

# El tranvía Arriondas-Covadonga, cien años más tarde

Javier Remis Fernández

El pasado 1 de enero se cumplían cien años de la puesta en funcionamiento del tranvía a vapor entre Arriondas y Covadonga. Hoy, cien años más tarde, vuelve a estar de moda, puesto que son numerosas las informaciones que aparecen en los distintos medios de comunicación en las que se cita la intención, por parte de la clase política, de recuperar este medio de transporte; eso sí, esta vez, sólo con fines turísticos.

Este tranvía fue concebido el 27 de abril de 1903 con el objeto de transportar el manganeso y el hierro obtenidos de las minas de Buferrera desde el Repelao hasta el puerto de Ribadesella. Para ello se creó la Sociedad Tranvía de Arriondas a Covadonga, fundada el 26 de octubre de 1906, según la escritura otorgada en Oviedo ante el notario don Secundino de la Torre. Esta sociedad, constituida por The Asturiana Mines Limited, y por la Compañía de Ferrocarriles Económicos de Asturias, estaba entonces dirigida por don Jerónimo Ibrán y contaba con un capital social de 600.000 pesetas, del cual, la mitad fue suscrita por los Ferrocarriles Económicos, emitiéndose también 300.000 pesetas en obligaciones.

En ese mismo año, el cabildo de Covadonga se afanaba en dar respuesta a todos aquellos peregrinos que llegaban desde los más recónditos lugares facilitando el acceso y la estancia en el santuario. De este modo, se avanzaba rápidamente en las obras de instalación del tranvía, en la edificación del futuro hotel Pelayo y en el túnel de acceso a la cueva desde la explanada de la basílica.

Ya en agosto de 1907, la comisión de obras de la estación intenta agilizar los trabajos de instalación de vías y el acabado de la estación y, según podemos leer en la revista «Asturias», editada por el Centro Asturiano de Madrid, «se da como seguro que para el día de la Virgen de septiembre se inaugurará el tranvía de Covadonga a Arriondas».

Parece ser cierto que el primer día de septiembre comenzó a funcionar el «Trenillo», como lo llamaban los lugareños, pero debió de ser de una forma provisional. La línea, que pasaba por Las Rozas, Villanueva, Cangas de Onís, Soto de Cangas y La Riera, finalizaba en el campo del Repelao, lugar en el que se levantó una pequeña estación de la que partía un camino peatonal que bordeaba la finca de «Les Llanes» hasta llegar a la parte alta del santuario. Este camino es uno de los que hoy se pretende rescatar con el, ya más que conocido, plan de Covadonga.

De estilo nórdico, la estación, que todavía hoy conserva su estructura original pero habilitada como Oficina de Turismo, tenía una doble entrada por un cuerpo central de forma octogonal que estaba situado entre las dos salas de espera. A la derecha, se construyó un hangar o cochera que estaba a escasos metros de la denominada Fonda La Covadonga, lugar en el que se podía tomar algo en su terraza, situada a pleno pie de vía, o comprar algún objeto de recuerdo atraído por su gran escaparate central. A la llegada de los turistas a la estación encontraban a cualquier hora automóviles en los que, a precios económicos, podían subir hasta el santuario. Estos mismos organizaban excursiones a los lagos de Enol, desfiladero del Pontón y a las montañas de Ponga.

El trayecto, de unos diecisiete kilómetros de longitud, era realizado por tres locomotoras de vapor marca Borsig que correspondían a los números 6497, 6498 y 6499 y, aunque la línea se inició con diez vagones (cuatro de 1.<sup>a</sup> clase y seis de 2.<sup>a</sup>), se adaptaba cada día a los tráficos tanto de personas como de mercancías, aunque preferentemente estaba dedicado a estas últimas. Llegó a hacerse tan popular entre las gentes que algunos vecinos de La Riera le dedicaban composiciones poéticas. Como por ejemplo:

Ya viene el Tren para Oviedo.  
Ya ruge la balastrea,  
arrastrando los vagones  
de la mina de Buferrera.

Podríamos decir que de forma oficial el tranvía fue inaugurado el 1 de enero de 1908, año en el que transportó 101.107 viajeros y 37.552 toneladas de mercancías, alcanzando su máximo esplendor en 1910,

cuando llegó a transportar unas 60.000 toneladas. La mayor parte del mineral que se extraía de Buferrera se bajaba, primero en burro y después por cable, desde la vega de Comeya hasta la estación. Desde aquí, era conducido hasta Llovio y luego hasta el puerto de Ribadesella, donde se cargaba en barco y se exportaba, principalmente, a Inglaterra.

Junto al sentir religioso con el que llegaban las gentes a estos parajes, había que sumar los nuevos criterios de valoración de la naturaleza. Con la creación en 1918 del primer parque nacional, el de la Montaña de Covadonga, el auge del turismo se incrementaba cada vez más. De ello eran conscientes tanto el Ayuntamiento de Cangas de Onís como el cabildo del santuario, quienes habían iniciado en la primavera y verano de 1925 sendas asambleas y gestiones para fomentar el turismo en la zona del Oriente. La apuesta fue construir una línea de ferrocarril entre Guardo, Riaño, Cangas de Onís y Ribadesella con la intención de mejorar la comunicación con la meseta castellana e intentar la electrificación del tranvía que llegaba hasta el santuario. Esa misma primavera visitaron los ingenieros el lugar para tomar datos sobre la futura electrificación del tranvía y sobre un funicular que llegara hasta el santuario. De esta noticia se hace eco la revista «Covadonga», órgano oficial del cabildo, y que en su número 79 del 1 de octubre de ese mismo año reseña el informe favorable y la consignación de un millón de pesetas para acometer dicha electrificación. Nada se vuelve a hablar del funicular ni del ferrocarril hacia la Meseta ya que parecía ser impensable dada la difícil orografía y lo costoso que sería llevar a cabo tan arduo proyecto.

La línea Arriendas-Covadonga estuvo en funcionamiento hasta el 31 de julio de 1933, año en el que las minas cierran debido a la escasa demanda de mineral. Según don Víctor Lechosa Uría, gerente de las minas a partir de 1938 y fundador del Grupo de Montaña Peña Santa, el cierre definitivo debió de ser dos meses más tarde, el 30 de septiembre de ese mismo año. Posteriormente las minas volvieron a abrirse, pero, a partir de entonces, ya nunca se utilizaría el tren como medio de transporte de los minerales.

La idea de volver a recuperar este tren, ya sea denominado tren-tran o de otro modo, sería muy bonita y entrañable. Pero debemos ser un poco realistas. Cualquiera puede observar las dificultades físicas u orográficas por las que debe pasar. Sólo un ejemplo: ¿por dónde pasaría en el pueblo de La Riera? Sólo hay dos opciones: por el río o por la carretera. Por el río resultaría imposible, y por la carretera, también, a no ser que al tren-tran, como ya han hecho con la última palabra, le quiten la vía.

REMIS FERNÁNDEZ, Javier, “El tranvía Arriendas-Covadonga, cien años más tarde” en *La Nueva España*, Oviedo, año LXXII, núm. 23.378, 12 de enero de 2008.

Más información sobre Covadonga en el blog de Javier Remis Fernández: [Covadonga Cultural](#)