

JOAQUÍN LÓPEZ ÁLVAREZ

Museo Etnográfico del Pueblo de Asturias, Gijón

La explotación del Monte de Muniellos (Asturias), 1766-1973

RESUMEN

Se analiza la explotación forestal del monte de Muniellos (de propiedad nobiliaria hasta 1901), desde sus inicios en el siglo XVIII por parte de la Armada, hasta su declaración como Reserva Biológica Nacional en 1982, atendiendo a sus problemas y a la naturaleza de las empresas explotadoras.

RÉSUMÉ

L'exploitation forestale du Monte de Muniellos (Asturias), 1766-1973.- Dans cet article on analyse l'exploitation de la forêt de Muniellos, dont la propriété a été nobiliaire jusqu'à 1901, depuis ses origines au XVIII^{ème} siècle par la marine militaire jusqu'à sa déclaration comme Réserve Biologique Nationale en 1982, en prenant compte des problèmes de son exploitation et de la nature des entreprises qui l'ont menée à bout.

ABSTRACT

The exploitation of Muniellos forest (Asturias), 1766-1973.- We analyze the management of the Muniellos forest, which belonged to nobility till 1901, from its beginnings in the XVIII century by de Army until it have been declared National Biologic Reserve in 1982, considering the problems of its exploitation and the kind of companies that have performed it.

Palabras clave / Mots clé / Key words

Muniellos, monte, explotación forestal.

Muniellos, forêt, exploitation forestale.

Muniellos, woodland, forest management.

EL MONTE de Muniellos está situado en el extremo suroccidental de Asturias, dentro del concejo de Cangas del Narcea, limitando al mediodía con el de Ibias. Es un espacio muy bien definido desde hace mucho tiempo, que abarca la cabecera del río Tablizas o Muniellos, de modo que el deslinde actual es el mismo que tenía en 1559. Ocupa una extensión de 2.695 hectáreas de terreno montañoso y arbolado, cuya altitud oscila entre los 1.500 metros de la sierra que cierra el valle por el suroeste a los 680 metros del lugar de Tablizas, que está a la entrada del monte y es la única llanura que hay en él; aquí será donde se establezcan desde el siglo XVIII las instalaciones y dependencias para la explotación forestal. El bosque es un robledal, donde predomina el roble albar (*Quercus petraea*), que cuenta también con tejos y acebos, y está coronado por hayas y abedules; en

los niveles inferiores, bordeando el río, aparecen fresnos, pláganos, sauces, avellanos, etc.

Desde hace varios siglos el monte de Muniellos goza de una fama que todavía perdura en nuestros días. En una descripción del suroeste de Asturias escrita a fines del siglo XVIII, se dice que existen allí «muchos y muy espesos» montes, sobresaliendo especialmente, «y aún entre todos los del Universo», el de Muniellos, al que se le atribuye exageradamente un perímetro de unas catorce leguas (78 km.) y una población de robles «tan robustos, espesos y derechos», que «había infinitos paraques adonde sin mudar los pies se podían contar tres quillas para navíos de línea» (ANES, 1977, pág. 89).

La explotación de la madera de este y otros montes próximos (Rengos, Monasterio del Couto, Rañadoiro)

constituyó desde mediados del siglo XVIII y hasta los años treinta del siglo XX la actividad industrial más importante del concejo de Cangas del Narcea. La riqueza forestal atrajo a empresas extranjeras (inglesas, belgas, francesas) y extrarregionales (catalanas, vascas), y supuso la llegada de trabajadores vascos, santanderinos, croatas, etc.

El monte de Muniellos fue declarado por el Estado en 1964 «paisaje pintoresco»; sin embargo, su explotación no cesó hasta 1973, año en el que fue adquirido por el Instituto para la Conservación de la Naturaleza (Ministerio de Agricultura). Nueve años más tarde, el 15 de octubre de 1982, fue declarado Reserva Biológica Nacional, cuyo fin es el

«estricto mantenimiento de los equilibrios biológicos naturales y la conservación de la integridad de las comunidades animales y vegetales existentes, así como los recursos genéticos que suponen».

El 4 de febrero de 1988 se amplió el ámbito de la Reserva Biológica con la inclusión de los montes de Valdebois y vallina de Abraedo, en el concejo de Ibias, con una extensión de 1.623 hectáreas, y de La Viliella, en Cangas del Narcea, con una superficie de 1.224 hectáreas¹.

I

ORIGEN DE LA PROPIEDAD, Y LA EXPLOTACIÓN DEL MONTE EN EL SIGLO XVIII

El monte de Muniellos fue vinculado al mayorazgo de la Casa de los Queipo el 24 de enero de 1526, por

¹ En el concejo de Ibias el monte de Muniellos recibe el nombre de Moelos. El deslinde del denominado «coto redondo de Muniellos», efectuado en 1559, lo conocemos por un protocolo del 30 de enero de 1769 en el que se recoge una sentencia de aquel año. Los límites que señala son los siguientes: «Pontigo de Rucavo, Brana de Fonte de Otero, Pico del Cabrón aguas vertientes, por cuya parte pega con términos de las aldeas de Monco y el Pueblo; dende va a la sierra arriba aguas vertientes a la sierra de Lombón y dende allí al collado de los Fraudelicos y Pico de Lombón, que parte con términos de las aldeas de Larón y la Viliella aguas vertientes por entrambos cerros y dende arriba a la bobia de Río Seco, y adelante de la bobia de Teleyerba, aguas vertientes que parte con jurisdicción del concejo de Ibias, y dende allí a la sierra abajo con la cimera de Sesto Gordo y la piedra de Valcarce a la bobia de Montero, todo aguas vertientes que parten con los concejos de Cangas e Ibias, y a entrambos picos y a la Vega de Pumar en el Pico de Porciles, aguas vertientes, y parte en parte con la aldea de Oballo; y dende por el cerro de Peramudes y cordón de Balmayor, y torna del Campo de la Armadiella, y fonte del Otero; todo lo así deslindado es lo que cae dentro de Muniellos». Archivo Histórico de la Universidad de Oviedo: casa de Queipo de Llano, partidos de Cangas y la Muriella, documentación variada relativa a las maderas de los montes de Muniellos. Sobre la vegetación del monte de Muniellos puede verse: G. MORALES MATOS, «Notas sobre el bosque de Muniellos», en *Ería*, 1983, págs. 107-116, y J. A. FERNÁNDEZ PRIETO y A. BUENO SÁNCHEZ, *La reserva integral de Muniellos: Flora y vegetación*, págs. 63-151.

Suero Queipo de Llano Cangas y María Alfonso de Cangas Pambley; con anterioridad a esta fecha, ya los miembros de dicha casa se titulaban «señores del lugar y castillo de La Muriella y de los montes de Muniellos», remontando el origen de su linaje, así como la propiedad del lugar y los montes mencionados, al infante don Nuño, hijo del rey de Asturias Ordoño I (850-866). A partir de 1658 el mayorazgo de esta casa, con solar en la villa de Cangas de Tineo (hoy Cangas del Narcea), ostentará el título de conde de Toreno, y mantendrá la propiedad de Muniellos hasta 1901.

Aparte de la propiedad *in solidum* de este monte y de otros próximos, como los de Valderroza y Río Castiello (parroquia de Posada, Cangas del Narcea), el conde de Toreno era el mayor porcionero en otros montes colindantes, cuya propiedad compartía con los vecinos de los pueblos de Moal, Gedrez, El Pueblo de Rengos, Posada de Rengos y L'Arna. En el concejo de Cangas del Narcea y otros más del occidente de Asturias, la mayoría de los montes de uso común eran particulares y *pro indiviso*; su propiedad se dividía en «heminas, varas o porciones» entre los vecinos². Ahora bien, no todas las casas poseían las mismas porciones en el monte, e incluso existían algunas que no tenían parte en él, pues las casas nuevas solo podían adquirir sus derechos a través de la compra o herencia de alguna «porción».

Hasta mediados del siglo XVIII el aprovechamiento del monte de Muniellos, según se desprende de las respuestas dadas por el conde de Toreno al catastro de Ensenada (1752), se reducía a su uso como lugar de pasto para los ganados vacuno³ y de cerda, y a la recolección de bellotas⁴. La tala de árboles debía ser muy pequeña y limitada a las zonas más accesibles del monte.

En 1768 comienzan en Muniellos y otros montes colindantes las cortas de madera mandadas por el Rey y destinadas al arsenal de El Ferrol, fundado en 1752,

² Los términos del pueblo de Moal se dividían en 64 heminas, varas o porciones, de las cuales 29 y octava parte de otra eran del conde de Toreno.

³ Los condes de Toreno cobraban desde «inmemorial tiempo» rentas anuales en manteca a los vecinos de Posada de Rengos, «por pastar con sus ganados en la Braña de Texedal, sita dentro del término de dicho Monte de Muniellos», así como a los de San Martino, Eiros, Cruces, Moncó, Moal y La Viliella, todos en el concejo de Cangas del Narcea; en total cobraba 129 libras (69 kg.) de manteca. Asimismo, los vecinos del pueblo de Oumente (Ibias) pagaban seis ducados por este mismo aprovechamiento.

⁴ En 1752 los vecinos del pueblo de Moal pagaban los años que había «bellotas en dicho monte un real por cada lechón, que de los lugares de fuera parte entrasen a comerla, que por los propios nada pagan, más que dichas 49 libras de manteca». Asimismo, estos frutos se recolectaban y se llevaban a Cangas del Narcea para alimentar los cerdos que el conde de Toreno criaba en su casa.

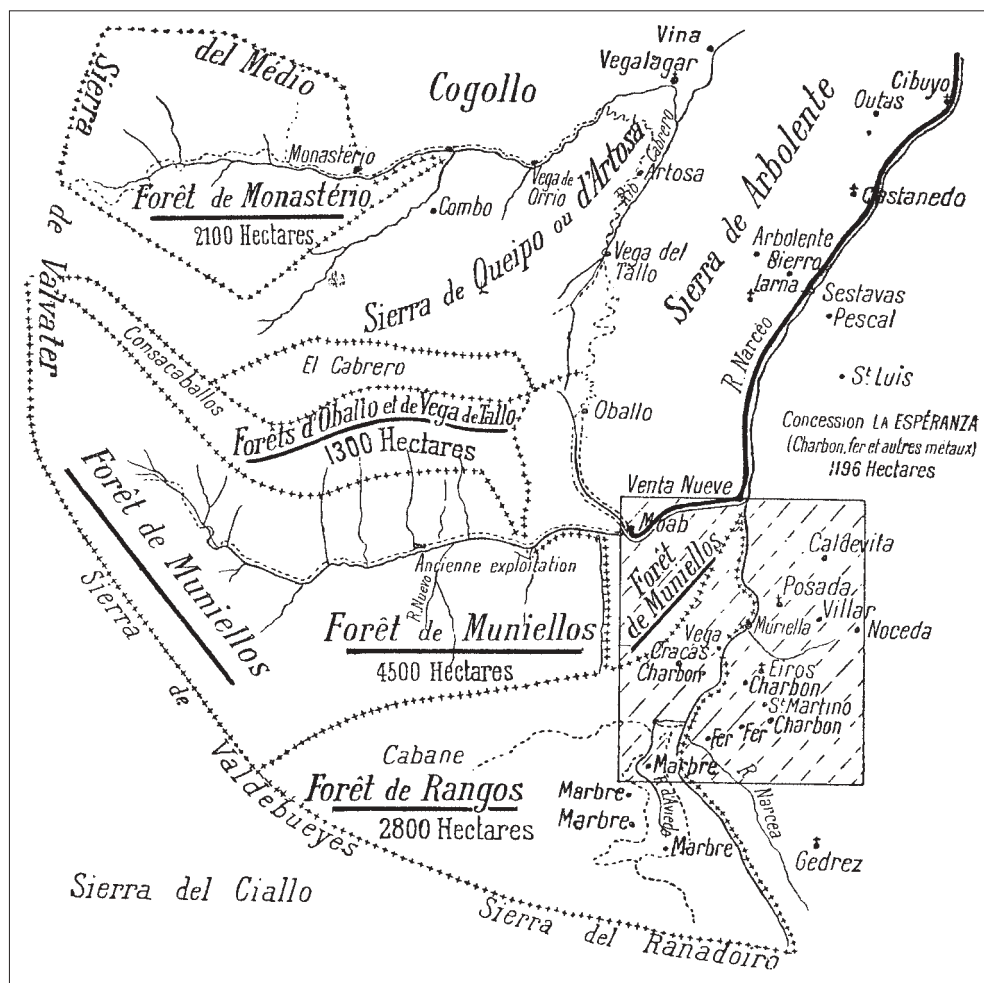


FIG. 1. Mapa de los bosques de Asturias adquiridos para su explotación por la Sociedad Minero-Forestal. Publicado en *Exploitation minière et forestière de la Haute-Narcea (Asturies): Rapports*, Paris, 1900. Escala aproximada de esta reproducción 1:125.000.

dentro del plan de regeneración de la Armada llevado a cabo por el marqués de la Ensenada, durante el reinado de Fernando VI (O'DOGHERTY SÁNCHEZ, 1989, págs. 102-112); el plan supuso un crecimiento importante de la construcción naval, que se continuaría en el reinado de Carlos III.

En Asturias, los bosques de los concejos de la costa, mejor situados para la saca de madera, estaban completamente esquilados, por lo que no quedó más remedio que buscar en el interior la madera que se precisaba para la construcción de navíos. Las Ordenanzas de Montes de 1748 intentaron atajar los abusos que se cometían en los bosques, y otorgaban a la Corona un poder muy grande en la vigilancia y control de las cortas de árboles. Como consecuencia de estas disposiciones, durante toda la segunda mitad del siglo XVIII los oficiales de la Marina reconocieron y marcaron miles de árboles útiles para la construcción de navíos de guerra en muchos

montes «vírgenes», situados en los concejos de Cangas del Narcea, Allande, Tineo, Ibias, Grandas de Salime, Illano, Taramundi, Laviana, Piloña, Ponga, etc⁵. La explotación de los bosques supondrá un desembolso inicial considerable en obras viarias debido a la lejanía de todos estos concejos con respecto a la costa, su orografía montañosa y las malas comunicaciones que existían en la región.

Los preparativos para explotar el monte de Muniellos comienzan en 1766; las primeras labores se centraron en las vías de comunicación: por un lado, abrir una

⁵ En los años 1774 y 1775 los visitadores de la Marina marcaron en el concejo de Ibias 48.895 árboles, localizados sobre todo en los montes de Valdebueyes y otros de las parroquias de Cecos y Taladriz; en el actual concejo de Degaña, incluido en aquellas fechas en el de Ibias, marcaron 23.635 árboles; y en el de Allande 4.327 árboles, situados en los montes de las parroquias de Valledor y Lago.

carretera desde Muniellos a la villa de Cangas del Narcea, y por otro, hacer navegable el río Narcea para bajar la madera desde aquella villa al puerto de mar de San Esteban de Pravia⁶. Los trabajos en el río consistieron en limpiar el cauce, dejando «treinta y cuatro pulgadas [80 cm] de fondo y veinte y dos pies [6 m] de ancho a lo menos para el libre paso de las embarcaciones cargadas de madera», y en hacer un paso cómodo «en el estrecho de La Florida, Peñón de Pozuelo, rabión de Lleiriella y el de la Texera», que eran los tramos del río más difíciles para el transporte fluvial. Las obras se llevaron a cabo en las ocho leguas (44 km.) inmediatas al mar. Todos los trabajos del río y la carretera fueron dirigidos por el arquitecto Pedro Lizardi, que tuvo al maestro Juan Menéndez Camina como colaborador en la construcción de la carretera. La apertura de esta y de otros caminos provisionales ascendió a dos millones de reales.

La riqueza forestal de los montes de la cuenca alta del Narcea justificaba el excesivo gasto de la Real Hacienda en estas obras, pues así se desprende de una Real Orden de 1 de octubre de 1766 en la que se advierte que una vez abierto totalmente el río Narcea

«se prohíba absolutamente cortar madera en otros montes que los de Cangas arriba, y en el de Muniellos, pues éste es capaz de proveer lo necesario en muchos años, excepto algunas piezas de surtimiento que sea preciso buscar en distinto paraje; y se logrará así descansar los demás montes de Asturias tan asolados y desatendidos con especialidad a las inmediaciones de la costa por el desorden y abandono introducido en algunos tiempos a esta parte».

Sin embargo, la madera de Muniellos y de otros montes de la cuenca del Narcea no resultó de tanta calidad como se esperaba. En el otoño de 1769 visita Muniellos el francés Francisco Gautier, constructor naval del Arsenal de El Ferrol, que redacta un informe técnico en el que califica este paraje como un bosque envejecido en el que hay muchos árboles y de gran altura, pero en el que la mayoría están huecos, podridos y defectuosos. Las condiciones de esta madera no son adecuadas para la construcción naval y sólo se le ve utilidad como tablazón para ciertas partes de los navíos. Como es de suponer el informe se recibió en el Departamento de Marina de El Ferrol con desagrado, pues la

⁶ Por el puerto de San Esteban saldrá toda la madera que se explota en Muniellos hasta finales del siglo XIX. En el plano levantado por José Müller, en 1797, aparecen dos diques para la madera, uno del Rey y otro de Rodrigo de Ponte (véase la nota 11). F. QUIRÓS LINARES, *El puerto de San Esteban de Pravia* (Oviedo: Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo-Instituto J. S. Elcano del C.S.I.C., 1975) págs. 15-17.

supuesta calidad de la madera había sido el motivo de las elevadas inversiones en el río y en la carretera. La opinión de Gautier es tajante: «yo no hubiera ni siquiera pensado en señalar ningún árbol si los gastos ya efectuados no obligaran prácticamente a aprovechar algo de ese bosque» (MERINO NAVARRO, 1981, pág. 234). Esta nueva situación potenciará las cortas en otros lugares y convertirá a Muniellos en un proveedor de tablazón de mediana calidad (TORRENTE SÁNCHEZ-GUISANDE, 1996, pág. 34).

La explotación de los Reales Arsenales durará algo más de veinte años. Las talas se iniciaron en Muniellos en 1768. La explotación no la realizaba directamente la Marina, sino que corría a cargo de contratistas que gestionaban el acopio de madera para los arsenales⁷. Los condes de Toreno tendrán a menudo problemas con los asentistas debido al incumplimiento de los contratos, en especial motivados por la tala abusiva de árboles para usos de la propia explotación y por la falta de escrúpulos con que se llevaban a cabo las cortas, hechos que esquilaban el monte y no rentaban nada a sus propietarios. En general, podemos decir que en Asturias los asentistas de madera y sus ayudantes no se caracterizaron en esta época por su interés en la conservación de los montes, ni por su honradez en los negocios⁸.

Algunas de las obligaciones que adquirían los asentistas con la Real Hacienda referentes a la explotación del monte, eran las siguientes:

– Corrían con todos los gastos de la extracción de las maderas hasta ponerlas en los diques de depósito de San

⁷ Entre 1768 y 1775 tuvo para toda Asturias la contrata de maderas Andrés García Quiñones, vecino de Avilés, que subarrendó la explotación de Muniellos a Pedro González Valledor, vecino de La Muriella (Cangas del Narcea). Después cogerá el asiento hasta 1779 la Junta General del Principado de Asturias, actuando como apoderado José Antonio Menéndez Pola, vecino de Luanco. Sobre los acopios de madera y sus precios puede verse J. P. MERINO NAVARRO, 1981, págs. 235-238.

⁸ Una muestra de los modos utilizados por los contratistas es la representación que realizan varios carreteros de Moal, en 1775, quejándose del retraso de los jornales, pues, durante los cinco años que duro el asiento de García Quiñones solo habían recibido «unos doce pagamentos, poco más o menos», cuando el asentista se había obligado a pagarles cada quince días. Por otra parte, en 1805 Francisco de Paula Caveda escribe refiriéndose a los asentistas: «Serían, a la verdad, estos montes [del concejo de Villaviciosa] dignos de la mayor recomendación si su cercanía al mar no los hubiera entregado a la pesada mano de los asentistas de maderas, y sus capataces, que escudados en las órdenes reales han introducido el hacha sin piedad y dejaron talados algunos montes, y muchos árboles inservibles e inútiles o tal vez atravesados por las profundidades de los arroyos hasta que se pudrieron o se deshicieron en astillas para quemar, con dolor de sus dueños que aún están clamando por la sacrificio». *Descripción geográfica e histórica de Villaviciosa*, edición de E. Martínez (Gijón: Editorial Auseva, 1988) pág. 22.

Esteban de Pravia, esto es, «la satisfacción de corta, labra, sierra, desmonte, construcción de caminos, limpia de río y tira por tierra y agua». Los asentistas sólo cobraban el importe del material entregado mensualmente en sus destinos.

– No podían cortar árboles que no estuviesen marcados y elegidos por los facultativos puestos por la Real Hacienda para dirigir los trabajos, ni de ningún modo podían talar árboles que no rindiesen para pieza principal de navío, aprovechando los ramajes que resultasen para fragatas y embarcaciones menores.

– Los asentistas estaban obligados a tirar todas las maderas que se labraban en los montes a su cargo enteramente suspendidas, en los carros, sin arrastrarlas por los caminos, ni abandonarlas por las cuestas. Tenían que poner de su cuenta todos los utensilios necesarios para el acopio de maderas, «y sus incidencias, como son, carros, chalanas, jarcias, cadenas y demás preciso para la conducción del material».

A principios de 1789 concluye en Muniellos el asiento de madera para los arsenales reales, y ese mismo año el conde de Toreno solicita permiso para explotar él mismo este monte con el objeto de vender la madera «para la construcción y carena de los buques de la Real Armada». Sin embargo, se le contesta que no interesa en esas fechas la madera para esos fines, y se le autoriza a beneficiarla para duelería que se aplicaría para buques mercantes y otros destinos. El conde vuelve a solicitar «se le permitiese más estimable uso que el de la duela» y entonces consigue que

«bajadas las maderas al dique o depósito de San Esteban de Pravia no se proceda a darlas aplicación hasta que por parte de la Real Hacienda se reconozcan por si hubiere algunas buenas para curbería, edificios civiles y demás objetos de la Armada».

Con los permisos en la mano, el conde de Toreno conviene y ajusta con Nicolás Méndez Casariego la explotación de Muniellos desde el 1 de enero de 1790 al 31 de diciembre de 1799. Sin embargo, Méndez Casariego⁹ enseguida comenzó a incumplir las condiciones

⁹ Méndez Casariego (alias el Ferrador de Avilés) es uno de los contratistas más activos de los últimos años del siglo XVIII; Jovellanos dice de él en 1797, que se ha «enriquecido en los asientos de maderas, en compañía del vecino D. Rodrigo Ponte». En 1790 formó una compañía con Rodrigo de Llano Ponte, de Avilés, y Martín Fernández Santa Marina y Francisco Fernández Verdiales, de Tapia, para «la corta de maderas del monte de Muniellos con la mayor presteza» y establecer una fabrica de remos y duela que tenía concedida Llano Ponte. Este último estaba sacando madera en ese año del concejo de Laviana y «otros pendientes del río Nalón». En 1792 Méndez Casariego contrata con la Marina la tira y entrega de «todas las maderas que se señalasen en el monte del Rañadoiro (virgen) que llaman del Pueblo del concejo de Cangas de Tineo».

establecidas con el conde, lo que enzarzó a ambos en un pleito de más de seis años que acabó ganando el conde, aunque le costó la salud¹⁰.

La explotación de Muniellos en los años setenta del siglo XVIII supuso la llegada a la zona de gentes de afuera, sobre todo leñadores y carpinteros «vizcaínos» y carreteros montañeses. Los primeros eran excelentes profesionales que a menudo ajustaban la tala de vallinas enteras con los contratistas¹¹.

El empleo de carreteros procedentes de La Montaña en los primeros años de la explotación fue necesario por dos razones: una, las quejas de los campesinos que iban obligados a transportar la madera con sus carros y bueyes desde Muniellos a Cangas, pues, aunque cobraban una pequeña cantidad de dinero, este trabajo se consideraba un «servicio al rey» y por tanto era de cumplimiento forzoso para los vecinos de los pueblos próximos. Esta obligación provocó también el descontento de los propietarios rentistas, que veían cómo sus colonos desatendían las labores del campo y, en consecuencia, temían que descendieran las rentas. La otra razón fue la inexperiencia de los asturianos en el transporte de piezas grandes y pesadas de madera. En definitiva, la contratación de los montañeses para el acarreo hizo voluntario el servicio de la tira de madera y sirvió de aprendizaje a los campesinos asturianos¹². A mediados de los años setenta ya participaban en los trabajos de acarreo muchos carreteros de pueblos cercanos a

¹⁰ Sobre este pleito existe mucha documentación en el A.H.U.O.: casa de Queipo de Llano, partido de Cangas y La Muriella. También puede verse E. MARCOS VALLAURE, «El v conde de Toreno», estudio preliminar a la edición facsímil de *Los Discursos pronunciados en la Real Sociedad de Oviedo en los años de 1781 y 1783 por su promotor y socio de mérito el conde de Toreno* (Oviedo: Biblioteca Popular Asturiana, 1978) págs. 16-19.

¹¹ La mayoría de los cargos de responsabilidad en las labores de reconocimiento de montes y de saca de madera estaban en manos de vascos. Algunos de estos eran los contra maestros de construcción José de Olarría, José de Zaldúa y Antonio de Arizmendi (comisionado por la Marina para dirigir la corta y labra de las maderas en todos los montes de Asturias), y los capataces Miguel Garai, Pedro Lisaola, Gaspar Asperzu y Manuel e Ignacio Sorreguieta.

¹² En una carta enviada por José de Piles Hevia al conde de Toreno en mayo de 1774 le escribe: «[...] Puse en marcha, [...], para los montes del concejo de Navia, y concurriendo allí los jueces, y hasta sesenta paisanos con igual número de yuntas de bueyes, de los cuales con veinte y dos puse en practica la conducción de una pieza llamada Francañil, y de nueve codos cúbicos; en cuyo acto conocí luego que ignoraban enteramente aquellos pobres el oficio de estas conducciones, por lo que mandándoles se retirasen a sus casas, me restituí yo a esta villa [Avilés]». El conde le contesta en el mismo mes y dice: «es igualmente constante que en Asturias no se sabía cargar en los carros maderos de mucho peso, sin crecido embarazo, y que habiendo venido los montañeses, y que V. S.^a expresa trajo de las Montañas de Santander, instruyeron a los asturianos en el método de cargar los carros, de manera que hoy lo hazen con mucha facilidad, y menos gasto, como es constante y cierto».

Muniellos: Moal, L'Arna, Sestorraso, Posada, Pladano, Biescas y Soto.

La apertura de la carretera real de Cangas al monte de Muniellos y el movimiento de gentes y carros que trajo la explotación maderera de dicho monte y de otros situados en la cuenca alta del río Narcea, movió en 1772 a Vicente Queipo de Llano, hijo del cuarto conde de Toreno, a construir una venta en la confluencia de los ríos Muniellos y Narcea, que coincide con el lugar donde dicha carretera se une con el camino que conduce al valle de Rengos y a todos los pueblos de la cuenca alta del Narcea. Esta venta, denominada la Venta de Puente Fondera o Venta Nueva, se arrendaba por tres o seis años, y su precio dependía de la tira de maderas¹³. La casa de la venta tenía una cocina, un cuarto y una bodega para vender vino, y junto a ella había una fragua para herrar los animales de tiro y arreglar los carros.

En el interior del monte de Muniellos las labores de los leñadores y carreteros eran muy duras. Hubo que construir puentes de madera¹⁴, que a menudo destruían las riadas, y abrir caminos que, para hacerlos transitables, iban

«fundados sobre planchas de madera de robles y hayas, que atraviesan en unas partes todo el ancho del camino que lo tiene de 21 cuartas [4 m] poco mas o menos».

Así, para el camino provisional que se hizo desde el principio de la cuesta de La Infiesta hasta el puente de Tablizas, cuya longitud era de 1.668 m., se utilizaron mil doscientos robles y hayas.

Las talas sólo se efectuaban durante el menguante de la luna de los meses de noviembre, diciembre, enero y febrero, con arreglo a la Ordenanza de Montes vigente en la época, y se llevaban a cabo por todo el monte, especialmente en las vallinas más cercanas a su entrada¹⁵.

Los troncos se transportaban dentro del bosque en carretas, y se aserraban allí mismo sobre «forcones y planchas»; el gasto de madera en estas labores era muy grande, pues los leñadores cada vez que aserraban un tronco útil utilizaban un árbol para la plancha, calculándose en diez mil robles los empleados para esta faena entre 1768 y 1775.

Las piezas de madera grandes se conducían desde el monte a Cangas en dos carretones, y con cuatro bueyes, por no flotar en el río a causa de su mucho peso y tamaño. La madera se depositaba en el «tablero del Fuexo», situado en la orilla izquierda del río Narcea, justo enfrente de la villa de Cangas, y aquí se almacenaba hasta que llegaba la época propicia para llevarla por el río hasta San Esteban de Pravia. El descenso de la madera se realizaba por balsas.

El número de árboles cortados en Muniellos durante la segunda mitad del siglo XVIII no lo sabemos con precisión, pero sí tenemos datos muy fiables de algunos años debido a los controles que entre sí se hacían el propietario del monte, el contratista y la Real Hacienda. Entre el mes de febrero y fines de 1773 se derribaron 4.500 robles, que dieron un total de 15.622 codos útiles y 8.818 inútiles, «que quedaron en el monte como madera inservible»; en 1775 fueron talados 1.838 árboles. En los años 1772 y 1773, en los montes de Río de Uz y Vallina Longa, «agregados al referido Muniellos», se cortaron 1.680 robles, de los que se sacaron 3.600 codos útiles. A estos árboles habría que sumar los que se talaban para emplear en la misma explotación¹⁶, que según el conde de Toreno ascendieron entre 1768 y 1775 a 21.449. La longitud de los robles labrados no bajaba en ningún caso de los «20 codos [8,4 m], y no hay duda que se habrán conducido algunos tablones de largo de 30 y 35 codos [12,6 y 14,7 metros]».

¹³ El precio del arriendo estaba en función de las cortas de madera. Así, en 1793 el conde de Toreno arrienda a Francisco Echebarria la venta por un período de tres años «en precio de quinientos y cincuenta reales cada año, y el que haiga tiras de maderas en este valle, y no las habiendo solo ha de pagar doscientas setenta y cinco reales». Lo mismo aparece en el arriendo de 1796 a Juan Menéndez.

¹⁴ Durante el asiento de García Quiñones se construyeron cinco puentes sobre el río Muniellos, desde el «sitio de las Tablizas a entrambos ríos de la Zerezal».

¹⁵ En 1773 toda la madera procedía de Visnuebo, Rapiega, Tablizas y Valmayor; y en 1775 se sacó de la Degollada, Visnuebo, Fuentesladronas, Fonculbrera, río de Texedal (vallina del Tunante), río de Tejerúa (vallina de la Cerezal) y «en las Tablizas en un vallecico llamado Porciles». También se derribaron árboles en las vallinas de la Duerna, Entrambascarcabas, Sestogordo y Ricabo.

¹⁶ En una denuncia enviada por varios vecinos de Moal en 1775 contra el contratista García Quiñones por la tala abusiva que se había realizado durante su asiento, incluso de «árboles nuevos y pimpollos tiernos, que ahora derribados en la primavera de su juventud solo sirven a compadecer la vista», se mencionan las razones de esas talas: maderas «para hacer planchas para serrar la madera (cuyo número ascendería a más de diez o doze mil en el discurso del Asiento, pues para cada árbol que derriban para el Rey, derriban otro nuevo para hazerle la plancha); otras para facilitar mas a su gusto la rastra de la tablonería; otras para ahorrar los que planchan un levisimo y corto trabajo en no virar las piezas algún tanto más al colocarlas en la plancha; otras, para cortar más a su gusto los operarios al tiempo del derribo y labra; otras, por quedar a veces los [árboles] que se derriban, al tiempo de caer, enredados en las cañas de los que están en pie, cortando estos, por no tener que desenredar aquellos con el hacha; otras, para hazer caminos provisionales en dicho monte; otras, para puentes sobre el río en dichos caminos; otras para carretones; y finalmente, otras para hazer bombas para conducir la madera por el río Narcea».

II LA EXPLOTACIÓN EN EL SIGLO XIX

La explotación de Muniellos se detiene con el comienzo del siglo XIX y no se reanuda hasta mediados de esa centuria. En el siglo XVIII sólo el interés y la acción del Estado pudieron poner en marcha el beneficio de maderas en ese monte, asumiendo las inversiones en obras viarias. Sin embargo, en el siglo XIX habrá que esperar a que existan empresas con el capital necesario para iniciar los trabajos en Muniellos. Las Ordenanzas Generales de Montes de 1833 liberaron a estos espacios del férreo control estatal que establecían las ordenanzas de 1748, y dejaron a los montes particulares absolutamente libres para su explotación (CAVEDA, 1849, págs. 9-12). De todos modos, la crisis económica que sufrió España durante casi toda la primera mitad del siglo no favoreció las iniciativas de ninguna empresa, y sólo la expansión iniciada en 1854 permitió a los dueños de Muniellos vender su arbolado a empresas privadas. Las inversiones necesarias para explotar dicho monte determinarán que las sociedades que concurren estén todas formadas por capital foráneo (catalán, vasco, inglés, francés y belga), del mismo modo que ocurre con las explotaciones mineras y las industrias siderúrgicas localizadas en el centro de Asturias. Las razones hay que buscarlas en el desembolso grande que conllevaba una empresa de este tipo y el interés de los capitalistas extranjeros en buscar inversiones rentables en España, en un momento en que el Estado favorece su entrada y la industrialización es aún incipiente.

A mediados del siglo XIX, según expresan los propietarios del monte de Muniellos, como consecuencia de las gestiones que se practicaron, fue solicitada la compra de su arbolado por diferentes personas, con el fin de aplicarlo a la construcción de buques y otros usos¹⁷; finalmente, en enero de 1855, se enajenó a Menvil Wilson, de Londres, la explotación de los árboles por un período de quince años prorrogable a veinte. El precio de la transacción fue de cincuenta mil pesos fuertes, o sea, un millón de reales de vellón.



FIG. 2. Locomotora a vapor de la casa inglesa *Aveling & Porter* empleada por la *Sociedad Bosna Asturiana* para transportar la madera del monte de Muniellos, en Courias, c. 1907 (Fotografía de Benjamín R. Membiela, Courias).

Sin embargo, el empresario inglés traspasó sus derechos en 1858 a la sociedad «Crédito Mobiliario Barcelonés»¹⁸, que estipuló con los propietarios del monte el mismo tiempo, precio y condiciones que tenía Menvil Wilson. Los puntos más importantes estipulados en 1855 y 1858 especifican la forma de pago, el modo de explotación y las obras que los compradores tenían derecho a realizar en el interior del monte; asimismo, la propiedad se comprometía por escrito, con su influencia y poder, a

«auxiliar al comprador si necesario fuere en las gestiones que promueva cerca del Gobierno de S.M. y de los Ayuntamientos inmediatos al tránsito desde el monte al mar con el fin de remover cualquier entorpecimiento que pudiera ocurrir en el transporte de las maderas o para mejorar dicho tránsito en beneficio común, sea por tierra, sea por agua».

Las cortas de árboles deberían hacerse por vallinas «a fin de que terminada sucesivamente en cada una de estas se facilite la vegetación», y el comprador estaba obligado a dejar sobre el terreno el número conveniente de resalvos para favorecer la conservación del monte. Sin embargo, esta cláusula se cambió por mutuo acuerdo en 1862, conviniendo «que las cortas podrán hacerse a clareos entresacando árboles de distintas vallinas,

¹⁷ «Testimonio del haber o hijuela correspondiente a el Exmo. Sr. D. Francisco de Borja Queipo de Llano, actual conde de Toreno, en los bienes quedados por fallecimiento de su Sr. padre el Exmo. Sr. conde de dicho título, dado en 20 de mayo de 1856, D. Mariano García Sancha, Escribano del número de Madrid» (Archivo particular). Las personas que mostraron interés por explotar Muniellos en esta época, y que incluso llegaron a protocolizar la compra de su arbolado fueron los señores Manzanedo y Casares, de Madrid, en 1847, y don Segundo Moreno de Torres, «vecino y del comercio de Ribadeo», en 1853, pero en ambos casos el negocio no llegó a consumarse.

¹⁸ Esta sociedad fue fundada en 1856, y no fue la única de capital catalán que realizó inversiones para la explotación forestal del sudoeste de Asturias. En 1860 la Sociedad Catalana General de Crédito, como comandataria de Joaquín Gurri, inició la explotación de los montes de Valdebueyes, Aradojo, Folgueiras de Boiro, Seroiro y Pradias (concejo de Ibias), El Pumar de las Montañas (concejo de Cangas del Narcea) y Comba (concejo de Allande); sin embargo, a los dos años de iniciar los trabajos las desavenencias surgidas con los socios asturianos, Rafael Uría y Estanislao de Ron, supusieron el final del negocio. Archivo Histórico de Asturias: Juzgado de Grandas de Salime, caja 53, números 4 y 5.



FIG. 3. Desechos de madera en las instalaciones de la empresa *Muniellos, S.A.*, en Tablizas, c. 1960. A la derecha está la casa construida por la *Bosna Asturiana* en 1903 (Fotografía de José Vall, Barcelona).

combinando los intereses de la explotación con los del repoblado».

Los trabajos en Muniellos comenzaron en el invierno de 1860. La empresa trajo leñadores de Francia, cuya llegada a Cangas del Narcea supuso una convulsión para la villa¹⁹. El precio de los alimentos subió inmediatamente, así como el jornal de los artesanos locales contratados por la sociedad catalana, en especial el de los herreros; lo mismo sucedió con los terrenos adquiridos por la sociedad, que tuvo que pagar por ellos «mucho más de su valor».

Para el transporte de la madera ensayaron bajarla con chalanas desde Ventanueva, pero no resultó, trayéndola en carros de mulas hasta la villa de Cangas, y desde aquí se llevaba en balsas por el río hasta el puerto de San Esteban de Pravia. El uso de balsas era el más apropiado para los ríos asturianos, pues, al contrario que las chalanas, no tenían que remontar el río y podían formarse la mayor parte del año, con la excepción de los días de grandes riadas.

En enero de 1861 el Ministerio de Fomento autorizó a la sociedad Crédito Mobiliario Barcelonés el establecimiento de

¹⁹ Así narra un vecino de la época los acontecimientos: «Llegaron los franceses a las dos de la tarde, a las cuatro no había cosa de comer en los comercios. Comercios no había entonces en Cangas más que el de Ríos, el del Rizosos y el de la Caruja. Fue el año 1860, unos días antes del Carnaval. La empresa era del Crédito Mobiliario de Barcelona, al que representaba un señor Bellota». M. GÓMEZ GÓMEZ, *Memorias de un cangués*, pág. 43.

«cuatro forjas catalanas para la fundición de minerales en términos de Pie-Cordera, concejo de Cangas de Tineo, pudiendo alimentarlas con combustible vegetal del monte inmediato de Muniellos con sujeción a las disposiciones vigentes sobre montes, y aprovechar también las aguas del río Narcea»²⁰.

Dicha sociedad utilizaría para fabricar el carbón vegetal los ramajes y desperdicios de las cortas y labras de los árboles, así como las raíces de «uces» (brezos) a las que tenían derecho. Sin embargo, parece que este proyecto nunca llegó a ejecutarse²¹, tal vez debido a la poca calidad del mineral de hierro de Asturias, y al excesivo gasto que supondría traer desde la costa el mineral procedente de Somorrostro (Vizcaya), que era el empleado en el resto de las ferrerías de la región.

La actividad del Crédito Mobiliario Barcelonés no se redujo solo al monte de Muniellos. En 1858 y 1859 adquirió los derechos de explotación de la madera del monte de Cabreiro (propiedad de los vecinos de Oballo y Veiga del Tallo) y de los montes pertenecientes a los pueblos de Veiga de Hórreo, Monasterio del Couto, Combo y Fuentes de las Montañas, todos en el concejo de Cangas del Narcea, así como los de Pradias y Seroiro, incluidos en el concejo de Ibias. El Crédito Mobiliario compraba las maderas para la construcción naval, aunque no excusaba otros usos. En los montes, según las escrituras de venta, podía derribar todos los árboles que tuviesen un diámetro en su parte baja de seis pulgadas o de ocho, es decir de catorce o de diecinueve centímetros. Los vecinos solo se reservaban las maderas de haya, abedul y avellano para fabricar carros, madreñas y cestas, así como las «leñas muertas» de ciertas vallinas²². De todas maneras, el esquilmo de estos montes no fue muy grande.

²⁰ *Boletín Oficial de la Provincia de Oviedo*, nº 11, 19 de enero de 1861, pág. 2.

²¹ Faustino Meléndez de Arvas en el completo capítulo sobre «Cangas de Tineo» publicado en 1897 en *Asturias*, obra dirigida por O. Bellmunt y F. Caneilla (tomo II, Gijón: 1897), no menciona ninguna ferrería activa o cerrada en el concejo, cuando sí lo hace con otras instalaciones fabriles. Según este autor, las únicas industrias del concejo en esa fecha eran los molinos harineros, los batanes para enfurtir la sarga y cuatro mazos o martinets en la parroquia de Besullo, «en los que se hacen calderos, cazos y otros útiles para la cocina del labrador». Meléndez de Arvas fue desde 1909 hasta por lo menos 1916 apoderado en Cangas del Narcea de la Sociedad General de Explotaciones Forestales y Mineras Bosna Asturiana, que explotó el monte de Muniellos en las primeras décadas del siglo XX.

²² A.H.A.: Protocolos de Cangas del Narcea, escribano Aniceto Segundo Cuesta, contrato de 8 de octubre de 1858, y escribano Antonio Rodríguez, contratos de 1 de noviembre, 2 de noviembre y 6 de diciembre de 1858, y de 1 de enero de 1859.

El negocio de la sociedad catalana debió resultar bastante rentable, a tenor de su expansión y duración²³. Así, cuando en 1878 concluye el derecho de explotación del arbolado de Muniellos, aquella sociedad y el conde de Toreno renuevan el contrato hasta el 31 de diciembre de 1885, aunque durante los últimos años de la concesión este derecho se traspasará a don Segundo Moreno Barcia, comerciante de la villa de Ribadeo (Lugo).

A partir de 1886 serán varias las empresas que intenten adquirir los derechos de explotación del bosque, e incluso su propiedad. Sin embargo, todas las noticias y programas referidos a la adquisición y beneficio de Muniellos quedaban reducidos a «la esfera de los proyectos y de las tentativas» (ARAMBURU ZULOAGA, 1899, pág. 339). En abril de aquel mismo año un técnico británico, M. Dich, realiza un reconocimiento de «los montes de Muniellos, Monasterio, etcétera, que varios banqueros ingleses quisieran explotar»²⁴. En su visita también examinó el terreno que, en caso de llevarse a cabo dicha explotación, habría de recorrer el ferrocarril económico que se construiría al efecto. La inversión, sin embargo, no debió parecer rentable a dichos banqueros, que no volvieron a dar señales de vida.

El interés de las empresas chocaba con la carestía del transporte debido a la inexistencia en esta parte de Asturias de medios de comunicación apropiados para las necesidades de la época²⁵. En estas fechas el trans-



FIG. 4. Almacén de tablilla de roble para parquet en las instalaciones de *Muniellos, S.A.*, en Tablizas, c. 1960 (Fotografía de José Vall, Barcelona).

porte desde Ventanueva hasta el puerto de San Esteban de Pravia sólo se concibe por tierra. El recorrido es de unos 120 kilómetros y transcurre por las nuevas carreteras de Cangas-Ouviaño y La Espina-Ponferrada que se han abierto en los años setenta y ochenta del siglo XIX. En 1898, llevar la duela fabricada en Muniellos al puerto citado resultaba más caro que el valor de la misma madera (*El Carbayón*, Oviedo, 29 de octubre de 1898, pág. 1). Desde las postrimerías del siglo XIX, y hasta los años treinta del siglo XX, la solución a este problema se centró en la construcción de un tranvía de vapor que enlazase el concejo de Cangas del Narcea, y especialmente Muniellos, con el puerto de San Esteban de Pravia. En 1894, un periódico editado en la villa de Cangas del Narcea expresa bien el sentimiento de esta época:

«la explotación [de Muniellos] es imposible sin que la locomotora pueda arrastrar los productos desde el corazón del bosque hasta un puerto de mar; [...], y los medios de arrastre han de ser los que por todos conceptos aconseje la ciencia. La locomotora, deslizándose con rapidez sobre los rails, sustituirá con inmensa ventaja a las barcas remolcadoras, a los flotadores de caucho y a las balsas, que por un río poco caudaloso y de rápida corriente, iban tropezando aquí, haciéndose pedazos acullá, y dejando el cauce y las orillas sembradas de magníficas vigas, que era poco menos que imposible trasladar al puerto en donde debían de embarcarse» (*El Eco de Occidente*, nº 1, 30 de enero de 1894).

²³ No tenemos ningún dato sobre los beneficios económicos de la sociedad Crédito Mobiliario Barcelonés, pero sí sabemos por la Sociedad Catalana General de Crédito, que en 1861, las expectativas de la explotación de maderas en los bosques de Asturias eran de lo más halagüeñas. En una Junta de Gobierno de esta última sociedad celebrada el 26 de febrero de 1861 se dice: «[...] las condiciones únicas en su genero con que se han adquirido estos bosques [en Asturias], condiciones que permiten con limitados desembolsos colocar en los arsenales en el curso de este año las maderas que se hallan contratadas con el Gobierno, son una garantía de éxito que nos proponemos, favorecido además por las circunstancias especiales en que se halla nuestra patria. Rodeada de extensas costas, y dueña todavía en todos los mares de envidiables posiciones, pocos pueblos pueden sacar tanto partido en la marina mercante, y pocos necesitan tan imperiosamente que se fomente la de guerra. El Gobierno llama a cada paso inútilmente a los licitadores para que se le ofrezcan en las subastas las maderas de construcción que necesita, y la Europa se disputa ese artículo que se ha hecho de primera necesidad. Asegurando así el consumo, la Catalana ha cooperado a esta especulación, proponiéndose acrecentar sus intereses, y prestar al mismo tiempo este nuevo servicio a su país». Archivo Histórico de Asturias: «Demanda propuesta por D. Joaquín Gurri y Cia. contra Rafael Uria y Estanislao de Ron», Juzgado de Grandas de Salime, caja 53, nº 4.

²⁴ El valor de las maderas de los montes inspeccionados, según manifestaciones del técnico inglés, ascendería «una vez puestas en Inglaterra, a la respetable suma de 22 millones de libras esterlinas», *El Occidente de Asturias*, nº 381, Cangas de Tineo, 20 de abril de 1886.

²⁵ En 1897 F. Meléndez de Arvas escribe con respecto a esto: «La industria fabril [en Cangas del Narcea] es de escasa importancia; no porque carezca de

elementos, sino porque la falta de vías de comunicación hace costosísimos los transportes. Una arroba de peso, conducida en carromato hasta Oviedo o Gijón, cuesta de setenta y cinco céntimos a una peseta; y en coche triplica o poco menos el precio. Es decir: que es tan caro el transporte desde aquí a Gijón como desde este puerto a New-York». «Cangas de Tineo», en *Asturias*, tomo II (Gijón: 1897) pág. 197.



FIG. 5. Serrería de Muniellos, S.A., en Tablizas, c. 1960 (Fotografía de José Vall, Barcelona).

Sin embargo, a pesar de todos los intentos y proyectos de empresas y ayuntamientos, la línea de ferrocarril entre San Esteban de Pravia y Cangas nunca llegó a abrirse.

Los proyectos más ambiciosos de explotación del monte de Muniellos llegarán en los últimos años del siglo XIX y en los primeros del XX. El primer negociante que arriba al concejo de Cangas del Narcea es el francés Louis Marie Auguste Chaillon, conde de Letang, vecino de Audierne, en el departamento de Finisterre (Bretaña), que adquiere en 1893 las maderas del monte de Muniellos y en 1894 las de los pueblos de Vega del Tallo, Oballo y Monasterio del Couto. En todos los contratos, la primera condición que se establece es que quedarán sin efecto si en el plazo de un año el comprador no obtiene la concesión de «un camino de hierro para el transporte de las maderas»²⁶. En 1894 se realizan los trabajos de campo y de gabinete para la construcción de un tranvía de vapor desde Muniellos a San Esteban de Pravia, con un ramal de Cornellana a la villa de Salas; en el mes de octubre Álvaro Queipo de Llano, conde de Mayorga y tío del conde de Toreno, y el banquero francés Víctor Barreaux presentan el proyecto en el Ministerio de Fomento, uniéndose los intereses de la propiedad del monte con los de los empresarios²⁷. El conde de

Letang ratifica sus contratos con los tres pueblos mencionados en abril de 1895, y cinco meses más tarde autoriza a los vecinos a vender la madera al mencionado banquero, Víctor Barreaux Poirot, vecino de Lochust en el departamento de Morbihan (Bretaña), que adquiere los derechos de explotación de los montes por quince años, así como de «todas las minas de cualquier clase que existan en la zona»²⁸. Este banquero será el promotor y presidente honorario de la Sociedad Minero-Forestal-Ferrovial integrada por capital franco-belga y constituida en Bruselas hacia 1894. El presidente efectivo de la empresa será el senador belga L. Guinotle y el director general M. Gairad, negociante de maderas en Marsella²⁹.

Los objetivos económicos de esta sociedad eran la explotación de madera y minas en la cuenca alta del río Narcea. Antes de iniciarse los trabajos de explotación, la sociedad encargó a J. Martelet, ingeniero de minas, y a M. Fatou, inspector de montes, un estudio de las riquezas naturales de esa cuenca, que fue publicado en París en 1900³⁰. El proyecto inicial consistía en explotar los yacimientos de carbón y hierro localizados en las parroquias de Veiga, Posada de Rengos y Noceda, cuya concesión poseía la compañía, y en beneficiar la madera de los montes de Muniellos, Rengos, Monasterio del Couto, Oballo y Veiga del Tallo. El estudio técnico mencionado enumera la extensión de estos montes y los derechos que poseía la sociedad para explotarlos:

– El monte de Muniellos fue adquirido en su totalidad al conde de Mayorga, hermano del conde de Toreno, el 29 de octubre de 1893; su extensión era de 4.500 hectáreas dedicadas a bosque.

– El monte de Rengos fue otorgado por el conde de Toreno por un tiempo indefinido para la explotación de las riquezas naturales del suelo y el subsuelo; tenía una extensión estimada en 2.800 hectáreas, de las que sólo 900 estaban dedicadas a bosque. Contenía además yacimientos de carbón y hierro, así como canteras de mármol.

– El bosque de Monasterio del Couto, con una extensión de 2.100 hectáreas, pertenecía a los vecinos del

²⁶ A.H.A.: Protocolos de Cangas del Narcea, escribano Matías Recio Arranz, 27 de abril de 1894.

²⁷ La línea recorría 104 kilómetros y su presupuesto era de cerca de siete millones de pesetas. El trabajo de campo lo hicieron ingenieros franceses y el de oficina se realizó en Valencia por D. Quintín Fernández Morales, «ayudado de otros dos ingenieros españoles», *El Eco de Occidente*, nº 71, Cangas de Tineo, 2 de septiembre de 1894.

²⁸ A.H.A.: Protocolos de Cangas del Narcea, escribano Manuel Rodríguez Peláez, 7 de abril de 1895 y 1 de septiembre de 1895.

²⁹ Otros directivos de la Sociedad Minero-Forestal-Ferrovial eran L. Daussal, director del ferrocarril y minas; Pelletier, director forestal; vizconde de Ordener y Constan Lejeune, vocales; y Desmars d'Auvers, comisario. *El Carbayón*, nº 6.013, Oviedo, 1898, pág. 2.

³⁰ *Exploitation minière et forestière de la Haute-Narcea (Asturies): Rapports* (París: 1900) 46 págs.

pueblo, que en mayo de 1894 concedieron su derecho de explotación por un período de quince años.

– El bosque de Oballo y Vega del Tallo, con una superficie de alrededor de 1.270 hectáreas, era propiedad igualmente de los vecinos de ambos pueblos, que cedieron en abril de 1894, por un período variable de cinco a quince años, el derecho para explotar todos los árboles, salvo una superficie de 100 hectáreas donde la explotación debería limitarse a los robles.

Las expectativas que tenía la sociedad franco-belga para la explotación de estos montes eran grandes, como se aprecia en las recomendaciones que da el ingeniero Martelet en su informe:

«Al ser considerables las necesidades actuales de madera, y al aumentar sin cesar las dificultades para conseguir piezas de buena presencia y de grandes dimensiones, no cabe duda de que un mercado, en cierta manera ilimitado, estaría asegurado para esta explotación a partir del momento en que estuviese concluida la vía férrea de Muniellos a San Esteban de Pravia [...] resultaría entonces fácil talar y transportar cada año 50.000 metros cúbicos o 40.000 toneladas aproximadamente de madera en rollo, tronzada con la sierra, y realizar, a través de la venta in situ, una ganancia anual de 1.000.000 a 1.250.000 francos. La madera de las ramas sobrantes en el bosque proporcionará traviesas para los ferrocarriles de vía estrecha del país, y los desechos se transformarán en carbón vegetal».

El proyecto de explotación forestal preveía, en primer lugar, la corta de los bosques cuya concesión era por un tiempo limitado, es decir, los de Oballo, Vega del Tallo y Monasterio del Couto; después las cortas se realizarían en Rengos y, por último, se reservaría «el bello monte de Muniellos, que a todos interesa cuidar, pues está adquirida toda su propiedad y no puede más que aumentar de valor con el tiempo». Según las estimaciones del ingeniero francés, la explotación metódica permitiría, durante un largo tiempo, sacar a estas propiedades unas ganancias comparables a las de los primeros años.

Las primeras cortas se realizarían, según las recomendaciones de los técnicos, en el monte de Monasterio, donde en una hectárea había hasta más de cien árboles de 1,60 m. de diámetro con 3,40 m. de contorno y con 22 m. de altura por debajo de las primeras ramas, teniendo en total un cubo de 487 metros. En el monte de Muniellos tampoco era raro encontrar ejemplares de la misma altura y de 1,50 m. de diámetro.

El proyecto de la Sociedad Minero-Forestal también concebía la idea de instalar un horno alto de fundición de pequeñas dimensiones en Ventanueva, donde se disponía en todas las estaciones de fuerza hidráulica suficiente para mover las máquinas de aire y otros in-



FIG. 6. Camión de la empresa *Muniellos, S.A.* y pista para transitar por el monte de Tablizas, c. 1960 (Fotografía de José Vall, Barcelona).

genios mecánicos. El combustible sería mixto: antracita y carbón vegetal.

Por último, como ya vimos, era imprescindible para cumplir los planes de la sociedad la apertura de una línea de ferrocarril de Muniellos a San Esteban de Pravia. La concesión se obtiene el 22 de noviembre de 1896 y en mayo de 1897 se inicia, con gran festejo, su construcción en el puerto de San Esteban³¹. La sociedad también obtiene en 1897 la autorización para levantar «un muelle embarcadero metálico» en dicho puerto, destinado al embarque de las maderas transportadas por el futuro tranvía³².

La Sociedad Minero-Forestal comienza en los primeros meses de 1898 la corta de maderas en el monte de Monasterio; su actividad la describe Aramburu Zuñiga (1899, págs. 339-340):

«en Febrero de 1898 llegaron un centenar de obreros croatas, habilísimos en su oficio, y que, divididos en secciones, emprendieron el derribo de árboles y la labra y limpieza de duela con una actividad suficiente para producir 5.000 pies al día. Calculábase que desde entonces a fin de Mayo, época en que por la subida de la savia es fuerza suspender la corta, podrían rendir 500.000 duelas que, puestas en Burdeos y pagado el millar a 1.200 o 1.400 francos, representarían una suma respetable. Tampoco este programa se cumplió al pie de la letra y se aguardan nuevas manifestaciones de los ánimos y empeños de la sociedad extranjera que figura al frente del negocio».

³¹ El director de la construcción del ferrocarril era el ingeniero Antero Coronas y Menéndez Conde, y el contratista Vicente Onandía. *El Carbayón*, 4 y 22 de mayo de 1897.

³² «El muelle habrá de situarse enfrente de San Esteban de Pravia, a 50 metros del muro de la carretera hacia el interior de la ría, enlazando por medio de la vía férrea con la vía general del tranvía». *El Carbayón*, 15 de enero de 1897.

Sin embargo, en la primavera de 1898 el estado de la «sociedad extranjera» era casi de quiebra, y su recuperación muy improbable. A finales de marzo de ese año los obreros croatas se habían declarado en huelga, solicitando un aumento de sueldo debido a «la carestía de los alimentos en este país»; después de unos días de paro la compañía accedió a su petición, y los leñadores volvieron a trabajar. No obstante, en mayo la situación de la empresa era insostenible, y se consideraba fracasado el gran proyecto para explotar los montes del concejo de Cangas del Narcea, y como consecuencia la construcción del ferrocarril. El día 10 de ese mes regresaban a su país los trabajadores croatas, y se suspendían las obras del tranvía en San Esteban. La disculpa que dan los franceses para cohonestar o disculpar este fracaso (según el corresponsal en Cangas del diario *El Comercio*, Gijón, 10 de mayo de 1898), es la de que se han fugado o declarado en quiebra dos de los accionistas banqueros que tenían en Bruselas el encargo de cobrar los dividendos realizados y que lo defraudado por ellos asciende a unos 270.000 francos. Sin embargo, la opinión más generalizada era que los promotores de la Sociedad

«no han podido encontrar colocación para las acciones ni en Francia, ni en Bélgica, que habrán podido colocar una pequeña parte y que el haber trabajado algo en el ferrocarril hacia San Esteban de Pravia y el traer aquí a los obreros de la Croacia, ha sido un sacrificio para crear atmósfera y acreditar el negocio en el extranjero y aún en España».

La misma noticia de prensa anuncia la existencia de otros negociantes que estaban ya en tratos con el conde de Toreno para saber si mantendría su oferta de vender el monte de Muniellos en el mismo precio que lo tenía convenido con la Sociedad anterior, y menciona las ventajas que encontrarían los nuevos inversores: una, que la sociedad franco-belga tendría que ceder todos sus derechos y los trabajos realizados por menos dinero del que ella había desembolsado, y otra, la depreciación que en ese momento sufría la peseta con respecto a las divisas más fuertes, hecho que estimularía la inversión de los capitalistas extranjeros.

III

LA EXPLOTACIÓN EN EL SIGLO XX

Esa coyuntura favorable no tardó en ser aprovechada por otros empresarios vascos, asturianos y franceses, que formaron el 25 de marzo de 1902 la «Sociedad General de Explotaciones Forestales y Mineras Bosna Asturiana», con un capital de diez millones de pesetas. El consejo de administración estaba integrado por el «rico

comerciante y banquero» gijonés Manuel Velasco Heredia (presidente) y su hermano, el ingeniero Ruperto Velasco; el banquero Juan Sansinenea y Solaberrieta (administrador-delegado), vecino de San Sebastián; Luciano Borié y Roumat (director de explotación), vecino de Chateau Labrousse en Blaye (Francia), y el banquero Victor Barreaux (consejero), presidente de la extinguida Sociedad Minero-Forestal-Ferrovial³³.

El proyecto económico de la Bosna Asturiana era el mismo que el de la Sociedad Minero-Forestal-Ferrovial³⁴: la explotación de madera, minas de hierro y carbón, y canteras de mármol y pizarra, así como la construcción de un ferrocarril de vía estrecha de Muniellos a Cornellana³⁵. Tanto la concesión de esta línea como los derechos de explotación de los montes de Monasterio del Couto, Oballo y Veiga del Tallo fueron aportados a la Bosna por Victor Barreaux.

En cuanto al resto de los montes que se pretendía explotar, fueron adquiridos a la casa de Toreno. Así el monte de Muniellos fue vendido definitivamente el 22 de junio de 1901 a Juan Sansinenea y Luciano Borié, por un millón de pesetas. Los mismos negociantes compraron los árboles de los terrenos bravos que le correspondían al conde en los términos de los pueblos de Moal, Gedrez y El Pueblo de Rengos, por 5.000 pesetas. Por último, en 1903, el conde de Toreno vende a la «Bosna Asturiana» las treinta y cinco y media porciones que le correspondían en El Pueblo de Rengos, así como varias fincas en Ventanueva, por 10.000 pesetas.

La nueva empresa construyó en Tablizas, en 1903 y 1904, una fábrica de aserrar formada por tres naves, una cubierta de pizarra y las otras dos con «cartón embreado». En la nave cubierta de losa se hallaba un escritorio, una

³³ Registro Mercantil de Asturias, tomo 16, libro de sociedades, hoja número 436, págs. 29-30. Todos los técnicos de la explotación eran franceses: el ingeniero era Georges Busquet Hugonote, el director técnico Eloy Bedat y el representante en Cangas del Narcea, el señor Bourdos.

³⁴ R. Fuertes Arias recoge como proyecto de la Bosna Asturiana el informe elaborado por Martelet y Fatou (citado en la nota 32) para la sociedad anterior, en *Asturias Industrial: Estudio descriptivo del estado actual de la industria asturiana en todas sus manifestaciones* (Gijón: 1902) págs. 354-363. En la escritura de constitución de esta empresa se mencionan como fines «la explotación de propiedades forestales y mineras y fabricación de extractos curtientes, tintóreos y otros derivados en el aprovechamiento de sus residuos».

³⁵ Esta concesión que en un principio se extendía hasta San Esteban de Pravia, fue cedida en la parte de Cornellana a San Esteban a la Sociedad Vasco Asturiana, que en 1903 estaba concluyendo las obras del ferrocarril de Ujo a San Esteban. [R. VELASCO HEREDIA] *Concesión del tranvía de vapor de Muniellos (Bosna) a Cornellana por el valle del Narcea con ramal de Cornellana a Salas*, Gijón, 1903, 24 págs.

«dinamo y demás maquinaria para la producción de luz eléctrica, las fraguas y las sierras circulares, alternativas, de cinta, horizontales, tronadoras y las correspondientes máquinas de afilar».

En la nave central estaba el depósito de maderas labradas y un almacén, y en la tercera había un secadero «al que suministraba el vapor una Routier y otras máquinas instaladas en el tendejón». El establecimiento se completaba con una «magnífica casa» de estilo alpino en la que vivían el director técnico y el representante de la sociedad en Cangas del Narcea, una vivienda para el guarda y para los obreros de la fábrica, así como una cuadra para los animales de tiro que se empleaban para sacar y arrastrar la madera en el monte³⁶. Para transportar la madera fuera de Muniellos, la «Bosna Asturiana» trajo dos camiones o tractores de vapor de la casa Aveling&Porter, que arrastraban tres remolques cada uno. Para poder utilizar estos tractores la empresa tuvo que construir unos apartaderos en la carretera de Ventanueva a La Florida (concejo de Tineo)³⁷. De todos modos, los carros tirados por bueyes o mulas también siguieron trabajando durante el tiempo que duró la explotación.

La «Bosna Asturiana» explotó el monte de Muniellos intensamente hasta 1908; después de ese año la tala se redujo mucho a causa de un incendio ocurrido el 1 de julio de ese año que destruyó la serrería en su totalidad y «un número enorme de metros cúbicos de madera, en su mayor parte serrada y seca desde hace 3 ó 4 años» (*El Narcea*, 11 de julio de 1908, págs. 2-3 y LLANO ROZA DE AMPUDIA, 1928, pág. 477). La explotación no volvió a recuperarse debido a su elevado precio, ya que dicha sociedad no fue capaz, como sucedió con su antecesora, de afrontar la construcción del tranvía de vapor³⁸. En años sucesivos los problemas económicos de la empresa fueron agravándose, hasta el punto de hipotecar el monte en garantía de varios préstamos. La sociedad se disolvió en 1932 y todos sus bienes y derechos pasaron a manos de los hermanos Velasco Herre-

ro, de Gijón, que eran en esa fecha sus mayores accionistas y acreedores³⁹.

En 1952 se constituye en Madrid la empresa «Muniellos S.A.» en la que se integran los hermanos Velasco Herrero, que aportan el monte, y Joaquín y Marcelino Rodríguez Suárez (naturales de Cangas del Narcea), Manuel Rodríguez Ramos (natural de Linares, concejo de Allande) y José Gómez del Collado (también de Cangas del Narcea). El capital social era de 28.000.000 de pesetas, aportado en su mayor parte por Joaquín Rodríguez Suárez y Manuel Rodríguez Ramos, ambos enriquecidos en la isla de Cuba, de donde habían regresado pocos años antes.

En este último período el monte de Muniellos se explotará con más intensidad que nunca. La apertura de varias pistas en el bosque y el empleo de camiones con motor de gasolina facilitaron y abarataron mucho el transporte de la madera, tanto en el interior del monte como fuera de él, y permitieron, en definitiva, la tala masiva de árboles hasta 1972. El Estado exigió a la empresa un Plan Dasocrático para la explotación del bosque, y establecía cada año el número de árboles que se podían cortar. Aunque, al parecer, pocas veces se respetaban las ordenes de la Administración y las talas superaban a menudo el número de árboles autorizado⁴⁰.

«Muniellos S.A.» construyó en Tablizas, a orillas del río Muniellos, una central hidroeléctrica y un aserradero con nueve máquinas. En la sierra llegaron a trabajar en los primeros años entre veinticinco y treinta personas divididas en dos turnos de 11 horas cada uno. Las talas corrían a cargo de contratistas que traían leñadores vascos y santanderinos, y cobraban por metro cúbico de madera entregado en la sierra. Las cortas sólo se realizaban en los meses de octubre a febrero, y el resto del año se desramaban y tronaban los troncos en rollas de aproximadamente 2,50 m.

Los destinos de la madera en estos años fueron Jerez de la Frontera, hacia donde se embarcaban las dueñas de roble, desde San Esteban de Pravia a El Puerto

³⁶ Las noticias sobre la fábrica están extraídas de los periódicos *La Verdad*, Cangas de Tineo, 14 de febrero de 1903, y sobre todo de *El Narcea*, nº 125, Cangas de Tineo, 4 de julio de 1908 y *El Narcea*, nº 126, 11 de julio de 1908, págs. 2-3.

³⁷ *La Verdad*, Cangas de Tineo, 21 de febrero de 1903.

³⁸ Las expectativas de la construcción del ferrocarril también atrajo en el primer tercio del siglo XX a negociantes en maderas que adquirieron los derechos de explotación de varios montes, pero que al final no sacaron nada de ellos. Así sucedió con los montes de los pueblos de Combo, Vega de Hórreo, Fuentes de las Montañas y Defradas de las Montañas, que fueron adquiridos en 1912 por la sociedad «Sanz y Miquel», de Valencia, por un período de veinte años, y tras pasados en 1927 al comerciante inglés R. W. Atkinson Marshall; su explotación intensiva no se hará hasta más tarde, cuando la apertura de pistas y el empleo de camiones de gasolina abaraten considerablemente los costes del transporte.

³⁹ La comisión liquidadora de la sociedad estaba formada por dos consejeros: Tomás Guisasaola Ovies y Bartolomé González González, y un accionista: Antonio Martínez de Azcoitia y Velasco; los adjudicatarios fueron los hermanos María Antonia, María del Pilar, Ignacia, Josefina, Ramón y Manuel (último director gerente de la Bosna Asturiana) Velasco Herrero. Registro Mercantil de Asturias, tomo 16, libro de sociedades, hoja nº 436, págs. 34-35.

⁴⁰ Sobre el «Plan Dasocrático» y las relaciones entre la empresa Muniellos, S.A. y el Estado es interesante el trabajo de Elsa Montserrat García Mourelou: «Estudio histórico y geográfico de la Reserva Biológica de Muniellos», Consejería de Agricultura del Principado de Asturias, 1987 (inédito).

de Santa María, para la fabricación de toneles, así como Gijón, Valencia y Madrid. Aparte de este comercio, la empresa tenía que suministrar obligatoriamente traviesas de ferrocarril a RENFE; en los primeros años de la explotación el cupo era de 16.000 traviesas, pero más tarde la empresa, debido al poco precio que pagaban por esta madera, logro reducir esa cantidad.

Las talas realizadas por «Muniellos S.A.» fueron tan abusivas que en 1964 el Patrimonio Forestal del Es-

tado propuso un plan de repoblación «atendiéndose a la baja rentabilidad del monte en aquellos momentos y aconseja proceder a un cambio de especies». De este modo, se plantan varias manchas de pinos gallego y silvestre, que todavía pueden verse en la actualidad⁴¹. Finalmente, las presiones del Estado y los problemas económicos de la empresa llevaron a esta a vender el monte de Muniellos al ICONA en 1973, concluyendo definitivamente su explotación forestal.

⁴¹ Las primeras manchas de pinos (*Pinus sylvestris* y *Pinus laricius*) de Muniellos las plantó la Bosna Asturiana. Sobre la política de repoblación fo-

restal en dicho monte véase el estudio de García Mourelo, citado en la nota anterior.

B I B L I O G R A F Í A

ANES, Gonzalo: «El Antiguo Régimen: economía y sociedad», en *Historia de Asturias*, tomo 7, Salinas, Ayalga Ediciones, 1977.

ARAMBURU Y ZULOAGA, Félix de: *Monografía de Asturias*, Oviedo, 1899.

CAVEDA, José: *Dictamen presentado a las Juntas Generales de Agricultura de 1849 por su comisión sétima, sobre las variaciones que convenga introducir en nuestra legislación para el fomento de los montes y plantíos, escrita por ...*, Presidente de dicha comisión, Madrid, 1849.

LLANO ROZA DE AMPUDIA, Aurelio de: *Bellezas de Asturias: de Oriente a Occidente*, Oviedo, Diputación Provincial de Oviedo, 1928.

MERINO NAVARRO, José Patricio: *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.

O'DOHERTY SÁNCHEZ, P.: «La construcción naval en la Península», en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest S.A., 1989, págs. 102-112.

TORRENTE SÁNCHEZ-GUISANDE, Juan Pablo: «Breve historia de la Reserva Integral de Muniellos», en J. A. Fernández Prieto y A. Bueno Sánchez, *La Reserva Integral de Muniellos: Flora y vegetación*, Oviedo, Consejería de Agricultura, 1996, págs. 23-39.