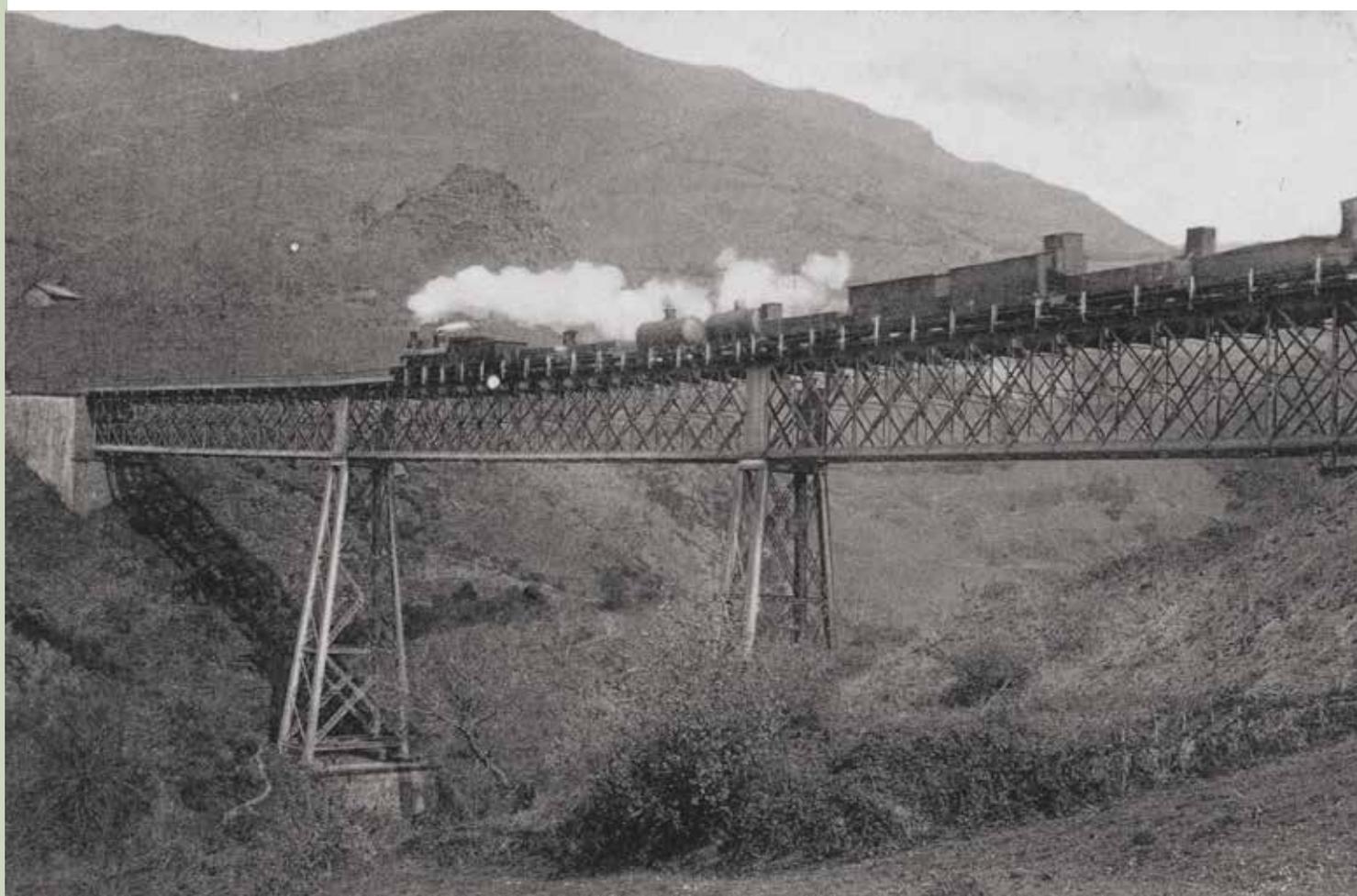


VINDONNUS

REVISTA DE PATRIMONIO CULTURAL DE LENA

Revista de padremuñu cultural de Llena



Entre la meseta y el mar, siempre por los caminos de Lena

El ferrocarril de Pajares, un repaso a su historia y patrimonio

El tiempo del vapor en Pajares

Tiempo de ocio y baile en los pueblos de Llena. La entrada en la modernidad

El Carru la Muerte

Estudio etnolingüístico del Museo de La Panerona (Xomezana Baxo)

Trampeo y construcciones para la caza de osos y lobos en el Cordal de Los Llanos

La yana y la llixera. Dos bailes de Payares

De brujas, ungüentos y plantas

Na corexa

ÍNDICE

- 5 - **Presentación / Entamu.**

ARTÍCULOS

- 6 - **Entre la meseta y el mar, siempre por los caminos de Lena.**
Xulio Concepción Suárez
- 24 - **El ferrocarril de Pajares, un repaso a su historia y patrimonio.**
Guillermo Bas Ordóñez
- 34 - **El tiempo del vapor en Pajares.**
Javier Fernández López
- 48 - **Tiempo de ocio y baile en los pueblos de Llena. La entrada en la modernidad.**
M^a del Carmen Prieto González
- 64 - **El Carru la Muerte.**
Alberto Álvarez Peña
- 70 - **Estudio etnolingüístico del Museo de La Panerona (Xomezana Baxo).**
Cristian Longo Viejo
- 84 - **Trampeo y construcciones para la caza de osos y lobos en el Cordal de Los Llanos.**
David Ordóñez Castañón
- 98 - **La yana y la llixera. Dos bailes de Payares.**
Santos Nicolás Aparicio
- 108 - **De brujas, ungüentos y plantas.**
José Ramón González Estrada

NA COREXA

- 120 - **La gestión del Parque Natural Las Ubiñas - La Mesa.**
Jaime Gordo Llorián
- 123 - **Recuperar el pasado para afrontar el futuro: propuesta para el conjunto histórico de Campumanes.**
Plataforma La Ponte de Briendes
- 126 - **Llanos la siempreviva; breve semblanza del pueblu de los arbeyos.**
Begoña Riesgo Fernández
- 130 - **Guiso de callos. Elaboración de la tradicional cena de ferias en La Pola.**
Remedios Vázquez Gandoy, Meyos
- 132 - **La Asociación.**
-

POLÍTICAS EDITORIALES**Enfoque y alcance**

Vindonnus. Revista de patrimonio cultural de Lena es una publicación anual que recoge artículos originales de diversas disciplinas, relacionados con el patrimonio, y con el paisaje cultural y natural del concejo de Lena. Nace con la pretensión de fomentar la investigación multidisciplinar del patrimonio cultural (en toda su amplitud semántica), así como de fomentar el interés en estos temas por parte de un público amplio y diverso. La revista cuenta con dos bloques, claramente diferenciados:

- A) Artículos:** de investigación y divulgación, elaborados por especialistas, investigadores y profesionales en su respectivo campo.
- B) Na Corexa:** textos no científicos relacionados con la tradición popular (folklore, gastronomía, mitología, etc.), además de otras informaciones de interés cultural local (entrevistas, actualidad de asociaciones y entidades culturales, publicaciones, exposiciones, etc.).

Proceso de evaluación

Los trabajos recibidos serán revisados en primera instancia por el Consejo de Redacción, el cual podrá requerir al autor su modificación, para continuar el proceso de revisión; o bien para rechazar aquellos textos que no se ajusten a la política editorial. Posteriormente, todos los originales recibidos serán evaluados por el sistema de revisión por pares (en inglés: *peer review*), a cargo de miembros del Comité Científico u otros revisores externos; las sugerencias se enviarán a los autores para que realicen las modificaciones pertinentes.

Frecuencia de publicación

Publicación de periodicidad anual. El plazo de recepción de originales finaliza el 31 de enero de cada año.

Política de acceso abierto

Los contenidos se ofrecen en línea, tras la distribución de los ejemplares impresos. Esta revista proporciona sus contenidos en acceso abierto y a texto completo, bajo el principio de que permitir el acceso libre a los resultados de la investigación repercute en un mayor intercambio del conocimiento a nivel global.

Indexación

La revista Vindonnus está indexada en las siguientes bases de datos: Dialnet: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/revista?codigo=25589>

EQUIPO EDITORIAL**Dirección:**

David Ordóñez Castañón. *Universidad del País Vasco UPV/EHU*

Consejo de redacción:

Xulio Concepción Suárez; *Real Instituto de Estudios Asturianos*

María del Carmen Prieto González; *IES Pérez de Ayala*

Luis Simón Albalá Álvarez; *investigador independiente*

Xosé B. Álvarez Álvarez; *Iniciativa pol Asturianu*

Luidivina Álvarez Fernández; *Investigadora independiente*

Comité científico asesor:

Santiago Sánchez Beitia; *Profesor Titular de Física Aplicada I Universidad del País Vasco UPV/EHU*

Carmen García García; *Profesora Titular de Historia Contemporánea; Universidad de Oviedo*

Santiago Fortuño Llorens; *Catedrático de Literatura Española; Universidad Jaume I de Castellón*

Luis Santos Ganges; *Profesor de Urbanística y Ordenación del Territorio, Universidad de Valladolid*

Jesús Suárez López; *Director del Archivo de la Tradición Oral de Asturias, Muséu del Pueblu d'Asturies*

Juan Calatrava Escobar; *Catedrático de Composición Arquitectónica, Universidad de Granada*

Ramón de Andrés Díaz; *Profesor Titular de Filología Española y Asturiana, Universidad de Oviedo*

Carmen Oliva Menéndez Martínez; *Profesora en la ETSA de la Universidad Politécnica de Madrid*

Adolfo García Martínez; *Antropólogo; Real Instituto de Estudios Asturianos / UNED*

Luis Manuel Jerez Darias; *Escuela Universitaria de Turismo Iriarte (adscrita a la Universidad de La Laguna)*

Michael M. Brescia; *Head of Research & Associate Curator of Ethnohistory, Arizona State Museum (University of Arizona), EE.UU.*

Miembros colaboradores:

María Dolores Martínez García, Luis Núñez Delgado, Aurelia Villar Álvarez, Isabel Rodríguez Suárez, Asociación Asturcentral, Asociación Flash Lena.

ENVÍOS

Las instrucciones de envío y directrices detalladas para autores pueden consultarse en: <https://asociacionvindonnus.com/envios/>

- Sólo se aceptarán trabajos originales que no hayan sido publicados anteriormente en otras revistas, actas de congresos, etc.
- Las lenguas principales son el castellano y el asturiano.
- La extensión de los originales no podrá ser superior a 30.000 caracteres (con espacios, incluyendo títulos, notas y referencias). Se recomienda una extensión de entre 10 y 14 páginas, incluyendo imágenes, gráficos y tablas. El formato será A4, márgenes normales (3 cm). El corpus principal del texto irá en letra Garamond 11, interlineado 1,15. Aproximadamente el 30% de la extensión del artículo corresponderá a figuras.
- Al comienzo del artículo se debe incluir un resumen (máximo 10 líneas) en el idioma original del trabajo y en inglés. Asimismo, se incluirán entre 3 y 5 palabras claves, en el idioma original del trabajo y en inglés.
- Para la elaboración de las referencias bibliográficas se seguirá, preferentemente, el Estilo Chicago para Humanidades y, excepcionalmente, el Estilo Chicago para las Ciencias Físicas, Naturales y Sociales; empleando, respectivamente, notas a pie de páginas y referencias insertas en el texto.
- Las imágenes se incluirán en el texto en formato comprimido con su respectivo pie de foto; y también se enviarán en archivos aparte, con la máxima calidad, en formato JPG, TIFF o PNG.
- El Consejo de Redacción se encargará de realizar las correcciones ortotipográficas y de estilo de los trabajos que se publiquen, comprometiéndose su autor a realizar las modificaciones en un plazo de tiempo razonable.

Cada artículo se enviará en formato WORD y PDF, junto con la autorización de publicación al e-mail: asociacionvindonnus@gmail.com. Las imágenes pueden enviarse por sistemas telemáticos alternativos.

CONTACTO

Asociación Vindonnus. Grupo de estudio del patrimonio cultural de Lena
Dirección postal: Plaza Alfonso X El Sabio, 7 – 2ª planta 33630 – La Pola (Lena), Asturias, España

Web: <https://asociacionvindonnus.com/revista-vindonnus/>

Email: asociacionvindonnus@gmail.com

Teléfono: 611 093 156

DATOS EDITORIALES

Edita: Asociación Vindonnus. Grupo de estudio del patrimonio cultural de Lena

Lugar de edición: La Pola (Lena), Asturias, España.

Diseño y maquetación: Provoca Comunicación

Imprime: Gráficas Summa

Depósito legal: AS-01181-2017

ISSN: 2530-8769

Licencia: Obra bajo licencia Creative Commons:



Más información en: <https://creativecommons.org/>

Junio de 2018

Tirada: 1000 ejemplares

EL FERROCARRIL DE PAJARES, UN REPASO A SU HISTORIA Y PATRIMONIO

Guillermo Bas Ordóñez

*Doctor en Historia del Arte, profesor-tutor, UNED, C. A. de Madrid,
guillerbas18@hotmail.com*



PALABRAS CLAVE: patrimonio industrial, patrimonio ferroviario, electrificación ferroviaria, Puerto de Pajares.

KEYWORDS: industrial heritage, railway architecture, railway electrification, Pajares Pass.

RESUMEN

El ferrocarril de Pajares representa uno de los trazados más complicados de la red española; durante más de 125 años de explotación ha ido acumulando un extenso patrimonio cultural que atestigua no solo su influencia sobre el territorio sino su carácter como hito tecnológico de las obras públicas de nuestro país. Ese amplio conjunto se encuentra próximo al final de su vida útil y por tanto es necesario un conocimiento riguroso de su situación para proceder a su eventual protección y recuperación.

ABSTRACT

The Pass of Pajares railway is one of the most complex routes of the Spanish railway network. Over more than 125 years of service, it has amassed a huge cultural heritage that proves not only its influence over the territory, but its role as an industrial landmark among Spanish public works. These elements are near the end of their lifetime, and its therefore necessary a comprehensive study of their condition to proceed with their eventual protection and restoration.

1. INTRODUCCIÓN

Transcurridos 134 años desde su puesta en servicio, la línea ferroviaria de Pajares afronta la última etapa de su vida útil con la terminación, después de un largo proceso, de la variante ferroviaria para Alta Velocidad entre Pola de Gordón y Pola de Lena, cuya puesta en marcha está prevista para 2020, si no se producen nuevos retrasos. Es, por lo tanto, un buen momento para recapitular la historia y el patrimonio que encierra nuestro ferrocarril, uno de los más espectaculares y conocidos (al menos de manera superficial) de toda la red convencional de Adif.

Esa larga trayectoria de servicios, así como la propia complejidad del trazado, han conformado el que es sin duda uno de los conjuntos más ricos de todo el patrimonio ferroviario español, teniendo en cuenta la gran amplitud de este. Sin embargo, comprobaremos como sus elementos más relevantes no gozan prácticamente de protección; tampoco se ha avanzado demasiado hasta el momento en su difusión, una tendencia que, afortunadamente, parece que está comenzando a cambiar. ■

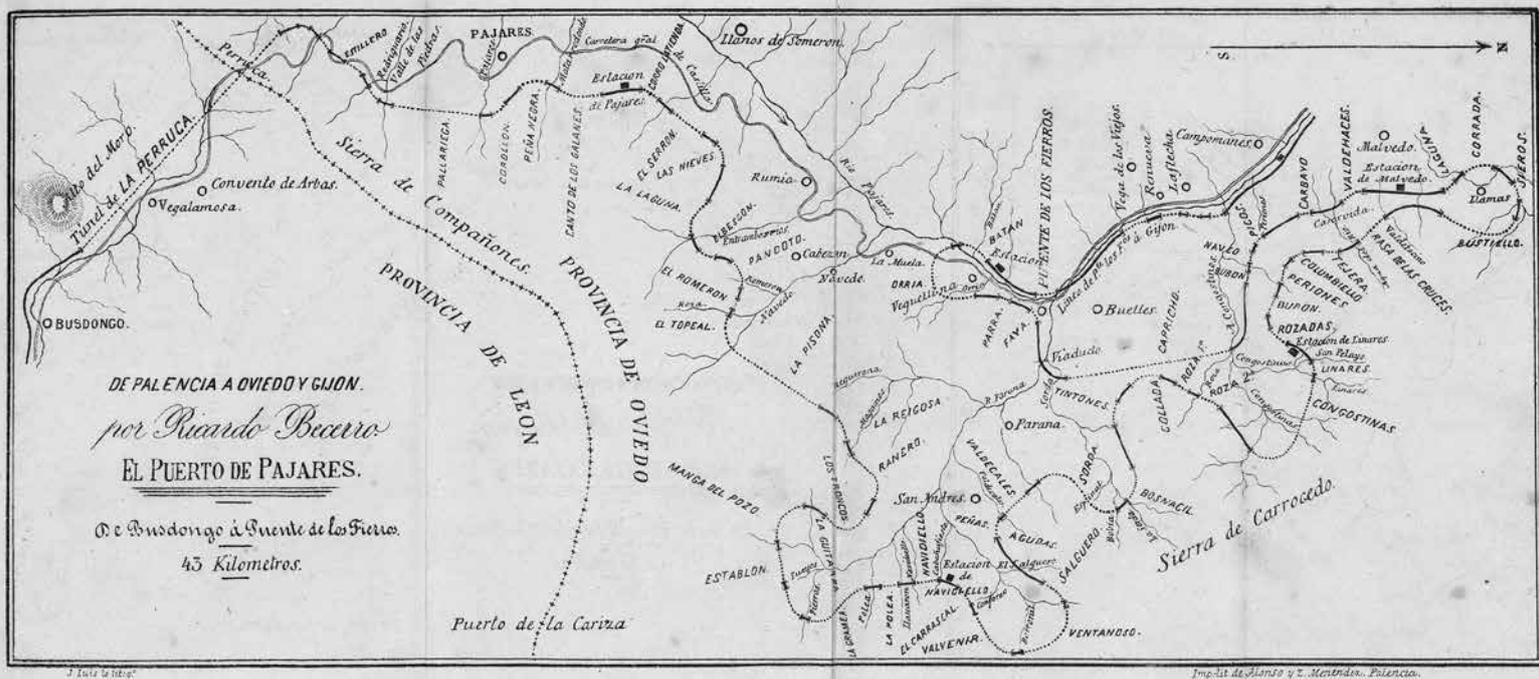


Figura 1. Plano general del ferrocarril en el momento de su inauguración, en 1884. La ejecución final de la línea se corresponde con el proyecto elaborado doce años antes por el ingeniero Javier Sanz y modificado posteriormente por él mismo hasta adquirir su fisonomía definitiva. (Biblioteca Nacional).

2. UNA VISIÓN HISTÓRICA DEL FERROCARRIL

Un breve acercamiento a la evolución del ferrocarril de Pajares puede ayudarnos a entender su rico legado; sus orígenes tal y como lo conocemos se remontan a 1858, cuando el Ministerio de Fomento designó una comisión de ingenieros dedicada a estudiar las mejores condiciones para la construcción de la vía férrea de León a Asturias. Fruto de aquel primer impulso se decidió que el destino habría de ser el puerto de Gijón y, una vez analizados los distintos pasos de montaña, el más idóneo era el de Pajares, siguiendo la ruta de la preexistente Carretera de Castilla¹. En 1864 la concesión de la línea entre León y

Gijón fue adjudicada al Marqués de Manzanedo, que inmediatamente la cedió a José Ruiz de Quevedo, uno de los propietarios de la Compañía del Noroeste, que ya explotaba el ferrocarril entre Palencia y la capital leonesa.

El proyecto primitivo para el cruce de la cordillera había sido confeccionado por los ingenieros del Estado, José Gutiérrez Calleja y Saturnino Adana. La vía remontaría el valle del Bernesga por la vertiente castellana hasta Busdongo, donde un túnel bajo el collado de La Perruca desembocaría en el Valle de las Piedras. Desde ese punto se iniciaría un largo descenso, con rampas no superiores a diez milésimas, por la margen izquierda del valle del Pajares y, más adelante del Lena. En las proximidades de

¹ Saturnino Adana y Eduardo Gutiérrez Calleja. Consideraciones generales sobre los diversos trazados que pueden adoptarse para el Proyecto del Ferro-carril de Asturias. Archivo General de la Administración, fondo Obras Públicas, signatura 25/02286.



Figura 2. El proyecto del ferrocarril de Pajares exigió una gran cantidad de obras de fábrica de importancia, entre ellas numerosos puentes y viaductos como el de Burón, que vemos en sus últimas fases de construcción en esta fotografía de Sauvanoud, tomada en 1884. (*Biblioteca Nacional*).

Felgueras la línea atravesaría otro largo túnel hasta calar al valle del río Negro, para seguir por Santibáñez de Murias hasta el del Aller y, después de un importante rodeo por Soto, llegar a Moreda y continuar por el fondo del valle hacia Ujo y Mieres.

La precaria situación financiera de la empresa concesionaria retrasó los trabajos, que en una primera fase se limitaron al tramo comprendido entre León y Pola de Gordón, sección que entró en funcionamiento en 1868. Ese mismo año comenzaron las obras en el extremo septentrional, entre Gijón y Pola de Lena, que avanzaron a un ritmo muy lento mientras la compañía recurría a subvenciones estatales y procuraba alargar lo máximo posible los plazos legales establecidos para la culminación de las líneas que le habían sido adjudicadas.

En 1872, la Compañía del Noroeste encargó un nuevo proyecto para la bajada del Pajares, más concretamente para el trozo comprendido entre Busdongo y Pola de Lena, al ingeniero Javier Sanz Larumbe². Sanz previó el uso de una pendiente continua de 20 milésimas, que acortaba ostensiblemente el recorrido de la vía al tiempo que reducía las obras de fábrica necesarias, aunque, eso sí, aumentaba el número y la importancia de los túneles, una medida que

² Archivo General de la Administración, sección Obras Públicas, signatura 25/25321.

por otra parte ayudaría a prevenir las interrupciones del servicio por las nevadas.

La nueva propuesta mantenía el trazado por la margen izquierda del Pajares, dando un rodeo por los valles tributarios del Parana, pasando por Congostinas hasta llegar al valle de Felgueras. En ese punto, un retroceso permitiría a los convoyes invertir el sentido de la marcha para seguir descendiendo por la misma ladera en dirección sur hasta Fierros. Allí una nueva maniobra obligaría a los trenes a retomar el rumbo norte hasta llegar a la estación de Puente de los Fierros desde donde seguirían por la margen izquierda del río hacia Campomanes y Vega del Rey, donde la vía cruzaría a la orilla derecha del Lena para alcanzar finalmente Pola.

Ese mismo año de 1872, la empresa puso en servicio el tramo Pola de Gordón-Busdongo, lo que permitió agilizar los suministros a los trabajos de construcción, que arrancaron en la propia estación de Busdongo durante 1874. En julio de ese mismo año se ponía en funcionamiento el otro tramo que llegaba desde Gijón hasta el pie de rampa de Pola de Lena.

Sin embargo, la gestión de la Compañía del Noroeste era un verdadero desastre, un agujero negro para fondos es-



Figura 3. El proceso de construcción del ferrocarril trajo consigo importantes cambios en la sociedad de la zona, que se vio inmersa de manera repentina en la Revolución industrial con la llegada de cientos de trabajadores que malvivían en pésimas condiciones a pie de obra, como se ve en esta imagen de Sauvanoud de la boca lado Oviedo del túnel número 50. (*Biblioteca del Palacio Real de Madrid*).

tatales que apenas permitía la subsistencia de la propia empresa, cuyos resultados de explotación no arrojaban beneficio alguno. La Administración transigió durante años, debido en parte a las convulsas circunstancias políticas del país que siguieron al derrocamiento de Isabel II, pero, restablecida la normalidad institucional, se comprobó que la actuación del Noroeste era un escándalo. La situación terminó abocando al Gobierno a intervenir, de manera que en febrero de 1878 se incautó de todas las concesiones y bienes de la empresa, que poco después se declaró en quiebra, entablando un larguísimo pleito con sus acreedores que no se resolvió por completo hasta transcurridas siete décadas³.

Para gestionar las líneas intervenidas se designó a un Consejo de Incautación como medida provisional mientras se encontraban nuevos postores para el negocio. El Consejo adoptó dos medidas de gran importancia en lo que al Pajares respecta: por una parte, centró sus esfuerzos en terminar la construcción del tramo Pola de Lena-Fierros hasta dejarlo prácticamente concluido, a falta tan solo de colocar las vías.

Por otro lado, los nuevos administradores encargaron a Javier Sanz un replanteo completo de todo el proyecto de 1872, que dio como resultado el ferrocarril que conocemos en la actualidad. Aparte de algunos cambios menores, las mayores variaciones introducidas en ese momento consistieron en suprimir los retrocesos por sendos lazos subterráneos, evitando así engorrosas maniobras que prolongarían el tiempo de viaje.

La trayectoria del Consejo de Incautación se prolongó durante apenas dos años, hasta que en 1880 las concesiones del Noroeste fueron vendidas en subasta pública a una nueva empresa de capital mayoritariamente francés, los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León (AGL). Esta entidad, muy vinculada también a la Compañía del Norte, realizó fuertes inversiones de capital que permitieron tanto renovar el avejentado material que había heredado

³ [Pedro Aza y Javier Marquina]. *Caminos de Hierro del Norte de España*. 1940, pp. 131 y ss.

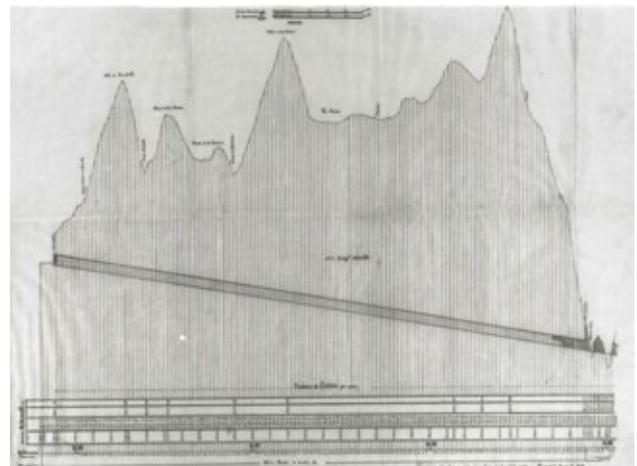


Figura 4. La compleja historia de la construcción del Pajares atravesó por varias fases, con diferentes proyectos y contratistas. En la imagen, sección del túnel de La Perruca con el estado de las obras en 1878, según plano del ingeniero Javier Sanz, artífice de la línea de Pajares tal y como la conocemos. (*Archivo General de la Administración*).

como relanzar la construcción de la línea con un ímpetu hasta entonces desconocido.

Así, mientras se remataba la sección hasta Puente de los Fierros (puesta en servicio al cabo de apenas un año, el 15 de mayo de 1881) se reiniciaron los trabajos en la parte alta a partir de las pocas obras realizadas en el periodo anterior. Aunque los contratistas actuaron con celeridad, utilizando gran despliegue de medios tanto humanos como materiales, el proceso no estuvo exento de polémica, especialmente cuando la empresa sondeó la posibilidad de reemplazar el ferrocarril proyectado por uno de cremallera. La idea desató una auténtica movilización social en Asturias en pro de la finalización de la obra, después de dos décadas de retraso, que tuvo su máxima expresión en la multitudinaria manifestación celebrada el 27 de marzo de 1881 en Oviedo, lo que obligó al Gobierno a intervenir de nuevo para obligar al concesionario a respetar el proyecto aprobado.



Figura 5. El túnel de La Perruca fue, en el momento de su terminación, el más largo de España. En él se emplearon novedosas soluciones constructivas, algunas repetidas más tarde en obras similares. (Fotografía del autor).

Finalmente, el AGL se atuvo a lo estipulado y cumplió escrupulosamente los plazos administrativos: el 15 de agosto de 1884, día marcado para la puesta en marcha del ferrocarril cuatro años antes, tuvo lugar la inauguración solemne del tramo Busdongo-Puente de los Fierros, con asistencia de los reyes Alfonso XII y María Cristina de Habsburgo, con el que se culminaba el paso ferroviario de Pajares y se completaba el eje ferroviario León-Gijón, quedando por fin el Principado unido por tren con el resto del país. Pocos meses más tarde, en 1885, el AGL fue adquirido por la Compañía del Norte, con lo que la línea pasó a convertirse en uno de los ejes principales de la red de esta empresa.

Durante las décadas siguientes el ferrocarril no conoció cambios de importancia, a excepción de la incorporación

de material rodante más moderno y las obras realizadas en algunas estaciones como Navidiello para ampliar su capacidad, pues desde un primer momento la explotación de un itinerario tan complejo planteó problemas.

La situación empeoró notablemente durante la Primera Guerra Mundial, cuando el carbón asturiano se convirtió en la principal fuente de energía para el país y Pajares adquirió el carácter de vía estratégica. Para paliar de una vez las deficiencias que presentaba la explotación de la línea, la Compañía del Norte apostó por reemplazar la tracción vapor por la eléctrica, una obra de gran calado tanto económico como tecnológico, para lo que recibió la ayuda del Gobierno, gracias a la acción del ministro de Fomento, Francisco Cambó, que financiaría los trabajos mediante anticipos sin interés.

Figura 6. La electrificación del Pajares fue un hito tecnológico fundamental en la historia del ferrocarril español y con ella se construyeron las primeras locomotoras eléctricas de fabricación nacional, la serie 6100 de la Compañía del Norte que aparece en la imagen. (Archivo Museo del Ferrocarril de Asturias).

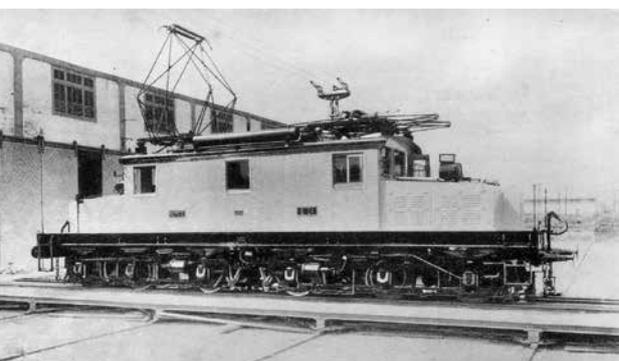


Figura 7. Son varias las circunstancias que concurren para que Pajares sea uno de los trazados ferroviarios de montaña más complejos de toda Europa; además de la orografía, la nieve y el hielo son otros factores que a menudo dificulta el tránsito de trenes en los meses de invierno. (Fotografía del autor).

Sin embargo, la vuelta a la normalidad del tráfico carbonero tras el fin de la Guerra retrasó casi cuatro años unos trabajos que, en principio, se habían previsto como muy urgentes. La adjudicataria de la electrificación, que se extendería entre Busdongo y Ujo, fue la empresa americana General Electric, a través de su filial española, la Sociedad Ibérica de Construcciones Eléctricas. Una vez puestas en marcha, las labores se desarrollaron con celeridad: el 15 de enero de 1924 fue puesta en tensión la subestación transformadora de La Cobertoria y el 1 de enero de 1925 se inauguró el servicio completo con locomotoras eléctricas. Al mismo tiempo se instaló en el tramo electrificado un novedoso sistema de señalización luminosa, suministrado por la firma alemana AEG; también se realizaron diversas mejoras en varios puntos de la línea, especialmente en Busdongo, así como la construcción de la estación de clasificación de La Cobertoria.

Pasado este momento, el ferrocarril vivió otra etapa sin grandes cambios hasta los años de la Posguerra, ya bajo la administración de Renfe. Así, entre 1943 y 1955 se llevaron a cabo diferentes trabajos encaminados a mejorar la calidad del servicio y permitir el paso de material rodante más moderno. Entre ellos destacan la renovación total de la envejecida infraestructura del puerto y la sustitución de los primitivos puentes metálicos, reemplazados por estructuras de hormigón armado o bien soterrados en terraplenes. Los pasos de menor entidad fueron también cambiados por losas de hormigón.

Ya en 1967 se instaló el nuevo sistema CTC (Control de Tráfico Centralizado, accionado desde el centro de mando de Oviedo) que permitió agilizar el movimiento de trenes, aunque acabó con el personal de las estaciones del puerto, que se convirtieron en lugares desiertos. Durante la década de 1970 se realizaron nuevos trabajos para aumentar la capacidad de la rampa, con la construcción de nuevas subestaciones para aumentar la energía disponible para la tracción eléctrica y la puesta en servicio de la doble vía Ujo-Pola de Lena, inaugurada en febrero de 1980.

Las últimas actuaciones importantes llevadas a cabo en el ferrocarril se enmarcaron en la operación llamada Tratamiento Integral de Línea (TIL), desarrollada a mediados de los años 80 después de que se descartase inicialmente la construcción de la variante. Consistieron en obras de ampliación de capacidad en diferentes estaciones, que incluyeron el duplicado de varios túneles en puntos como Malvedo, Navidiello o Pajares, además de una renovación total de la vía. Desde entonces y hasta el momento actual, prácticamente todas las actuaciones se han limitado a trabajos de mantenimiento rutinario o mejoras menores, como la instalación de traviesas de hormigón o el cableado de fibra óptica para comunicación y señalización. ■

3. EL PAJARES: UN HITO DE LA TECNOLOGÍA FERROVIARIA

Hecho un breve recorrido por la larga y compleja historia del Pajares, conviene repasar algunos hitos que lo han convertido en esa importante pieza de nuestro patrimonio ferroviario. Comencemos por el propio proyecto: entre Busdongo y Pola de Lena se desarrollan 52,9 kilómetros lineales de vía y el trazado atraviesa entre medias 69 túneles que suponen más de la mitad de ese recorrido. Su longitud varía entre los 47 metros del n.º 66 Burón y los 3.071 del más largo que, como es sabido, es el de La Perruca.

El punto más alto, que se sitúa precisamente en la boca lado León del túnel de La Perruca, se encuentra a 1.283 metros sobre el nivel del mar y 961 por encima de la cota de la estación de Pola, lugar más bajo. Esta circunstancia determina que la mayor parte del recorrido se realice en una pendiente constante de 20 milésimas, que es prácticamente continua entre Pajares y Puente de los Fierros,

y un radio mínimo de curva de 300 metros, utilizado con profusión a lo largo del trazado. Sus obras de fábrica comprenden además varios puentes y viaductos (solo seis en la actualidad después de la desaparición de parte de las fundaciones originales) y multitud de obras menores como pasos inferiores o tajeas, además de importantes muros de contención y sostenimiento, tanto en plena vía como en las estaciones, como dan testimonio las grandes plataformas de cimentación de Busdongo y Puente de los Fierros.

Si tomamos todos estos datos en su conjunto, nos encontramos con uno de los ferrocarriles de montaña más importantes de Europa. Su gran longitud y el enorme desnivel que salva lo sitúan por delante de líneas alpinas como el Brenner o el Arlberg (ambos en Austria); si atendemos a la rampa media, presenta un valor muy elevado, próximo a trazados como el Semmering y por delante de otros pa-



Figura 8. El Pajares atesora un importante conjunto de edificios que incluye ejemplos de una amplia variedad de tipologías constructivas relacionadas con el ferrocarril, como el caso de varias estaciones. (Fotografía del autor).

sos como el Arlberg. Finalmente, la cantidad y relevancia de los túneles tomados en su conjunto sencillamente no tienen parangón en el continente pues, aunque hay trazados con largos subterráneos, como el Gotardo, ninguno tiene tanta longitud bajo tierra como el Pajares.

Dentro del aspecto puramente técnico, Pajares supuso la introducción de novedosas soluciones en el campo de la construcción de obras públicas en España; algunas serían después de aplicación generalizada, mientras que otras no pasaron de la fase de ensayo. Entre ellas podemos citar el empleo de la tuneladora Brunton en 1878 en el inicio de las obras de La Perruca, que supuso la primera utilización de este tipo de maquinaria en la Europa continental, después de su aplicación original en Gran Bretaña, aunque, en ninguno de los casos, con éxito.

Tres años más tarde se utilizaron perforadoras de aire comprimido para rematar los túneles de La Perruca y El Capricho, punto este último en el que se hizo uso de morteros hidráulicos para el revestimiento de la bóveda. En ambos casos sería una tecnología de uso generalizado con posterioridad. También fue uno de los primeros lugares de nuestro país en el que se utilizó un puente de viga Linville como fue el viaducto de Parana, suministrado por la casa Eiffel⁴.

Por Pajares circularon, en 1907, las primeras locomotoras de vapor recalentado y vía ancha importadas a España (las “Verracos” de la serie 2651 a 2682 de la Compañía del Norte). La electrificación de la rampa supuso otro hito de gran calado, pues sentó las bases para el tipo de tecnolo-

gía que se habría de emplear en los ferrocarriles españoles hasta la llegada de la Alta Velocidad en 1992 y que, en buena medida, todavía permanece en servicio en la red de Adif. Para su puesta en marcha se construyeron las primeras locomotoras eléctricas de fabricación española, aunque con un diseño norteamericano (la serie 6101 a 6106, entregadas en 1924 por la Sociedad Española de Construcción Naval bajo licencia Baldwin-Westinghouse)⁵.

En el ámbito territorial, a menudo se olvida el valor ecológico de la zona que atraviesa el ferrocarril y que constituye un mérito más para su protección, dada la plena integración de la línea en el paisaje local. Buena parte de la vertiente leonesa se encuentra comprendida dentro de la Reserva de la Biosfera del Alto Bernesga, que se extiende desde Pola de Gordón hasta el límite autonómico con el Principado. Por lo que respecta al tramo asturiano, la zona alta también disfruta de una protección semejante, pues discurre por la Reserva de la Biosfera y Parque Natural de Las Ubiñas-La Mesa. Curiosamente, sus límites se prolongan hasta el túnel n.º 21, pero de ese punto en adelante, la propia vía forma el borde de ese grado de protección hasta el túnel n.º 39, de manera que la zona situada al este se encuentra incluida en la Reserva.

Además de todo ello, no podemos olvidar el aspecto humano y las implicaciones culturales del ferrocarril. Tanto el proyecto como las tareas de construcción fueron realizadas por personal nacional (aunque intervinieron en menor número técnicos y obreros extranjeros, principalmente italianos y franceses). La enorme inversión de capital humano fue un proceso sin precedentes en Asturias, pues

⁴ Aspecto debatido durante largo tiempo, la aparición de los planos originales del tramo metálico, actualmente en el archivo del Museo del Ferrocarril de Asturias en Gijón, ha permitido aclarar la intervención de la empresa Eiffel en Pajares.

⁵ Guillermo Bas Ordóñez. *Ferrocarril de Pajares. Dossier para su incoación como Bien de Interés Cultural*. 2018, p. 11.



Figura 9. Los valores naturales del territorio que atraviesa el ferrocarril, y que le han valido su consideración por la Unesco, son otro factor a tener en cuenta a la hora de examinar la relevancia de la rampa de Pajares. En la imagen, un tren sobre el puente de Valdetocino. *(Fotografía del autor).*

calculamos que llegaron a trabajar en Pajares alrededor de 3.000 personas de manera simultánea, hacinados en precarios barracones de madera desperdigados por los diferentes tajos, sin apenas equipamientos.

Las obras transformaron para siempre el territorio sobre el que se desarrollaban, que en un breve lapso de tiempo pasó de ser un paisaje exclusivamente agrícola y ganadero a recibir una industrialización acelerada que no estuvo exenta de conflictos entre obreros y vecinos. La “encarrilá” se convirtió en un episodio casi mítico, perpetuado hasta nuestros días en la tradición oral local.

Para el resto de Asturias, Pajares supuso el despertar de la conciencia social de la región, que vivió su primera manifestación multitudinaria en 1881 para reclamar la terminación del ferrocarril tal y como había sido planeado. Una vez en servicio, hizo posible la comunicación con el resto del país de manera eficiente, rompiendo el secular aislamiento que la orografía imponía al Principado. Su terminación supuso un acicate para la industria hulleira y metalúrgica asturiana –y muy especialmente para la situada en la cuenca del Caudal– cuya producción se multiplicó durante los tres últimos lustros del siglo XIX. ■

4. EL PATRIMONIO DEL PAJARES HOY

Llegados a este punto ¿cuál es la situación actual del patrimonio material de la Rampa? En primer lugar, el mayor elemento es la propia traza del ferrocarril con sus elementos de infraestructura, que abarcan desde obras realizadas en 1872-1873, como las estaciones de Busdongo y Pola de Lena o el viaducto de Navedo, hasta trabajos de reciente construcción. Buena parte de los túneles y muros que bordean la propia explanación mantiene su estructura original, incluyendo importantes obras de sillería. Los puentes, en cambio, han sufrido el proceso de modernización al que nos referimos más arriba y tan solo el aludido viaducto de Navedo y el puente de Burón mantienen su

estructura primigenia. El resto conforma un conjunto de estructuras de hormigón armado de la época de Renfe con algunos añadidos posteriores sin demasiado valor, como el que salva la A-66 en La Cobertoria.

Según un reciente estudio elaborado por el autor de estas líneas, entre Pola y Busdongo existen a día de hoy un total de 24 inmuebles o construcciones históricas, tomando como fecha límite para tal consideración el año 1955⁶. Casi todos se concentran en las diferentes estaciones del recorrido e incluyen, además de los edificios de

⁶ Guillermo Bas Ordóñez. *Ferrocarril de Pajares. Dossier para su incoación como Bien de Interés Cultural*. 2018, p. 12.

viajeros fundacionales (tales como Malvedo o Linares), los levantados en la década de 1920 (Campomanes o Pajares), construcciones vinculadas a la electrificación (La Cobertoria o Pajares), diferentes tipologías de vivienda obrera ferroviaria (Campomanes, Fierros, Busdongo) u otros equipamientos auxiliares (retretes, almacenes, cantinas, depósito de agua de Navidiello, así como el peculiar Hotel París de Navidiello, de propiedad privada pero muy vinculado a la explotación de la línea).

Su estado de conservación es muy dispar: desde la ruina más absoluta (viviendas de La Frecha) hasta inmuebles impecablemente conservados (almacén de Campomanes). Son en realidad pocos los elementos que se encuentran adscritos todavía a la explotación ferroviaria, limitándose a las subestaciones de La Cobertoria y Pajares y a alguna estación, como la de este último punto. El resto se encuentran fuera de servicio o bien destinados a otros usos, desde el residencial al asistencial (viviendas de Fierros convertidas en consultorio médico) o cultural (aula de interpretación del prerrománico de La Cobertoria).

Ninguno presenta, al menos aparentemente, un riesgo de destrucción inminente (aunque esto es algo difícil de evaluar dada la tendencia destructora de nuestras empresas ferroviarias) pero sí de una marcada degradación, especialmente palpable en el propio edificio de viajeros de Pajares. Otros, como el de Pola, aunque se mantiene en servicio, han sufrido transformaciones poco afortunadas

y merecerían una intervención en profundidad que les devolviese algo de su prestancia original.

La protección de la que disfrutan es, cuando menos, exigua. De los 24 elementos consignados, tan solo siete han sido incluidos en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Lena, mientras que algunos figuraban ya con antelación en el Inventario de Patrimonio Histórico Industrial de 1987. Hemos de lamentar, en este punto, que cinco elementos que habían sido incluidos en dicho documento han desaparecido en los últimos años, un recordatorio de la necesidad de salvaguarda de nuestros elementos industriales⁷.

El otro capítulo, más difícil de evaluar por su propia condición, lo componen los elementos muebles. Básicamente se trata de un conjunto de vehículos (locomotoras principalmente) que han rodado por el puerto desde sus primeros tiempos hasta finales del siglo XX, grupo que se completa con algunos elementos auxiliares de diferente naturaleza. Una característica muy singular, que sin duda contribuye a acrecentar el interés patrimonial de este ferrocarril, es que se han conservado ejemplos de todas las etapas de explotación

⁷ Gobierno del Principado de Asturias. Consejería de Educación y Cultura. Viceconsejería de Cultura y Deporte. «Base de Datos unificada de todas las figuras de protección reconocidas por la Ley 1/2001 (BIC, IPCA, y Catálogos Urbanísticos) y otros registros existentes (IPHI y DOCOMOMO). Noviembre de 2016». https://www.asturias.es/webasturias/GOBIERNO/ACTUALIDAD/pdfs/2016/2016_11_28_patrimonio_industrial_asturias_primera_fase.pdf (último acceso: 18 de marzo de 2018).

Figura 10. Son muy escasos los elementos arquitectónicos de la rampa que gozan de protección en la actualidad. Uno de ellos es la subestación de La Cobertoria (1923-1924), incluida en el catálogo del Plan General de Ordenación Urbana. (Fotografía del autor).



de la rampa, desde la locomotora de vapor VARELA DE MONTES (una de las primeras que circuló por la línea tras su apertura). En el extremo opuesto, la eléctrica 251-004 continúa prestando servicio comercial para Renfe Mercancías en 2018 pero constituye por su condición un interesante ejemplo a conservar de un modelo adquirido específicamente para Pajares. Como excepción, encontramos una de las señales eléctricas originales y una maqueta histórica del ferrocarril, que se encuentra en el Museo del Ferrocarril de Madrid.

En total hemos podido constatar la existencia de 23 elementos de patrimonio mueble desperdigados por toda la geografía española. La mayor proporción de ellos (siete en total) se encuentra preservada en el Museo del Ferrocarril de Asturias, aunque otros se sitúan en lugares tan alejados

como Cataluña o Andalucía. Ninguno de ellos presenta actualmente riesgo de destrucción, aunque algunos elementos sufren un avanzado estado de degradación (caso de la locomotora de vapor EL CAVADO y la eléctrica n.º 6102) pero se encuentran custodiados y esperamos que en algún momento se puedan afrontar trabajos para su recuperación, proceso en el que actualmente se encuentran otras piezas, como el coche de viajeros PSV-1 en Mora La Nueva (Tarragona) preservado en 2017. En este sentido, hemos de recordar que la preservación del patrimonio mueble es un proceso mucho más dinámico que el inmueble en tanto que la obsolescencia del material ferroviario se produce de manera continua y, por ejemplo, las locomotoras 251 antes mencionadas serán retiradas del servicio a medio plazo y en consecuencia susceptibles de conservación. ■

5. CONCLUSIÓN

A lo largo de estas páginas hemos intentado ofrecer un panorama que nos acerque al verdadero significado patrimonial del ferrocarril de Pajares, un significado que, creemos, está a la altura de su relevancia como vía histórica.

El futuro del ferrocarril actual una vez entre en servicio la variante de Alta Velocidad es toda una incógnita, tanto desde el punto de vista técnico como patrimonial, aunque sin una actuación adecuada no es descabellado temer que el más ignominioso abandono se cierna sobre sus túneles. Deliberadamente hemos obviado el asunto de la gestión y posibles propuestas de futuro para el ingente patrimonio ferroviario de la Rampa por falta de espacio, pues el tema

merecería ser tratado por extenso en otro momento, desarrollando proyectos adecuados a su complejidad.

Nos contentamos con poner de relieve su variedad, representatividad e importancia, así como el regular estado de conservación de algunos de sus elementos y los escasos niveles de protección de los que gozan actualmente. Sirvan estas líneas como una pequeña contribución a su difusión y visibilidad, primer paso en el proceso de pedagogía y sensibilización social que debe contribuir a generar un clima propicio para la adopción de medidas de protección y la elaboración de estrategias de gestión coherentes. ■

BIBLIOGRAFÍA

[AZA, Pedro y MARQUINA, Javier]. *Caminos de Hierro del Norte de España*. Madrid: Espasa Calpe, 1940.

BAS ORDÓÑEZ, Guillermo. *La construcción del Ferrocarril de Pajares*. Trabajo de investigación para la obtención del Diploma de Estudios Avanzados, 2013 (inédito).

BAS ORDÓÑEZ, Guillermo. «El enclave ferroviario de La Cobertoria». *Vindonnus: revista de patrimonio cultural de Lena*, n.º 1 (2017): 78-91.

BAS ORDÓÑEZ, Guillermo. *Ferrocarril de Pajares. Dossier para su incoación como Bien de Interés Cultural*. 2018 (inédito).

BECERRO DE BENGEOA, Ricardo. *De Palencia a Oviedo y Gijón, Langreo, Trubia y Caldas*. Palencia: Alonso y Z. Menéndez, 1884.

FERNÁNDEZ SANZ, Fernando. *Pajares 1884-1984*. Madrid: GIRE/RENFE, 1984.

FERNÁNDEZ SANZ, Fernando y REDER, Gustavo. *Locomotoras de Norte. Historia de la tracción vapor en España. Tomo II*. Madrid: Nóesis, 2000.

VV. AA.: *Ferrocarriles del Noroeste. Asturias Galicia León. Pajares. Ponferrada Villablino*. Barcelona: FEAAF/GIRE, 1981.

WAIS SANMARTÍN, Francisco. *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1984.