándose con lo propuesto por dicho gobernador de la provincia se ha dignado nombrar para que sirva en comisión y sin sueldo el expresado cargo de Alcalde Corregidor de Gijón al doctor en jurisprudencia D. Antolín Esperón"*

Es decir, el enfrentamiento del alcalde constitucional gijonés con la Compañía del Ferrocarril de Langreo tuvo como consecuencia su destitución fulminante y la implantación, de nuevo, de un alcalde nombrado por la reina (nominalmente, los autores del nombramiento serían, lógicamente, los propios directivos de la compañía ferroviaria). El nuevo alcalde corregidor, D. Antolín Esperón, era un catedrático de instituto de Pontevedra, además de redactor en varios periódicos locales de la misma ciudad. Como vemos, para intentar solucionar el problema suscitado en Gijón entre Ayuntamiento y Ferrocarril, se nombra a una persona como alcalde cuya relación con el municipio era inexistente.

## FERNANDO MUÑOZ, EL FERROCARRIL DE LANGREO Y EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN

El pleno municipal obedece y acata la disposición, al tiempo que acuerda hacer llegar a la reina una exposición en la que se de cuenta de todas las circunstancias que rodean al caso, dado que:

*“por sostener el Alcalde los derechos del procomunal que le están encomendados, ha presenciado la corporación municipal un conflicto en que le han colocado los agentes de la empresa del ferrocarril de Langreo y que, si como presume la municipalidad, éste y nada más que éste es el fundamento que dió lugar al Gobernador de la provincia a solicitar de S.M. el restablecimiento de la Alcaldía Corregimiento con el fin de ahogar en su origen los clamores de esta corporación para que no pudiese hacer valer sus derechos injustamente atacados por la referida empresa ni defender los intereses públicos cuya guarda y conservación le está confiada, entonces se lisonjea el Ayuntamiento de que tan luego como S.M. comprenda en un ánimo bondadoso la realidad de los hechos, se dignará ordenar que cese en su comisión el señor Esperón restableciendo a la vez la Alcaldía Constitucional según estaba constituida”.*

Desde luego, los miembros del pleno municipal lo tenían bien claro.

En la misma sesión, se da cuenta también de otra comunicación del mismo señor Gobernador, del día 13, ordenando que se procediese a restablecer los cierres de los pasos indispensables para la continuación de las obras del ferrocarril (los eliminados por la providencia municipal del 4 de julio) , siendo dicho cierre de carácter interino, en tanto y cuanto no se produjese una resolución sobre los expedientes abiertos al efecto. El pleno es informado, asimismo, de que el restablecimiento del cierre se ha llevado a cabo en los pasos de La Braña y Tremañes, resultando afectados por los mismos caseros del señor Marqués de San Esteban (por el paso de La Braña) y del señor Marqués de Casa Tremañes, además del cura párroco de Tremañes y otros colonos de dicha parroquia. El pleno acuerda elevar otra exposición al señor Gobernador detallando los perjuicios ocasionados por el ferrocarril a los caminos y servicios públicos. Esta comunicación se presentó al pleno ya redactada y resultó aprobada. Su texto era el siguiente:

*“Este Ayuntamiento, en sesión del 11 del actual, se ha enterado y por unanimidad prestó su conformidad a la providencia que en 4 del mismo dictó su alcalde presidente D. Eustaquio García para remover los obstáculos que se oponían al libre tránsito y travesía de los puntos que que cortando el ferrocarril los caminos del concejo no había hecho la empresa las obras de sustitución a que estaba obligada.*

*Esta medida que acaso pudiera parecer violenta era necesaria y justa. Necesaria porque los vecinos de varios barrios y parroquias se verían imposibilitados de usar de los servicios precisos para sus negocios , para surtirse de agua y otros efectos indispensables a sus personas y para el cultivo de las tierras que tienen a otras partes del ferrocarril, y justa por que además de estar prevenido en el bando del 5 de abril del dignísimo y de grato recuerdo señor Hermida (N.A.: Bartolomé Hermida, Gobernador Civil de Asturias), a los cerramientos hechos les faltaban dos requisitos indispensables para que se hubieran practicado con legalidad, primero el haber sustituido previamente los servicios precisos en conformidad a los artículos 11 al 18 de la Real Cédula de concesión de este ferrocarril y segundo que esto se hubiese hecho presente y entregandose a la autoridad municipal a quien la ley de 8 de enero de 1845 concede entre aquellas de sus atribuciones que son ejecutorias la del cuidado, conservación y reparación de los caminos y veredas, puentes y pontones vecinales.*

*El Ayuntamiento tiene un interés muy grande en proteger dentro de justos límites la construcción del ferrocarril pero de ninguna manera puede sacrificar a ellos su decoro y otros intereses que constituyen en cierta manera el elemento de subsistencia de sus representados, por que si a un labrador se le priva de los caminos para el cultivo de sus tierras o se le hace emplear un tiempo indebido en surtirse de agua por ejemplo, se le ataca en su propiedad, se le priva de los medios de subsistencia y se hace un agravio irreparable.*

*El Ayuntamiento, si como va dicho no se hubiera sentido animado de deseos favorables a la empresa, hubiera acordado y hubiera hecho que no se consintiera que la empresa interrumpiera un solo paso sin haber hecho la sustitución debida, pero creyendo que tal compañía no se desentendería de sus deberes y que también miraría con la debida consideración los intereses del concejo, vió empeorando los tránsitos públicos prometiéndose que con sus gestiones y con el tiempo se vendría a conseguir que la misma cumpliera con su obligación. Una excepción no obstante hay con respecto al paso cortado en el término de La Braña, paso en que habiéndose solicitado del Ayuntamiento su supresión, se acordó denegarla, y en tales términos que si resultaba que la empresa había conseguido autorización para quitar dicho tránsito se autorice al gobierno de S. M. para lograr el que subsistiese. Esta negativa fue comunicada al Comisionado Principal de la empresa en 24 de agosto del año pasado, y al Ingeniero Jefe en 29 del*

*mismo, sin que desde entonces ni se haya hecho ver al Ayuntamiento que existía autorización del Gobierno para cerrar tal paso, ni otra cosa relativa al asunto.*

*Con todo al parecer en principios de febrero se cerró de pared dicho paso sin autorización alguna contra los acuerdos del Ayuntamiento y sin que en el expediente conste haber mediado ninguna otra contestación ni con el Ayuntamiento ni aún con la Alcaldía Corregimiento, antes por el contrario resulta de él que el señor Capua (N.A.: Andrés de Capua y Lanza, alcalde corregidor de Gijón 1850-1851) al estar próximo a su marcha, no en nombre del Ayuntamiento, sino por su propia opinión y por resultado de sus personales observaciones pasó a ese Gobierno de provincia en 15 de febrero un informe en el que consigna expresamente que el asunto de los caminos vecinales era cuestión pendiente; que deseaba que sus observaciones se pudiesen tener presentes al decidir el Gobierno de S.M. o de provincia inculcando al fin tal necesidad de que se arreglasen con mesura estas cuestiones, sin llegar a términos de violencia.*

*Si bien el Ayuntamiento no quiso nunca como debía haber interrumpido las obras de la empresa interin no cumplierse estrictamente las condiciones de la concesión, no dejó por eso de practicar las oportunas diligencias para que sus justas quejas fuesen atendidas. Y prescindiendo de las diversas reclamaciones que para casos aislados dirigió sin éxito alguno a los agentes de la compañía, ??? en 11 de septiembre de 1849 el Ingeniero en jefe un informe relativo al camino de Fontaciera se invitó al sr. Alcalde Corregidor a hacer una visita en compañía de dicho ingeniero a todas las obras para que pudiese juzgar por sí mismo el estado de las comunicaciones. El señor Alcalde Corregidor Suárez (N.A.: Antonio María Suárez, alcalde corregidor de Gijón 1849-1850) se apresuró a manifestar al señor Comisionado Principal su conformidad y que esperaba se señalase el día a fin de dar aviso a los reclamantes y pedáneos para que concurriesen a la línea a dicho acto a exponer sus agravios e ilustrar a los encargados de la visita. En vano se esperó a que la empresa señalase el día a pesar de que al Ayuntamiento consta que el señor Suárez recordó verbalmente repetidas veces el asunto al Comisionado de la empresa, hasta que en 25 de febrero de 1850, siendo repetidas las reclamaciones, se ofició para que designase con la oportuna anticipación el día para hacer la visita propuesta por el mismo, en dicho día 11 de septiembre de 1849. En 5 de marzo contestó el Comisionado que lo ponía en conocimiento del Ingeniero. No hubo más contestación. Habiendo llegado a noticia del expresado señor Alcalde que el el Ingeniero proyectaba ausentarse, escribió a dicho comisionado en 17 de marzo de 1850, suplicándole que dejase comisionada alguna persona para que practicara tal visita que cada vez era más necesaria. El 18 contestó que no podía encargarse este asunto a otro que al señor Elduayen cuya ausencia duraría por corto tiempo. En 27 de mayo de dicho año de 1850 se volvió a oficiar al comisionado de la empresa, diciéndole que no pudiendo dilatarse el reconocimiento o visita propuesta por la empresa y aceptada por la alcaldía se sirviese señalar día con la anticipación conveniente en la inteligencia de que la repetición de quejas y la estación en que se entraba hacía a este asunto de una calidad muy urgente. Contestó el 27 que aún estaba ausente el Ingeniero y como se le repitiese el 28 que no pudiéndose la alcaldía dejar de persuadir que la empresa tenía en las ausencias del señor Elduayen persona facultativa que lo sustituyese, y siendo urgentísimo poner remedio a los justos clamores de los que habían estado y estaban perjudicados con la falta de habilitaciones de los servicios públicos destruidos, se esperaba señalasen día cercano en que se haga la visita estipulada y que caso que la empresa reunciase a ella lo participase para acudir a la superioridad.*

*El Comisionado en el mismo día dijo que lo elevaría a la Gerencia y no hubo resultado ninguno. El Gobierno de la provincia en 13 de junio del mismo año comunicó a esta Alcaldía Corregimiento que con la misma fecha escitaba (sic) el celo del Comisionado principal para que se realizase dicha visita, en cuya virtud se hizo a ese Gobierno de la provincia en 14 de junio que el Comisionado principal por el Comisionado principal la promesa de que mediante las disposiciones recientes de la Gerencia, este asunto sería prontamente arreglado y concluido, añadiendo que comunicaba disposiciones al Ayudante primero para la pronta y conveniente rehabilitación del camino de Fontaciera. Esto es en junio y se confiaba en que se haría esta obra cuando (debido a la exclusión de toda persona que pudiese representar al Ayuntamiento en ella) se supo en septiembre que no se trabajaba en la misma, lo que resultó cierto por oficio pasado y contestación dada por el Comisionado principal en 10 de septiembre, resultando, que según comunicación del mismo de 11 de octubre, se anunciaba que el 8 de dicho octubre se principiaba la construcción del expresado camino de Fontaciera, suponiendo que agradaba mucho con manifestar que en el mismo día había procedido por dicho Ayudante a hacer el trazado del camino de Sotiello. Este sistema de dilación y de concesiones paulatina y como por gracia de lo que se debía por justicia promovió el acuerdo del Ayuntamiento de 10 de octubre de 1850 para que se nombrase una*

*comisión de su seno para que reconociese el estado de los caminos vecinales inmediatos al ferrocarril, dando cuenta al Ayuntamiento. Dicha Comisión la compusieron el primer teniente de Alcalde y dos concejales.*

*El informe dado con la mayor detención y en cuyo pormenor el Ayuntamiento desea se entre punto por punto, no produjo otro efecto que el que recibida por el Comisionado principal de la empresa la copia que el Ayuntamiento le pasó la transmitiese en 25 de noviembre último a la Gerencia, y que la dirigida al Gobierno de la provincia con la correspondiente súplica llevase el mismo camino, sin que el Ayuntamiento obtuviese resultado ni tampoco ha sabido que el Gobierno de la provincia lo consiguiese ni contestación alguna.*

*El señor Capua sin autorización alguna del Ayuntamiento pasó una visita con el ingeniero y otra con los inspectores de caminos vecinales, y separándose del dictamen de estos, formuló el informe de que va hecho merito, si bien con la expresión de ser cosa particular suya e hija del deseo de que terminasen amistosamente estos asuntos. En tal estado se hallaban cuando el señor Hermida publicó su bando del 5 de abril último en cuya sexta disposición se estableció el permiso de atravesar la línea en los puntos en que no se hubieran hecho las obras de sustitución.*

*El día 24 de junio, de romería en Tremañes, el tránsito de La Braña, que hasta aquel día había estado usándose, ocasionó contestaciones desagradables, que dieron lugar a que el señor Alcalde Constitucional dictase la providencia que el Ayuntamiento aprobó unánimemente e hizo suya en sesión de 11 de éste.*

*El Ayuntamiento sabe lo que ha mediado en este asunto, lo conferenciado con usted en esta ciudad, el cerramiento provisional de los pasos de la Braña y Tremañes y la promesa de que se instruya el correspondiente expediente por llevar a término este asunto en el que el Ayuntamiento no pide mas que justicia y que se exija el cumplimiento de las obligaciones contraídas por la empresa.*

*El Ayuntamiento tiene convencimiento de su justicia, sabe que le compete el cuidado y demás en los caminos vecinales, cuyo derecho ni abandona ni dejará de defender protestando contra cualquier violencia si se le trata de hacer, y por último, en obrar de este modo cumple con su cometido y corresponde a la confianza de sus representados, cuya opinión le ha llenado de satisfacción en estas circunstancias.*

*También en lo tocante a servicios dentro y fuera del radio de la fortificación está el Ayuntamiento decidido a sostener sus derechos, para lo que procederá dentro del círculo de la ley, no permitiendo se le prive de los servicios que le correspondan.*

*Cuando se ve un deseo de dilaciones, un ánimo de rehuir el cumplimiento de obligaciones legítimas y de hacerlo ésto imponiendo la ley de la fuerza, el ánimo se exalta y los mayores bienes se desprecian si traen consigo la humillación y la afrenta.*

*Por todo, el Ayuntamiento suplica a usted se active la instrucción del expediente indicado, resolviéndolo con la justicia que al Ayuntamiento le corresponde y reclaman los vecindarios, en cuya prueba podría el Ayuntamiento acompañar muchas exposiciones, limitándose solo a hacerlo de las dos que le acaban de presentar los más perjudicados en el cerramiento de los tránsitos cerrados el de este.*

*Dios Guarde a Vd. muchos años*

*Gijón, 17 de julio de 1851*

*Firman:*

*Eustaquio González*

*P. A D: A. Vicente de Ezcurdia, secretario.”*

Las tensiones del Ayuntamiento con el Gobernador eran tan evidentes que, en sesión del 4 de agosto de 1851, se recoge que:

*“Siendo de presumir que en conformidad que, en conformidad con lo solicitado por el Ayuntamiento, el señor Gobernador de la provincia venga a ésta o dipute persona suficiente para entenderse con el Ayuntamiento en lo relativo a las cuestiones que median con el ferrocarril de Langreo, teniendo en*

*cuenta el estado de indisposición que en salud afecta al señor D. Eustaquio García, se acordó nombrar una comisión con las máas amplias facultades para todo y que ésta se componga por los señores D. Marco de Corrales, D. José González Acebal, D. Jorge Díaz, D. Casimiro Dominguez Gil y D. José Suárez Hevia.”*

Conviene recordar que el alcalde, Eustaquio García, ya había sido apercebido de su sustitución por el nuevo alcalde corregidor, por lo que su “indisposición” más parecer política que de otra índole.

Más adelante se apunta que:

*“El Ayuntamiento queda enterado de que el sr. juez de 1ª Instancia acepta el arreglo que sobre ceremoniales hizo el Ayuntamiento en sesión de 28 de julio último. Igualmente lo queda de que el sr. Gobernador de la Plaza, por sí y en nombre de todas las autoridades militares no se conforma, razón por la que el Ayuntamiento acordó que no se les convide en lo sucesivo”*

Era evidente el clima de confrontación abierta entre Ayuntamiento y Gobierno de la provincia.

El 9 de agosto de 1851 tiene lugar una nueva sesión plenaria del Ayuntamiento, presidida por Marco de Costales al continuar la “indisposición” de Eustaquio García, en la que se recoge el informe de la comisión nombrada en la sesión del día 4:

*“Enseguida la comisión nombrada para entenderse en los asuntos relativos al ferrocarril de Langreo da cuenta de haber ido a recorrer la línea con el señor Delegado del Gobierno de la provincia y expuesto lo conveniente acerca de los servicios que no están ya sustituidos quedando dicho señor en resolver y comunicar la determinación. Asimismo, pone en conocimiento de la municipalidad que en varios puntos en que hubo conformidad el señor delegado tomó los correspondientes apuntes; que en otros se encontraron las obras a satisfacción de la comisión y que en otros se conceptuó por el señor delegado mediaban solo derechos particulares, los que se ventilarán en la forma correspondiente según todo consta anotado al margen del informe presentado anteriormente por la comisión que pasó la visita por la línea del ferrocarril. La comisión da cuenta también de que en uso de la autorización que se le concedió, con respecto al servicio exterior al foso de la fortificación ha convenido en renunciar al tránsito con tal que para franquear el camino que va del puente del Humedal a las casas de D. Francisco García Muñiz y permaneciendo el cierre de la estación sobre la línea que hoy ocupa se haga desaparecer de la propiedad que hoy ocupa D. Pedro Álvarez mayor lo necesario para que quede recta desde la casa o cabaña de dicho D. Pedro Álvarez hasta la parte exterior del ángulo saliente de la fortificación dejando la franquicia suficiente para que en este punto tenga la anchura de un camino vecinal de primer orden como es este. Con respecto a lo interior de la fortificación la comisión ni la empresa a nada se han comprometido pero la comisión cree conveniente se haga la proposición siguiente:*

*1º La empresa se comprometerá a realizar dentro del término que se estipule una nueva calle formada por la prolongación de la línea del frente de las casas chicas de D. José González Acebal (N.A:concejal del ayuntamiento y miembro de la comisión que emite el informe) y una paralela a la dicha, a la misma distancia que hay hoy desde dichas casitas a la parte de la estación que frontea. Dicha calle ha de ir hasta desembocar recta y con la dicha anchura en la calle del Comercio.*

*2º Será de cuenta de la empresa no solo el pago de las indemnizaciones precisas para franquear dicha calle sino también el costo del pavimento, a satisfacción del Ayuntamiento, siendo de machaqueo dejando el curso de las aguas a lado y lado con el suficiente hueco o espacio para la colocación de las banquetas. El curso o dirección de las aguas se fijará por el Ayuntamiento.*

*3º El Ayuntamiento cede a la empresa:*

*primero: el sitio o solar que resulta de cerrar la calle del Carmen desde el punto en que hoy concluye la propiedad de la empresa adquirida del sr. Duque de Riansáres hasta dar con la fortificación que son sobre 10.566 pies superficiales*

*segundo: la calle intermedia entre dicha propiedad y la casita que era fragua y fue de Manuel García Soto que son sobre 903 pies superficiales.*

*Tercero: el derecho de cerrar y aprovecharse para sí la empresa todo el terreno que hay en la calle del Carmen entre el cerramiento de que se habla en la condición 3ª hasta la línea del poniente de la nueva calle (condición 1ª) siempre que la empresa se haga dueña u obtenga permiso para dicho cerramiento de los dueños de las propiedades que constituyen de lado y lado dicha calle, cuya superficie es sobre 11.000 pies.*

*Cuarto: el derecho de utilizar el terreno que media entre las casas de D. Fausto García y D. Vicente del Castillo y constituye hoy una calle que se suprimirá a consecuencias de la apertura de la nueva cuyo terreno es como de 1.420 pies.*

*Quinto: el ángulo que a consecuencia de la apertura de la nueva calle resulta fuera de las líneas de la misma entre las casas de Meana y del señor Andrés Corsino Suárez cuyo ángulo son sobre 924 pies*  
*4º El Ayuntamiento renuncia en tal suposición al derecho que pueda tener al tránsito de la parte interior de la fortificación entodo lo que media entre ella y la estación.*

*5º El Ayuntamiento se compromete a pagar en diez años la cantidad de veinte mil reales a razón de dos mil en cada uno. La comisión asimismo es de opinión que se manifieste a la empresa que acerca de la calle del Comercio no se puede recaer resolución alguna interin que el Ayuntamiento no sepa los proyectos de la misma y la forma en que se propone ejecutarlo, razón por la que cuanto seto se sepa se tratará del asunto”.*

El pleno municipal se declaró de conformidad con la propuesta de la Comisión y acordó su traslado al comisionado principal de la empresa del Ferrocarril de Langreo.

El día 18 de agosto tuvo lugar un nuevo pleno municipal, presidida de nuevo por Marco de Costales por indisposición del señor García, en la se dió cuenta del resultado de la reunión entre los miembros de la comisión al efecto del Ayuntamiento con representantes del Ferrocarril de Langreo. En ella, el ferrocarril se manifestó dispuesto a realizar la apertura de la calle proyectada si el Ayuntamiento cedía al ferrocarril, además de los terrenos ya designados por la Comisión y aprobados por el Ayuntamiento, los siguientes:

- El terreno que, después de construido el camino en la proximidad del foso por la parte exterior del ángulo saliente cercano al ferrocarril, queda entre dicho camino y la pared que hoy limita por aquella parte la estación.
- El que hay al norte de la línea del ferrocarril, limitándolo por una recta que irá desde la compuerta del foso hasta frente de la casa en que hoy vive Anselmo Cifuentes, calle del Matadero.
- El terreno que ocupa el ferrocarril en la calle del Comercio, arimándolo desde las casas de Pando a la casilla del Resguardo a la muralla o paredón del muelle y desde las casas de Pando hasta el fin de la calle, yendo por el medio de la misma; quedarán en otro primer tramo una calle de 18 pies y en el segundo dos calles de 10 pies cada una. Habrá dos pasos, uno próximo a la casilla del Resguardo y otro próximo a las casas de Pando.

El Ferrocarril de Langreo manifestaba que, en caso de que se le concediesen tales terrenos, renunciaría a los 20.000 reales que se le habían ofrecido por el Ayuntamiento y daría 2.000 reales para el arreglo del pavimento de las calles. El pleno del ayuntamiento acordó, por 9 votos contra 3, aplazar la decisión al respecto hasta el día 20.

El día 20 de agosto se reúne nuevamente el pleno, con Eustaquio García presidiéndolo como alcalde constitucional. En el pleno se da cuenta de la recepción de una solicitud de varios vecinos y propietarios de fincas de la calle del Comercio, en la cuál manifiestan que teniendo conocimiento que el Ferrocarril de Langreo solicitó al Ayuntamiento un espacio en dicha calle para colocar la vía para llevar carbón al puerto, y que la citada calle, en su extensión desde la casilla del Resguardo hasta el final del Paredón tiene solo una línea de casas, constando de dos desde aquí hasta la fortificación, exponen que en la parte posible la vía marchará inmediata al paredón, pero terminado éste necesariamente irá a buscar el centro de la calle formada por las dos líneas de edificios, frente a los que sólo quedarán dos callejas de 9,5 pies de ancho. También manifestaban los solicitantes los perjuicios que se les seguirían y al público, concluyendo en pedir que se desestimase la pretensión de la empresa, al disponer ésta de medios para establecer la vía proyectada sin causar los perjuicios enumerados, como sucedería dando ensanche a la calle por medio de un terraplén formado a la parte exterior del paredón y Casilla del Resguardo, en lo que gastaría sin duda menos que en pagar los perjuicios del público y de los exponentes si se accediese a sus pretensiones. También añadía que , en el caso de que fuese necesario llevar la vía por donde proyectaba la compañía, se estableciese colocándola al nivel de la calle, de modo que no se interrumpiese el servicio público y particular como se practicaba entonces en la poblaciones del extranjero y de “nuestras Américas”. Tras debatir al respecto, el plenario tomó el siguiente acuerdo por unanimidad:

*“Manifestar a la empresa que se abra la calle y camino a que hace referencia el acuerdo del 9, cediéndole la propiedad de los triángulos que fuera de la fortificación comprende su manifestación del*

*18, quedando el ayuntamiento relevado del pago de los 20.000 reales ofrecidos y recibiendo de la misma 2.000 reales para el pavimento de la nueva calle referida, entendiéndose que ha de proceder expropiación forzosa para cerrar la Calle del Carmen, pagándose por la empresa todos perjuicios de particulares que se originen del cerramiento de dicha calle, pero el producto de dicha expropiación será devuelto por el Ayuntamiento a la empresa para concurrir al costo de dicha nueva calle. Que, en cuanto a la calle del Comercio, el Ayuntamiento no se ocupará de ella interin no conste a la municipalidad si la empresa tiene o no facultad para establecer en dicha calle sus vías hasta el embarcadero”.*

El 26 de agosto tiene lugar un nuevo pleno, presidido por Marco de Costales por “indisposición” del alcalde. Los concejales Casimiro Domínguez y Marco de Costales presentan un informe en el que manifiestan que:

*“los acuerdos del ayuntamiento sobre el ferrocarril son de tal naturaleza que ya concediendo a la empresa protección en cuanto al servicio público le permita en recompensa de los grandes beneficios que tras si acarrea, ya denegándola traerán sin duda consecuencias de suma importancia para Gijón. Si la dirección del ferrocarril no estuviese fijada y si se dudase entre cuáles puertos de la costa hubiese de ser el punto de su término, nadie duda que haríamos para que la cuestión se decidiese a nuestro favor sacrificios de grande importancia como los están hoy ofreciendo Alicante, Valencia y Cartagena, a fin de que en ellos concluya el ferrocarril de Almansa. En tal supuesto, los que suscriben no creen que cumplen con su deber si en asunto de tanta importancia y transcendencia no son consultados los mayores contribuyentes, entre los que y entre los individuos del ayuntamiento hay personas ilustradas, celosas por el bien del pueblo y cuidadosas de no dañar a los particulares, que comisionados con las más amplias facultades se entiendan con los representantes de la empresa y en nombre del ayuntamiento y bien del pueblo arreglen los asuntos pendientes con dicha empresa protegiéndola dentro de los límites de lo justo. “*

Disertado sobre el particular, después de enterarse la Corporación de la comunicación de la empresa del veinte y cinco, se hizo la pregunta de si el Ayuntamiento se ocupaba o no en esta sesión de dicha proposición, resultando que sí, por mayoría de la que se separaron los señores Díaz y Junquera, determinándose enseguida por unanimidad el aprobar lo propuesto por dichos señores Costales y Gil en cuanto a que el ayuntamiento y mayores contribuyentes se ocupen del asunto, citándose al efecto a las seis de la tarde del próximo sábado 30 del corriente.

El pleno del 11 de septiembre es presidido ya por el nuevo alcalde corregidor, D. Antolín Esperón. Se da cuenta del recibo de una comunicación del Gobernador, del 25 de julio, como resolución definitiva del conflicto entre Ayuntamiento y ferrocarril, si bien no se especifica su contenido. El Ayuntamiento acuerda que la Comisión proponga por escrito lo que se crea oportuno.

El 6 de octubre, a las 11 horas, tiene lugar una primera sesión extraordinaria, presidida por el alcalde corregidor, en la que se discute el dictámen de la comisión encargada de informar sobre el conflicto. Este informe refleja que, tras la visita del Gobernador y la Comisión a los puntos conflictivos, de un total de 15 peticiones, el Gobernador solo ha accedido a las peticiones del ayuntamiento en tres casos y de forma parcial, fallando a favor de la empresa en las 12 restantes. La Comisión finaliza su exposición con estas palabras:

*“De todo el relato del anterior informe que tiene el honor de presentar la Comisión al ilustre Ayuntamiento, se deduce:*

*1º Que el señor Gobernador de la provincia al extender el acta que se encabeza el 7 de agosto y concluyó el 8, no tuvo presente para nada la concurrencia de esta comisión aunque en dicha acta figura como existente y como partes que entraron en deliberación y convenio.*

*2º Que el citado señor gobernador no ha tenido presente para sus resoluciones cuanto previene la Real Concesión, sino muy al contrario, sus decisiones están en un todo en oposición con lo que aquella prescribe para evitar los innumerables perjuicios que de necesidad originan estos caminos aunque se llevasen a cabo todas las obras que demarcan.*

*Con sentimiento esta Comisión se ve obligada a consignar estas observaciones y con mayor razón cuando se refieren a un Jefe superior a quién respetan y acatan como delegado del gobierno supremo de Su Majestad; pero con tanta mayor razón deploran que dicho señor no haya podido ver bajo su verdadero punto de vista las observaciones que le hizo una parte de la corporación que representase en aquel acto al segundo pueblo de la provincia y que no iba allí a otra cosa que a exponerle como Jefe y Juez agravios*

*públicos de la mayor transcendencia y gravedad”*

Todos los asistentes votan a favor del informe de la Comisión, a excepción del Alcalde corregidor, quién manifiesta atenerse a lo dispuesto por el Gobernador. El ayuntamiento decide dirigirse al Gobierno de la provincia exponiendo las conclusiones de la comisión, separándose el Alcalde Corregidor de tal decisión. El mismo día, a las 13 horas, tiene lugar una segunda sesión extraordinaria, también presidida por el Alcalde Corregidor. En ella, el anterior alcalde, Eustaquio García, propone el el ayuntamiento envíe una carta a la reina sobre el tema de los caminos vecinales y el ferrocarril, y sobre el informe que proponía la imposición de castigos para el anterior alcalde (él mismo) y el resto de la corporación. El pleno lo aprueba por mayoría, de la que se separa el alcalde corregidor “por desconocer el tema”. El texto de la carta se aprueba y se envía el 20 de octubre de 1851, separándose de tal aprobación el Alcalde corregidor, cuya firma no aparece en la carta. En esta extensa carta, firmada por todos los concejales, se hace una pormenorizada relación de todas las interrupciones del tránsito del servicio público que llevó a cabo la compañía del ferrocarril de Langreo en el municipio de Gijón, los intentos del ayuntamiento para su restablecimiento y las decisiones al respecto adoptadas por el Gobernador de la provincia, siempre favorables a la compañía. El Ayuntamiento basaba sus reclamaciones en lo establecido en los siguientes artículos de la Real Cédula de Concesión:

- Artículo 16: En los puntos de encuentro del ferrocarril con las carreteras generales, provinciales o municipales, o en sus inmediaciones, la compañía construirá los puentes, trozos de carretera y demás obras provisionales que sean necesarias para no interrumpir la circulación. Estas obras se establecerán antes de interceptar las comunicaciones existentes y su duración no podrá pasar de un término que fijará la D.G.O.P.
- Artículo 23: La Compañía está obligada a conservar en buen estado el camino de hierro y sus dependencias, de modo que la circulación sea fácil y segura constantemente, siendo de su cuenta todos los gastos de reparación y conservación, así ordinarios como extraordinarios.
- En todo lo relativo al párrafo anterior, la Compañía se someterá a la inspección periódica de los ingenieros que el gobierno nombre con este objeto.

En el pleno del 29 de octubre, presidido por Antolín Esperón, se recibe la comunicación del Gobernador de la provincia en la que informa que ha procedido a dar curso a la carta del Ayuntamiento dirigida a la reina y que los castigos propuestos para el anterior Alcalde y el resto de la corporación habían sido momentáneamente pospuestos. El Gobernador también comunica que el Vicepresidente del Consejo Provincial había desestimado las reclamaciones presentadas por el Ayuntamiento en su pleito con el Ferrocarril. Asimismo, el Gobernador, entre otras cosas, dice que:

*“..su posición respecto a este ayuntamiento y la elevada autoridad que ejerce en este asunto no le permite entrar en la cuestión que intenta promover este ayuntamiento sobre la inexactitud del acta del 8 de agosto último.”*

El Ayuntamiento se reitera en que quién no es exacto en los hechos es el Gobernador. El Señor Esperón se aparta de la decisión y cede la presidencia al teniente tercero, José Bernardo González Valdés, y se ausenta.

El Gobernador también da cuenta de que el Consejo Provincial ha negado el curso a la exposición que dirigió el Ayuntamiento a la reina solicitando la supresión de esta alcaldía corregimiento.

## Año de 1852

A partir de esta fecha, no se vuelve a recoger en las actas municipales ninguna referencia al ferrocarril hasta Julio de 1852. En el interín, no se impuso ningún castigo ni a Eustaquio García ni al Ayuntamiento y Antolín Esperón cesó como alcalde corregidor de Gijón.

En el pleno del 21 de julio de 1852, presidido por Juan Nepomuceno de la Sala (*“teniente en funciones de alcalde corregidor”*), se informa que el día anterior había tenido lugar una conferencia con el duque de Riansáres, dado que éste deseaba que se arreglasen las cuestiones pendientes sobre los servicios fuera de la línea de fortificación y acerca del modo provisional de servirse de este puerto y calles del pueblo hasta que no se hagan las obras necesarias en dicho puerto. Fernando Muñoz informa que

delegaba para estas negociaciones en su sobrino Pascual Muñoz. La corporación, por su parte, acepta estas buenas intenciones y desea también un arreglo amistoso, por lo que acuerda nombrar una nueva comisión, formada por tres propietarios y dos suplentes, resultando electos los señores Sala, Miranda, Gil y García para propietarios y para suplentes Costales y Alvargonzález.

En el plenario del 24 de agosto (presidido por Juan Nepomuceno y con la asistencia de los concejales Granda, Rionda, Marinas, Palacios, Canga Argüelles, Prendes, Costales, Gil, Tegera, González Valdés y García) se da cuenta de la recepción de una comunicación dirigida al Alcalde Constitucional por el gerente de la Compañía del Ferrocarril de Langreo en la que se participaba que:

*“S.M. la Reina Madre se ha servido señalar la hora de las tres de la tarde del día 25 del corriente para la inauguración del ferrocarril de Langreo que la Compañía tiene la honra de ponerlo en conocimiento de dicho señor alcalde, remitiéndole billetes para concurrir a dicha solemnidad los individuos de esta municipalidad, como asimismo para la Junta de Comercio y dos mayores contribuyentes, rogando al mismo tiempo al Alcalde contribuya a la solemnidad de este acto que tanta influencia ha de ejercer en la industria de este pueblo, de la manera que juzgase más conveniente.”*

Se recibieron siete papeletas con opción de asiento en uno de los coches del tren real y cuarenta de los que sólo servían para entrar a la estación y tomar asiento en una de las galerías al descubierto dispuestas para la ocasión. De las primeras, una se da al alcalde y se sortean las seis restantes, correspondiendo a los señores González Valdés, Tuñón, Álvarez, Alvargonzález, Crosa y Rionda. A continuación, y después de un prolongado debate, se acordó:

1. Colgar por el día e iluminar en la noche del 25 las casas consistoriales
2. Situar la música de la Academia a las 12 de la mañana en la dársena en la que se colocará una cucaña de mar
3. Anunciar esta diversión con cohetes

Estas medidas se acordaron por mayoría, de la que se separaron los señores Palacios, Tegera y García. También por mayoría, de la que se separó el señor Sala, se acordó manifestar al gerente de la compañía del Ferrocarril de Langreo que el Ayuntamiento se consideraba desairado por no ser convidado como Corporación al acto y, al mismo tiempo, preguntar por la razón *“por la que no convidársele de manera que como Ayuntamiento pueda tener asiento y local en el tren Real”*. Debido a estas circunstancias se acuerda no hacer uso de las papeletas recibidas y devolverlas a la Compañía, medida con la cuál no estaban de acuerdo los señores Sala, Prendes y González Valdés.

Una vez finalizada la anterior reunión, tuvo lugar otra en la que el Alcalde informa haber recibido un oficio de la Compañía del Ferrocarril de Langreo en el que se manifiesta que todos los miembros de la Corporación están invitados al acto de la inauguración, aunque solo puede facilitar a dicha corporación siete billetes por los muchos compromisos a los que ha de atender y lo limitado de los asientos del tren. La compañía esperaba que esta explicación facilitase la asistencia de toda la corporación a los actos. El Ayuntamiento acuerda por mayoría, de la que se separan Cosío y Costales, que a quienes les tocó en sorteo vayan en representación del Ayuntamiento.

El 25 de agosto de 1852 tuvo lugar el acto de inauguración del ferrocarril de Langreo, si bien reducido a un viaje entre Gijón y Pinzales, al estar sin finalizar el viaducto de Florida (que sería sustituido por un plano inclinado) y que fue, fundamentalmente, un mero acto propagandístico. Así recogía Estanislao Rendueles Llanos, en su libro *“Historia de la Villa de Gijón”* los actos de la inauguración:

*“Cariñoso recibimiento se dispensó a Cristina, que durante todo el tránsito se vió constantemente vitoreada: las calles y plazas estaban vistosamente engalanadas, levantándose de trecho en trecho elegantes arcos de triunfo. Durante su residencia en esta villa o mejor dicho en Contrueces, en cuyo histórico palacio espléndidamente alhajado se hospedaba, fueron continuos los festejos y diversiones: ya era una iluminación, ya una cucañas, bien se trataba de fuegos artificiales, bien de diversiones marítimas. Conservemos sin embargo en la memoria algún recuerdo, de aquello que nos ha parecido más agradablemente dispuesto: en tal concepto juzgamos la vistosa iluminación que dando principio en dos grutas con instrumentos y atributos de minería, situados al principio de la carretera carbonera, prolongábase con faroles venecianos colocados en todos los árboles hasta el palacio de Contrueces, en el que iluminado a “giorno” se veían millares de luces: una multitud inmensa discurrió durante toda la noche por aquél ameno*

## FERNANDO MUÑOZ, EL FERROCARRIL DE LANGREO Y EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN

*sitio, en tanto que las músicas y los fuegos contribuyeron a dar más animación y colorido al cuadro: sorprendente también fue el baile dado por S.M. en uno de los edificios de la estación en el que en medio de nubes de encajes, flores y diamantes, brillaban los interesantes rostros de las bellas gijonesas y forasteras, que no se retiraron de la fiesta hasta bien entrada el alba del siguiente día. La inauguración del ferrocarril de Langreo, solemne y majestuosa ceremonia a la que asistieron además de S.M. la Reina madre y su esposo el Excmo. Sr. duque de Riansáres, el señor obispo de la diócesis y todas las autoridades de la provincia, contribuyó a excitar más si cabe el entusiasmo de los gijoneses, al ver partir con velocidad suma aquellos monstruos de hierro, que desaparecían en breves instantes por la primera curva del camino. Innumerables aclamaciones a la reina, a la industria y a los ingenieros se oían sin cesar, no disminuyendo un punto durante el regreso del tren real y espléndido banquete ofrecido a los numerosos convidados por la empresa concesionaria. Las iluminaciones, los fuegos y otros festejos prolongaron las diversiones hasta hora bien entrada de la noche.”*

La inauguración fue todo un acontecimiento al que incluso se dedicaron odas y poemas. Veamos esta composición del dramaturgo e historiador Cayetano Rosell:

*A LA SOLEMNE INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL DE LANGREO*

*La máquina ved: ya aguarda  
la señal; espera bruma  
hinche su animado seno  
y próspero viaje anuncia.  
Obra de artífice diestro,  
tan varias fuerzas ahuna,  
que su ímpetu al mar airado,  
sus alas al viento usurpa.  
No receleis que esa senda  
escollos ni riesgo encubra:  
humana ciencia la allan;  
divina antorcha la alumbra.  
Ya se mueve, y parte y vuela  
con arrebatada furia:  
su raudo impulso los ojos*

*seguir en vano procuran.  
Dignos son de bien tan alto  
los nobles hijos de las Asturias.  
Restauradores de España!  
Sedlo también de su industria!  
Abrid los vastos veneros  
que vuestro suelo fecundan;  
colmad los pesados carros del  
del Etna,  
y al fabril motor ayuda.  
Bien es que el trono comparta  
vuestro júbilo y ventura;  
que alceis suntuosos trofeos,  
y vuestro afán interrumpen*

*as driades con sus danzas,  
y con sus coros las musas.  
Romped los fragosos montes;  
cegad las simas profundas,  
y eternos vuestros tesoros  
del euro al ocaso luzcan;  
y de fragantes verjeles,  
donde hoy malezas incultas,  
la tierra que dió a Pelayo  
laureles, corona y tumba.  
Más ya la humeante nube  
ufana a Gijón saluda.  
Himnos cantad al eterno;  
por él vuestro anhelo triunfa;  
que el hombre sendas no allana  
si Dios su razón no alumbra.*

## 5.- CONCLUSIONES

Tras todo lo hasta aquí expuesto, podemos concluir que la Compañía del Ferrocarril de Langreo en Asturias, gracias al apoyo de la familia real, no sólo incumplió sistemáticamente las condiciones de la Real Cédula de concesión, sino que hizo y deshizo a su antojo a la hora de trazar su línea y ocupar terrenos que no le pertenecían, quedando todo ello impune.

Su osadía llegó a provocar la destitución de un alcalde que se le opuso, a fin de colocar otro, nombrado directamente por la reina (es decir, por Fernando Muñoz) proclive a sus intereses. Ese mismo alcalde destituido (Eustaquio García Blanco) supo defenderse ante la misma reina y, gracias al apoyo del pleno municipal, no sólo no fue sancionado como se le amenazó, sino que fue reelegido alcalde en 1856.

Es de valorar también el papel de los diferentes alcaldes y concejales de Gijón afectados, los cuáles, a pesar de las presiones y de ser varios de ellos accionistas del ferrocarril, plantaron cara a la compañía en defensa de los intereses legítimos de Gijón. No obstante, todo ello no fue suficiente para evitar que prevaleciesen los intereses de Fernando Muñoz y sus correligionarios frente al resto de la ciudadanía gijonesa.

Con la finalidad de que se pueda apreciar todo lo que se he expuesto en este documento, nos ha parecido interesante mostrar, de una manera gráfica, la evolución cronológica de los terrenos involucrados en el conflicto. Por ese motivo hemos añadido el Apéndice denominado “*la evolución de los terrenos de la estación terminal de Gijón*”.

## 6.- APÉNDICE: LA EVOLUCIÓN DE LOS TERRENOS DE LA ESTACIÓN TERMINAL DE GIJÓN

La cia. se creó con la finalidad del transportar el carbón de piedra desde los criaderos de Sama de Langreo y Carbayín a los puertos de Gijón y Villaviciosa. Por este motivo la localización de la estación, en la primera de estas villas, debería de estar ubicada en el punto más cercano posible al puerto comercial.



*Plano de construcción del FC. de Langreo 1847. Elaboración propia a partir de [11].*

Por ese motivo la zona elegida, originalmente, para la instalación de la estación estaba situada en una zona costera (trazado original de la línea) cercana al puerto (línea color azul). La línea roja muestra el recorrido del foso de la fortificación de Gijón.



*Terrenos escogidos para la estación . Elaboración propia a partir de [12].*

Los terrenos que finalmente se eligieron para ubicar la estación en Gijón, fueron los que se muestran en el mapa adjunto (color rosado), un poco más alejados de la propuesta original. Desconocemos el motivo por el que se cambió la zona original de la instalación, pero una posible causa podría ser que la nueva zona era, en una gran parte, de propiedad municipal, del gobierno y del duque de Riansares.

En este apartado abordaremos la cronología de las diversas adquisiciones y cesiones que permitieron a la Cia. el establecimiento de la estación terminal en la ciudad de Gijón. Sólo nos ceñiremos a los que se ubicaban en las proximidades de la zona elegida.

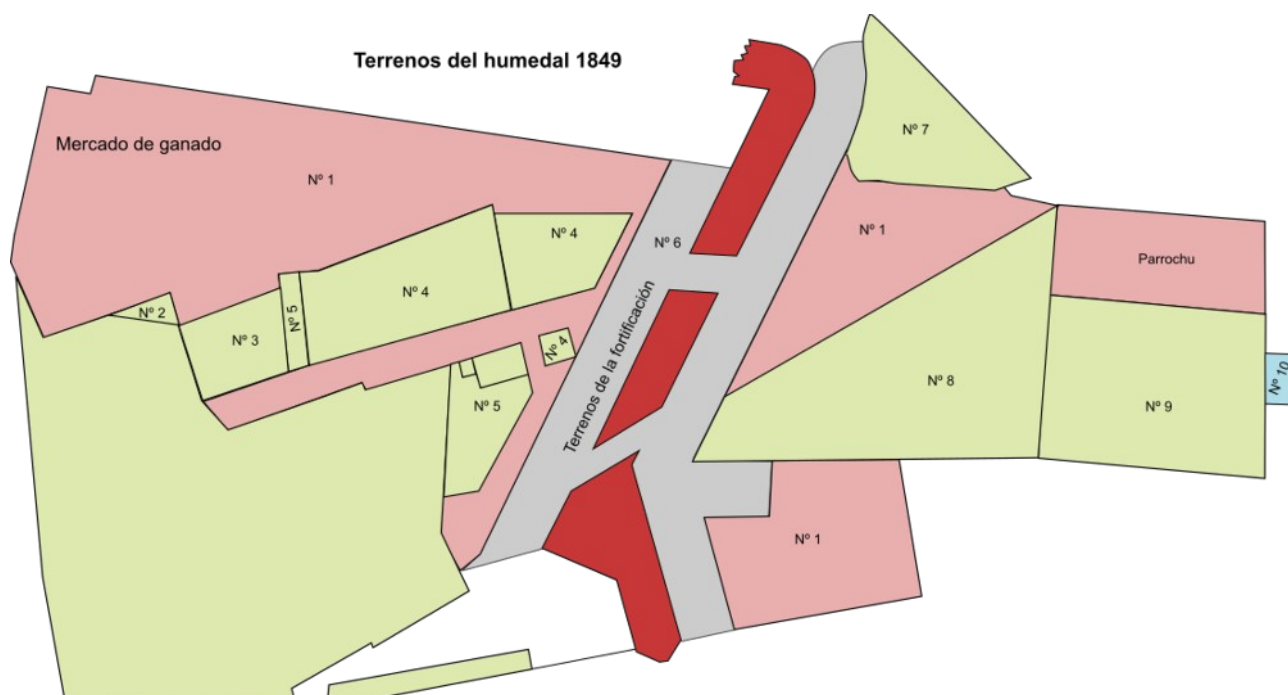
## Años 1847 a 1849

Durante estos años la Cia. comenzó la expropiación y compra de diversos trozos de propiedades por los que iba a discurrir la línea, estos terrenos se encontraban en las zonas del Parrochu, La Braña y Tremañes. Tenemos constancia documental de las siguientes adquisiciones en estas zonas:

1847: 2

1848: 0

1849: 11



Disposición de los terrenos de la estación en 1849. Elaboración propia a partir de [13].

A título de ejemplo, de estas adquisiciones, mostramos la propiedad Nº 10 ubicada en la zona del Parrochu. Representaremos en color azul las propiedades adquiridas por el la Cia, las rosadas las que pertenecían al ayuntamiento, y las verdes las de propietarios particulares. En rojo y gris los terrenos pertenecientes al Ministerio de la Guerra (foso de la fortificación).

Propietario: Marqués de S. Esteban (N.º 10)

Denominación: Prado de la casa (951 m<sup>2</sup>)

Precio: 1.683, 84 rv (1,8 rv/m<sup>2</sup>)

Fecha: 12 junio 1849

Propietario: Marque de S. Esteban (N.º 11) no representada

Denominación: La Llosa (2.094 m<sup>2</sup>)

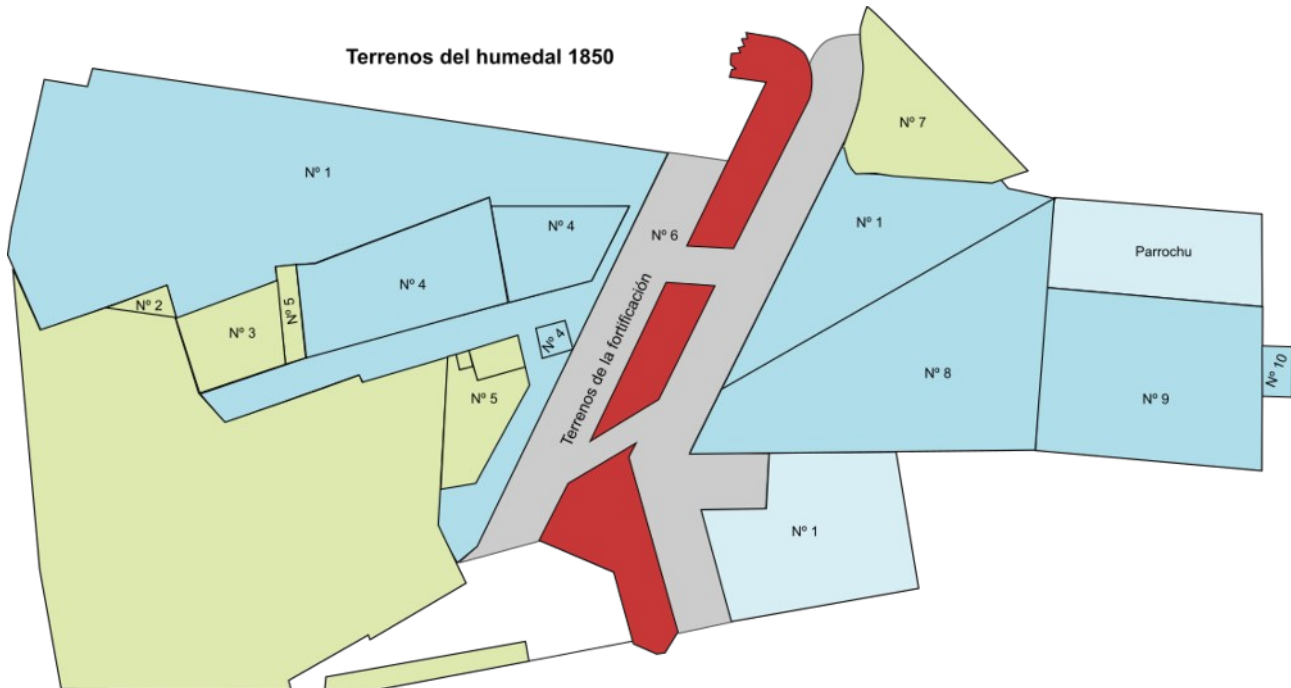
Precio: 666,66 rv (0,32 rv/m<sup>2</sup>)

Fecha: 12 junio de 1849

Llama la atención la disparidad del precio pagado por metro cuadrado máxime cuando la compra se realizó el mismo día y año y al mismo propietario.

## Año de 1850

En este año se compraron diversas propiedades tanto a particulares como al Ayuntamiento. Los terrenos comunales del Ayuntamiento de Gijón se adquirieron a lo largo de varios años. No disponemos del desglose de dichas adquisiciones durante esos años pero opinamos que el trozo n.º 1, tintado en azul más claro, fué el que se adquirió en 1856 puesto que no suponían ningún inconveniente para la colocación de las vías de acceso a la estación. El otro trozo, el del Parrochu, suponemos que sería el de 1853 puesto que se encontraba en una zona próxima a la vía principal y ramal al puerto. También se adquirieron 3 propiedades más en el Concejo, no representadas por encontrarse más alejadas de la zona reseñada.



Disposición de los terrenos de la estación en 1850 y 1851. Elaboración propia a partir de [13].

Propietario: Ayuntamiento de Gijón (N.º 1)

Denominación: Terrenos comunales del Humedal, Parrochu, Matadero y calle del Carmen (14.884m²).

Precio: 85.000 rv (5,7 rv/m²)

Fechas: 10 de febrero, 24 de mayo y 2 nov 1850, 21 febrero 1851 y 30 junio 1856

Propietario: Juan Menchaca (N.º 8)

Denominación: Huerta de Menchaca (4.734 m²)

Precio: 17.140 rv (3,6 rv/m²)

Fechas: 4 y 26 de junio de 1850

Propietario: Francisco G. Muñoz (N.º 9)

Denominación: Huerta de Muñoz (3.096 m²)

Precio: 27.858 rv (9 rv/m²)

Fechas: 12 y 23 junio de 1850

Propietario: Duque de Riansares (N.º 4)

Denominación: Almacenes de Victoria Zarracina (1.945 m²)

Precio: 37.897 rv (19,5 rv/m²)

Fecha: convenio de 27 de septiembre de 1850

Carecemos de la fecha de adquisición ni de la suma pagada por esta propiedad por parte del duque de Riansares. Lo cual sería muy interesante para poder conjeturar acerca de sus grandes dotes inversionistas. Lo que sí se aprecia claramente es el precio que la Cia. le pagó por m<sup>2</sup>, más del doble que a otro propietario, y casi el cuádruple que al ayuntamiento.

### Año de 1851

Durante este año sólo se adquirió esta finca:

Propietario: Marque de S. Esteban (N.º 11)

Denominación: La Corrada (195 m<sup>2</sup>). En este punto la línea corta al camino del Natahoyo.

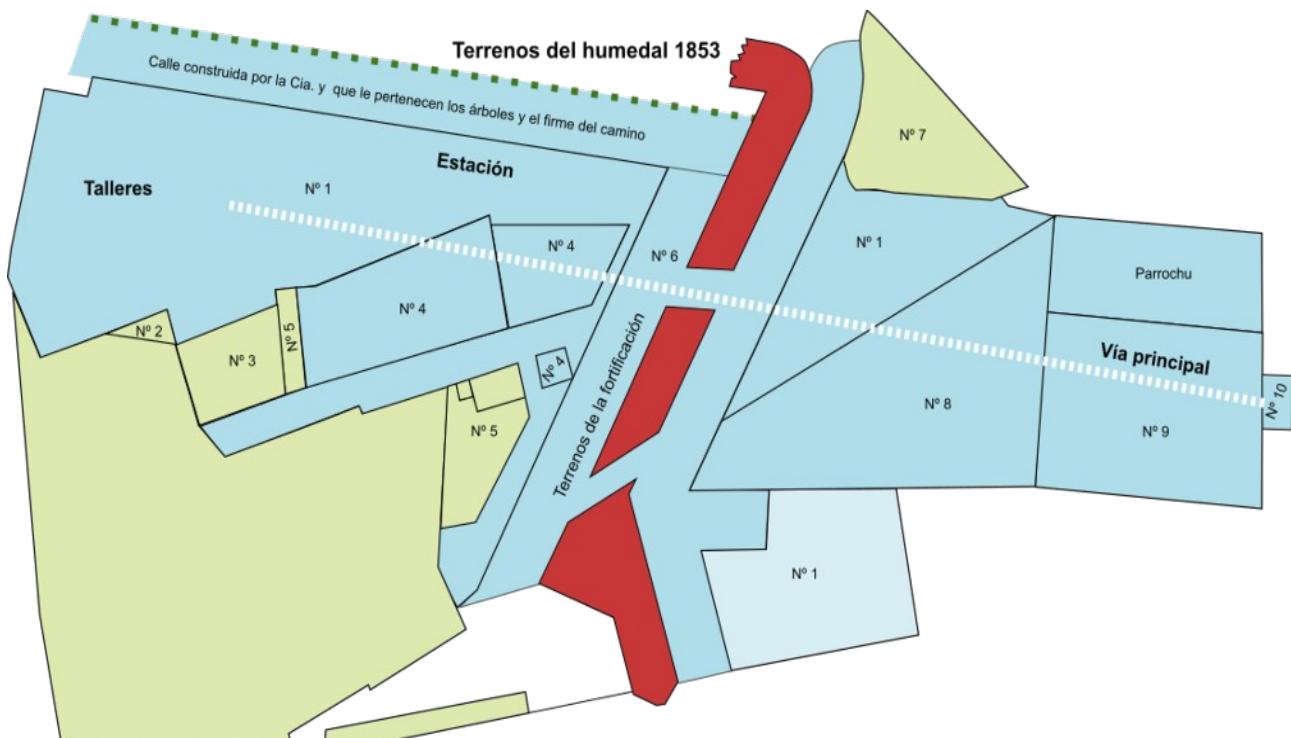
Precio: 772, 21 rv (4 rv/m<sup>2</sup>)

Fecha: 20 mayo 1851.

Esta propiedad se encuentra situada entre las dos fincas del mismo propietario, enumeradas con anterioridad, (N.º 10 y N.º 11) que se habían adquirido en 1849. También el precio que se pagó por el terreno mejora en gran medida lo desembolsado en dicho año. ¿Podemos elucubrar que tal desembolso se debió a que esta finca cerraba el camino de paso hacia la estación?.

### Año de 1853

En este año tiene lugar la cesión en usufructo, por parte del Ministerio de la Guerra, de la parte de los terrenos de la fortificación cercanos a la ubicación de la estación.



Disposición de los terrenos de la estación en 1853. Elaboración propia a partir de [13].

Propietario: El Estado (N.º 6)

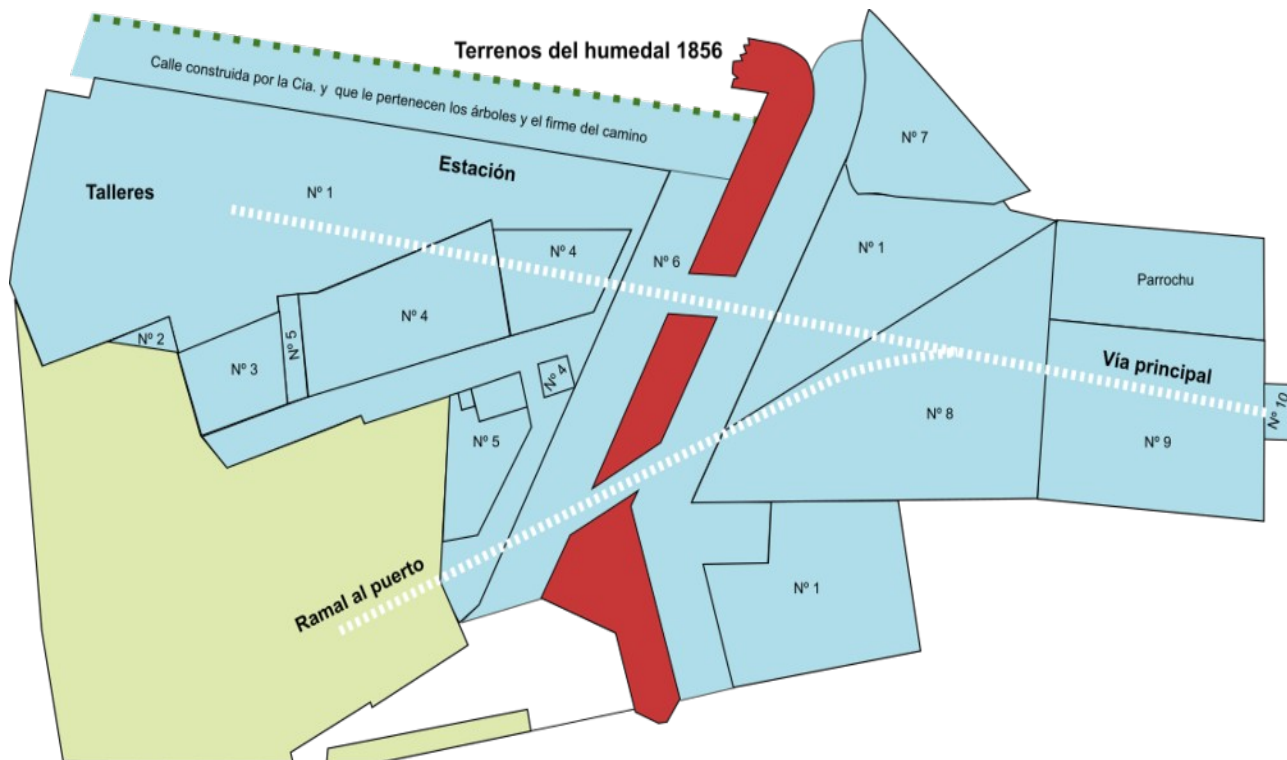
Denominación: Terrenos de la fortificación (5.578 m<sup>2</sup>)

Fecha: Cedido el usufructo por R.O. de 8 de septiembre de 1853

Podemos observar que la cia. en este año, ya disponía de una gran parte de los terrenos que conformarían la estación terminal en la villa de Gijón.

### Año de 1856

En este año tiene lugar la compra de diversa propiedades a particulares que permitían la expansión de los terrenos de la estación.



Disposición de los terrenos de la estación en 1856. Elaboración propia a partir de [13].

Durante este año tuvo lugar la adquisición de las propiedades que se enumeran a renglón seguido:

Propietario: Ramona A. Blanco (N.º 7)  
Denominación: Humedal (1.892 m<sup>2</sup>)  
Precio: 5.000 rv (2,6 rv/m<sup>2</sup>)  
Fecha: 31 de marzo de 1856

Propietario: Antonio L. Canseco (N.º 3)  
Denominación: Huerta de Canseco (773 m<sup>2</sup>)  
Precio: 20.068 rv (26 rv/m<sup>2</sup>)  
Fecha: 21 de agosto de 1856

Propietario: Gumersindo Reguero (N.º 2)  
Denominación: Huerta de Reguero (105 m<sup>2</sup>)  
Precio: 3.245 rv (30,9 rv/m<sup>2</sup>)  
Fecha: 20 septiembre de 1856

Propietario: Duque de Riansares (N.º 5)  
Denominación: Casa de Vergara y almacenes de Victoria Zarracina (890 m<sup>2</sup>)

## FERNANDO MUÑOZ, EL FERROCARRIL DE LANGREO Y EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN

Precio: 16.008 rv (18 rv/m<sup>2</sup>) pendiente gerencia 2 octubre de 1856

En años sucesivos, una vez consolidados los terrenos de la estación, la cia. siguió adquiriendo propiedades en los alrededores según iban aumentando las necesidades del servicio.



*Plano de gijón de 1856 donde se muestra la ubicación de la estación y el ramal a la dáсна. Elaboración propia a partir de [14]*

Como conclusión, en la figura adjunta, podemos observar la situación de los terrenos de la estación con respecto a la ciudad y el puerto. En ésta podemos ver la ubicación de la estación (1) y los talleres (2). En este plano se puede ver claramente la curva que tiene que realizar la vía principal para acceder a la estación. En el plano original de construcción de la línea [11] se puede observar como la vía seguía recta hacia los terrenos que se habían elegido inicialmente. Posteriormente, tuvieron que cambiar la orientación

## FERNANDO MUÑOZ, EL FERROCARRIL DE LANGREO Y EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN

de la misma al modificar la posición de los terrenos elegidos. También se puede ver el ramal que se dirige a la dársena del puerto por donde se descargaba el carbón a los buques allí atracados.

## 7.- FUENTES DOCUMENTALES

Para las fuentes escritas no hemos apoyado, fundamentalmente, en los registros de actas y sesiones (1576-1977) del archivo municipal del Ayuntamiento de Gijón.

- [1] Escudo de la casa de los Borbones (1700-1868). <https://latrompetadejerico.com/banderas/escudos-de-espana/>
- [2] Escudo de Gijón 1860. *Trofeo heróico* Francesc Piferrer. Biblioteca Digital de la Comunidad de Madrid.
- [3] Agustín Fernando Muñoz, I Duque de Riansares. Retrato de José Gutiérrez de la Vega y Bocanegra. Colección particular.
- [4] Alejandro M.<sup>a</sup> Aguado y Ramírez de Estenoz 1832. Retrato de Francisco Lacoma y Fontanet. Museo del Romanticismo, Madrid.
- [5] José Elduayen Gorriti 1850. Marcos Hiraldez de Acosta. Colección de pintura del Banco de España.
- [6] Inauguración del ferrocarril de Langreo 1852. Jenaro Pérez Villaamil. Ministerio Obras Públicas y Urbanismo. Madrid
- [7] Nazario Carriquiriy Ibarnegaray 1835. Antonio María Esquivel y Suárez de Urbina. Museo del Romanticismo de Madrid.
- [8] Alejandro Oliván y Borrueal 1863. J. Laurent, Museo de Historia de Madrid
- [9] Escritores y artistas asturianos. Índice bio-bibliográfico. <https://españolito.es>.
- [10] José Antonio Muñoz y Sánchez. I Conde de Retamoso. Colección particular.
- [11] Plano general de Ferro-Carril de Langreo en la parte en construcción en 1847 y la propuesta para ejecutarse en 1848. Colección particular.
- [12] Plano del puerto artificial de Gijón, población y arrabales Miguel Menéndez Duarte 1837. Archivo Patricio Ardúriz.
- [13] Cartoteca del archivo municipal de Gijón 1846.
- [14] Plano de la plaza y sus inmediaciones de Gijón, José González 1856. Archivo general militar del Instituto de Historia y Cultura Militar. Madrid

Algunos de los retratos mostrados en este documento han sido mejorados mediante el uso de la inteligencia artificial Google Gemini.