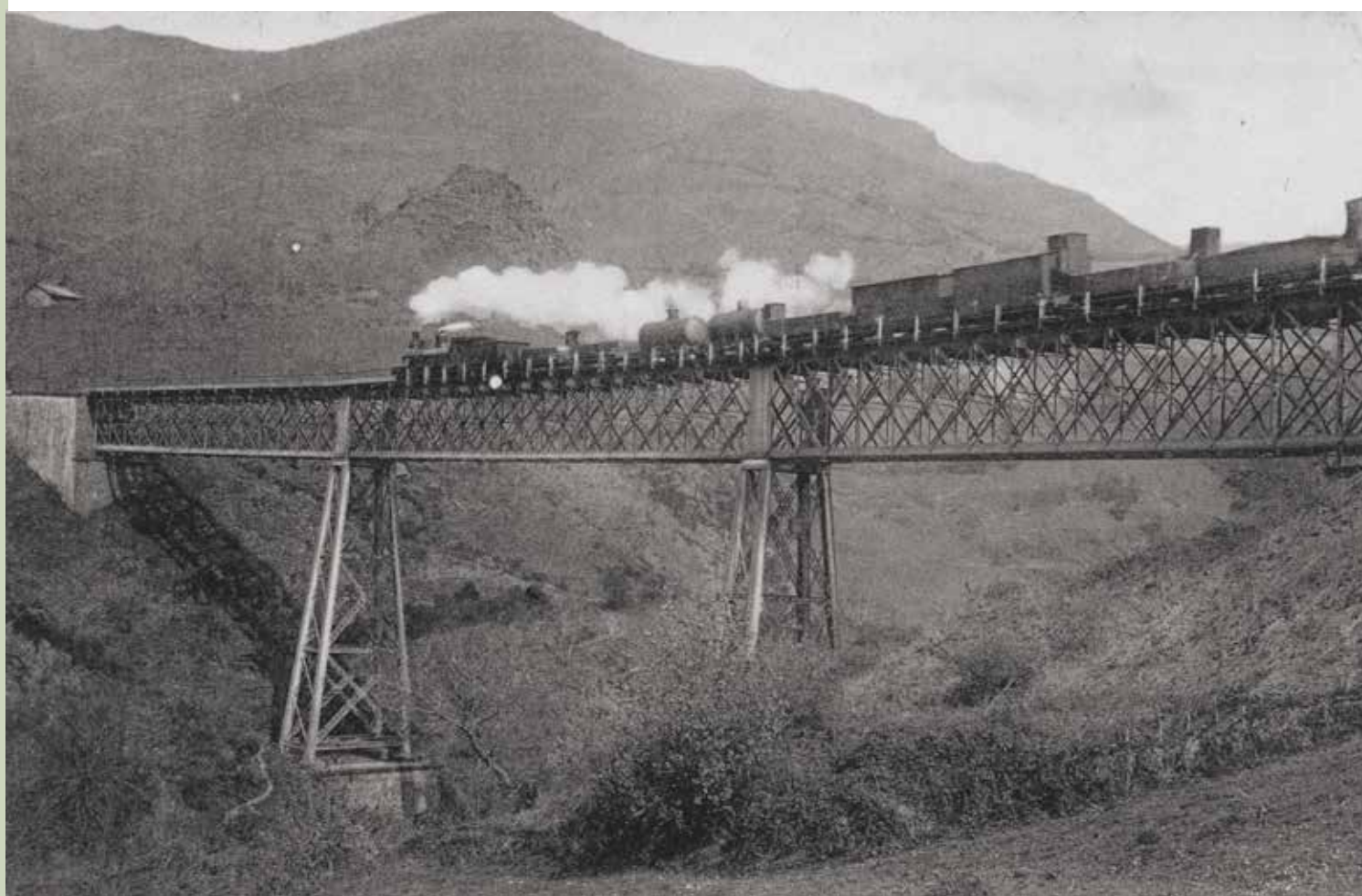


VINDONNUS

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 Darías; *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 TIEMPO DEL VAPOR EN PAJARES

Javier Fernández López

Director del Museo del Ferrocarril de Asturias; jflopez@gijon.es



PALABRAS CLAVE: patrimonio industrial, patrimonio ferroviario, Puerto de Pajares, locomotoras de vapor
KEYWORDS: industrial heritage, railway heritage, Pajares Pass, steam locomotives

RESUMEN

El Puerto de Pajares representó una de las más importantes obras de ingeniería ferroviaria de toda Europa. Los avatares de la larga gestación de este tramo y el complejo proceso de construcción de la línea han sido objeto de diferentes investigaciones que, poco a poco, van revelando muchos detalles de interés. Sin embargo, aún se ha divulgado poco el trabajo en La Rampa en sus primeros años. Una sección ferroviaria tan dura, con más línea en subterráneo que al aire libre, con pronunciadísimas rampas y curvas cerradas, representaba un enorme desafío para el personal de los trenes, en un tiempo en que el vapor era la única fuerza motriz disponible y el sacrificio humano el pago que la modernidad demandaba para romper el secular aislamiento de Asturias.

ABSTRACT

The Pajares Pass represented one of the most important railway engineering works in Europe. The ups and downs of the long gestation of this section and the complex process of construction of the line have been the subject of different investigations that, little by little, reveal many interesting details. However, the work at La Rampa in its early years has still been little reported. Such a harsh railway section, with more underground line than open-air, with steep ramps and sharp turns, represented a huge challenge for train staff, at a time when steam was the only available driving force and the human sacrifice was the payment that modernity demanded to break the secular isolation of Asturias.

1. LA LOCOMOTORA DE VAPOR

La locomotora de vapor fue uno de los inventos claves de la historia de la humanidad. Cuando en los primeros ochocientos, en Gran Bretaña, se aplicó la máquina de vapor a la tracción de los caminos de hierro, por primera vez fue posible mover personas y mercancías con una fuerza mecánica. Así, el ferrocarril cubrió las zonas que serían protagonistas de la Revolución Industrial.

A pesar de que, desde los años cincuenta y sobre todo en los sesenta del XIX, centenares de unidades, todas de fabricación foránea, empezaban a ser parte habitual del paisaje español, tristemente, los gigantescos cambios que permitía la locomotora llegaron a Asturias con mucho retraso. Salvo una docena de unidades de construcción británica para la aislada línea del ferrocarril de Langreo, hasta 1874 no hubo otras máquinas de vapor ferroviarias en servicio público en el Principado. ■

Figura 1. Personal de la estación de Pola de Lena reunido en torno al Jefe de Estación, en el centro de la imagen en la única silla con brazos. El ferrocarril ha sido históricamente un ámbito profesional muy jerarquizado. El cartel de horarios y el reloj de la estación nos permiten saber que esta excepcional imagen, congelada en el tiempo para siempre, se tomó el 5 de junio de 1887, hacia las 11 horas y 8 minutos. (Original de la colección del Museo del Ferrocarril de Asturias, reg. P.84.26.9244)



2. LAS LOCOMOTORAS DE NOROESTE

La compañía del Noroeste de España, con las concesiones obtenidas en 1864, se había propuesto comunicar Asturias, Galicia y León con el resto de España, empalmando en Palencia con el ferrocarril del Norte. Sin embargo, las vías debían atravesar la Cordillera cantábrica, con costosas obras y grandes trabajos de ingeniería. Con una precaria situación financiera, la compañía comenzaría por la razonable opción de ejecutar los tramos más sencillos. Por ello, el 23 de febrero de 1865¹ llevaría a cabo la solemne inauguración de las obras del ferrocarril leonés asturiano en Gijón, en los llamados terrenos de «La Gloria», en lo que luego sería la estación de la ciudad. Luego desarrollaría estos trabajos con bastante lentitud.

Una de las preocupaciones de la nueva empresa fue la de dotarse de locomotoras adecuadas a los duros perfiles de las líneas que se disponía a ejecutar, sobre todo la de Asturias, llegando a intentar diseños propios. Su director, el ingeniero Melitón Martín, autor, entre otros, del diseño de los edificios del ferrocarril, recibió en 1868 el privilegio de invención durante 15 años de una «Locomotora para superar grandes pendientes en países montañosos». La locomotora, fabricada en 1869 por la Société St. Leonard de Lieja, se recibió por Irún e hizo pruebas en la estación del Noroeste de León. Contaba con ocho ruedas y cuatro en el tender². Todo hace pensar que se trataba, en realidad, de una locomotora modificada con un sistema para mover un accesorio de adherencia a un tercer carril,

¹ La Correspondencia de España, nº 2.479, 27 de febrero de 1865 / La Joven Asturias. Oviedo, núm. 377, 27 de febrero de 1865.

² Archivo Histórico de la Oficina Española de Patentes y Marcas. Debo este interesante dato a la amabilidad de José Luis Fernández García.

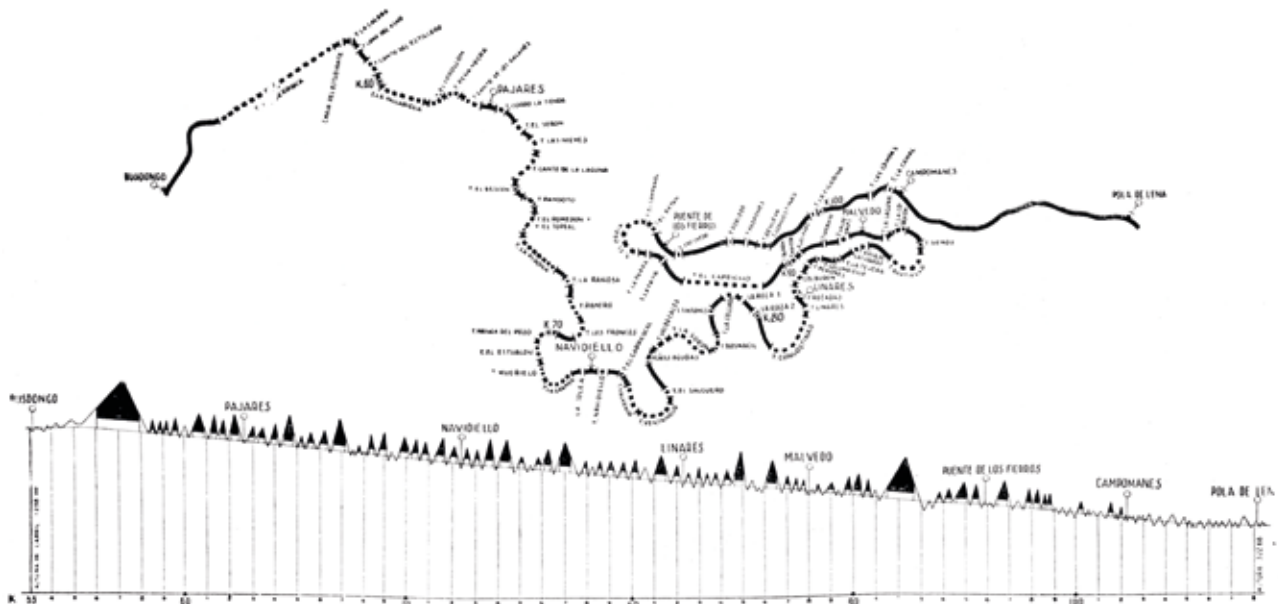


Figura 2. Esquema del durísimo trazado del ferrocarril por Pajares. Con más vía en túnel que a cielo abierto, con curvas de 300 metros y rampa continua de 20 milésimas, las vueltas y revueltas del ferrocarril por el puerto hacen palidecer, incluso a los pasos alpinos europeos.

probablemente una especie de cremallera. Sea como fue, desde luego no tuvo continuidad, pero constituye una interesante cuestión de la historia de la técnica española que precisaría mayor investigación.

Aparte de alguna pequeña unidad usada en las obras, las primeras locomotoras para trenes de viajeros de que dispuso la compañía eran siete británicas, del fabricante Neilson, y otras tantas francesas de Koechlin, entregadas en 1863 y 1865. De las francesas, las cuatro primeras, de nombres «Oviedo», «Gijón», «Pajares» y «Bernesga»³, parece obvio que estaban destinadas a la línea asturiana. Lo mismo pasaría con las locomotoras de mercancías, también siete de cada fabricante, de las que tres Koechlin portaban las asturianas denominaciones de «Caudal», «Nalón» y «Mieres». No obstante, dado el retraso que iban adquiriendo los trabajos, todas ellas se usarían inicialmente en los tramos castellano-leoneses que la compañía fue abriendo.

Finalmente, tras muchas dificultades y demoras, el 25 de julio de 1874 se abrió a la explotación el tramo entre Gijón y Pola de Lena del ferrocarril del Noroeste. Había pasado casi una década desde el inicio de las obras de esta línea, primera sección de la deseada salida ferroviaria de Asturias hacia la meseta. La compañía, sumida en multitud de problemas y a las fallidas inversiones de las secciones más difíciles de los tramos gallegos y asturianos, sólo pudo abrir las secciones menos complicadas, quedando los pasos de la cordillera con trabajos apenas iniciados. Sobre endeble carriles de hierro fabricados en La Felguera por Duro, obras defectuosas o inacabadas y vías apenas rematadas para rodar, empezaron a circular los trenes entre Gijón y La Pola. Aún con el país sumido en las consecuencias de la guerra carlista, ese acontecimiento fue un momento de celebración y esperanza para

³ Que las locomotoras tuvieran nombres propios en muchos ferrocarriles, y los asturianos no fueron excepción, demuestra, si es que hiciera falta la enorme importancia que estas máquinas poseía para la empresa propietaria y, en realidad, para toda la comunidad a la que habrían de servir.

LÍNEA DE LEON A GIJON		
BAJADA DEL PUERTO DE PAJARES		
Tramo comprendido entre las estaciones de Busdongo y de Pola de Lena.		
Longitud total del tramo:	Metros.	55.075,47
Parte en curva:	Metros.	26.036,79
Id. en recta:	Metros.	29.038,68
Id. a cielo descubierta:	Metros.	29.727,92
Id. en túnel:	Metros.	25.347,55
ESTACIONES Y TÚNELES		
Estación de Busdongo. Altitud = 1.245,97.		
Principio de la Bajada.		
T. n.º 11. La Perruca:	3.075,50	
» 12. Maja del Estudiante:	120,00	
» 13. La Calera:	96,00	
» 14. Loma del Asno:	155,00	
» 15. Canto del Estillero:	237,00	
» 16. La Palariega:	962,40	
» 17. El Corollón:	317,00	
» 18. Peña Negra:	298,00	
» 19. Canto de los Galanes:	408,00	
Estación de Pajares. Altitud = 1.157,42.		
T. n.º 20. Corro la Tienda:	224,00	
» 21. El Serrón:	278,00	
» 22. Las Nieves:	245,00	
» 23. Canto de la Laguna:	374,00	
» 24. El Bescón:	82,00	
» 25. Pandoro:	308,00	
» 26. El Romerón:	514,00	
» 27. El Topeal:	1.023,90	
» 28. La Pisona:	249,00	
» 29. La Raigosa:	490,00	
» 30. Ranero:	334,00	
» 31. Los Troncos:	536,10	
» 32. Manga del Pozo:	435,00	
» 33. El Establón:	376,00	
» 34. Mudriello:	659,10	
» 35. La Gramea:	88,00	
Estación de Navidiello. Altitud = 965,81.		
T. n.º 37. Navidiello:	258,00	
» 38. El Carrascal:	73,00	
» 39. Valvén:	639,95	
» 40. Ventanoso:	786,40	
» 41. El Salguero:	170,00	
» 42. Peñas Agudas:	264,00	
» 43. Valdecasles:	313,00	
» 44. La Sorda:	1.075,20	
» 45. Bounacil:	347,00	
» 46. Tintones:	177,00	
» 47. Collada de Congostinas:	295,00	
» 48. La Roza n.º I:	107,00	
Estación de Linares. Altitud = 777,50.		
T. n.º 49. La Roza n.º 2:	173,00	
» 50. Congostinas:	1.168,00	
» 51. Linares:	91,00	
Estación de Malvedo. Altitud = 668,46.		
T. n.º 62. Valdehaces:	282,00	
» 63. Carbayo:	86,00	
» 64. Los Picos:	89,00	
» 65. Navedo:	135,00	
» 66. Rivilla-Burón:	42,00	
» 67. El Capricho:	1.822,00	
» 68. La Faya:	81,00	
» 69. La Parra:	95,00	
» 70. Orria:	1.061,00	
» 71. El Basín:	305,00	
Estación de Puente de los Fierros. Altitud = 515,59.		
T. n.º 72. Fresno:	197,00	
» 73. Robledo:	116,00	
» 74. Padrones:	80,00	
» 75. Renuera:	110,00	
» 76. Congostinas:	50,00	
» 77. La Figarina:	137,00	
» 78. Las Campas:	80,00	
» 79. La Canal:	125,00	
Estación de Campomanes. Altitud = 420,75.		
Fin de la Bajada.		
Estación de Pola de Lena. Altitud = 351,58.		
Total:	Metros.	25.347,55

Figura 3. Relación de túneles de la Rampa, entre Busdongo y Campomanes. Todos los subterráneos fueron bautizados. Muchos de sus nombres corresponden al del lugar donde se establecen, incluso a veces al mismo prado bajo el que se excavaron. Otras denominaciones aún no han sido totalmente investigadas y sin duda su estudio supondría un interesantísimo trabajo de toponimia. (Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España: Itinerarios descriptivos de su red, Madrid, 1930. Museo del Ferrocarril de Asturias, FA39)

toda Asturias. No era la menor la del desarrollo de un incipiente turismo:

«Ya tenemos comunicación directa por el ferro-carril hasta el mar. Hoy se ha inaugurado la vía desde La Pola hasta Gijón, en medio del regocijo público. La apertura de la línea ha de producir grandes ventajas a Asturias, no siendo pequeña la de la concurrencia de bañistas a esta deliciosa costa. El viaje desde Madrid se hace directamente, no habiendo necesidad de ir en diligencia más que tres horas. Mucho se ha murmurado de la empresa constructora, pero es lo cierto que ha hecho milagros, y apenas se comprende quo en las circunstancias actuales haya quien se dedique a hacer obras que no sabemos cómo se sostendrán. En Gijón se aguarda la llegada de numerosos bañistas».⁴

Con la vista puesta en la apertura de la línea de Gijón a Pola de Lena, Noroeste encarga doce locomotoras de usos múltiples, de la ya citada constructora belga Saint Leonard, con la que el director Melitón Martín tenía sin duda relación. Las siete primeras fueron desembarcadas en Gijón en 1874. Recibirían los nombres de «Asturias», «Avilés», «Lena», «Nora», «Ibuerna», «Campomanes» y «Musel», inequívoca muestra de su asturiano destino. Con estas máquinas como principal fuerza de tracción, numeradas 201 a 207, se inauguró la línea de Asturias, y aquí seguirían, aisladas, hasta la apertura del puerto de Pajares en 1884.

Eran de un modelo de tres ejes motores y tanques laterales del llamado sistema «Vaessen», denominación debido al director gerente de la empresa J.H. Vaessen, que debía estar bastante orgulloso de su invento, y que había conseguido vender un gran lote al ferrocarril de Alar del Rey a Santander. Diseño relativamente atrevido para la época, pretendía solucionar el difícil perfil de la línea asturiana y facilitar el paso por las curvas. Sin duda, Pajares era uno de sus destinos previstos. Para ello, las locomotoras, como ya hacían las del ferrocarril de Langreo por razones similares, cargaban el agua en tanques laterales para aumentar el peso y adherencia. También disponían de un carro delantero con un sistema que, en teoría, habría de facilitar el paso seguro por curvas cerradas. Su peso total en servicio era de 50 toneladas, con una carga máxima en cada eje motor de 13 toneladas.

Sin embargo, estas máquinas belgas frustraron pronto las esperanzas puestas en ellas y dieron enseguida bastantes problemas. De hecho, entre 1888 y 1889 ya fueron todas ellas vendidas, algunas para desguace, escasísimo tiempo de vida para una locomotora de vapor, que demuestra su indudable fracaso técnico. Es posible que estas malas máquinas fueran una de las causas que contribuyeron a la temprana quiebra de la empresa, junto con la debilidad de los carriles de Duro y a las graves dificultades financieras de la compañía, que unos tráficos demasiado contenidos no contribuyeron a evitar.

4 «Ferro-carril de Asturias», *Gaceta de los Caminos del Hierro*, año XIX nº 31, 2 de agosto de 1874.

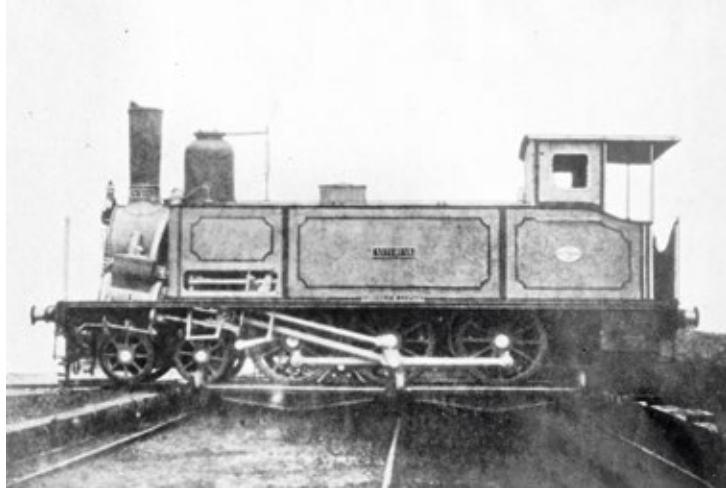


Figura 4. Fotografía de fábrica de la locomotora número 201 «Asturias», primera de las máquinas belgas construidas por St. Leonard en 1874 para el ferrocarril del Noroeste, destinadas a la línea de Gijón a Pola de Lena. Con estas máquinas se inauguró este tramo, donde seguirían aisladas hasta la apertura del puerto de Pajares en 1884. Eran de un modelo del llamado sistema «Vaessen», que no daría buen resultado. Por ello las doce unidades construidas serían pronto dadas de baja, lo que explica que existan tan pocas imágenes de esta serie. (Cortesía Fernando Fernández Sanz)

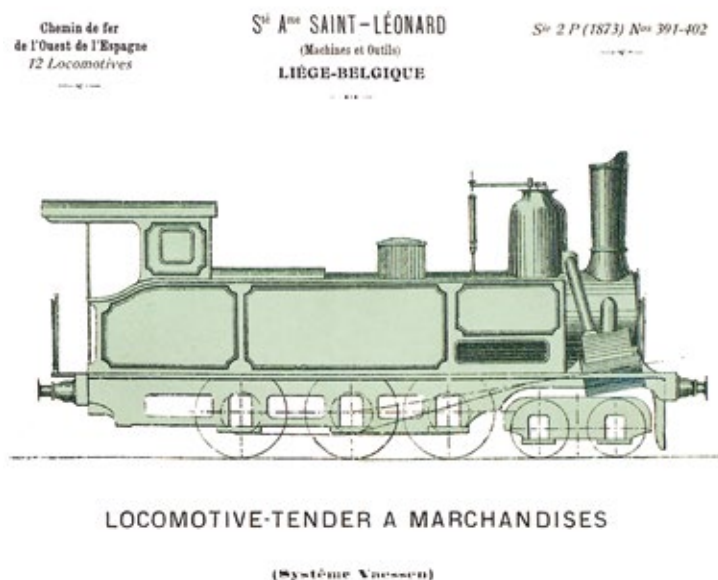


Figura 5. Esquema de las locomotoras sistema «Vaessen» del ferrocarril del Noroeste según el catálogo de la Société Anonyme de St Leonard, Liege (Belgique), 1903. (Fondo Universitat Politècnica de Catalunya, biblioteca C. Terrasa, FA 629.3 SOC)

Sea como fuere, a los habituales esfuerzos que exigía al personal el difícil servicio en estas locomotoras, se sumó el deficiente estado de las instalaciones del ferrocarril. Así, por ejemplo, todavía en 1877, tres años tras la apertura, la estación de Pola de Lena, terminal de la línea de Gijón, estaba a medio hacer y mal dotada, lo que dificultaba notablemente los trabajos del personal, sobre todo el de las locomotoras. Como relataba la Revista de Obras Públicas:

«En la estación de Pola de Lena se está construyendo el muelle descubierto de mercancías, que debe ser terminado en breve, y que es preciso en esta localidad. Faltan también la cochera de carruajes y la rotonda de máquinas. Para hacer girar éstas se ha establecido una placa provisional. Falta también por construir el depósito de

carbón, la fosa de picar el fuego, la grúa hidráulica y el depósito de agua, del que sólo hay ejecutada la torre de fábrica, faltando las cubas de palastro, el pozo o toma de aguas y la locomóvil, con otros accesorios. La conclusión de esta toma de agua es indispensable, porque para abastecer las locomotoras hay que ir hasta la Requejada, kilómetro 12, lo que ocasiona retrasos en marcha. Por otra parte, si ocurre alguna interrupción, la máquina de reserva que hay en esta estación no puede surtir de agua sino gastando mucho tiempo, porque la alimentación tiene que hacerse a brazo».⁵ ■

⁵ «Ferrocarriles del Noroeste, Línea de Asturias, Sección de Pola de Lena a Gijón», *Revista de Obras Públicas*, Tomo XXBV, núm. 13. Madrid 1 de julio de 1877.

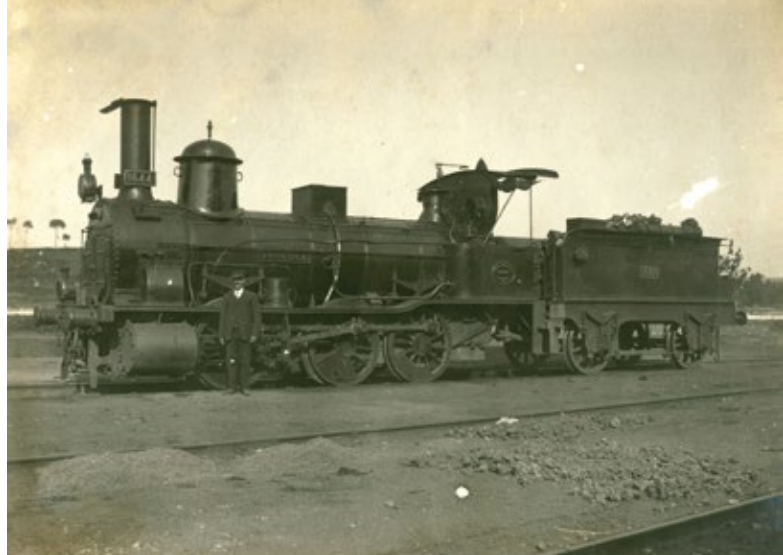


Figura 6. Locomotora «Astorga», de la serie inicial de siete locomotoras que el ferrocarril del Noroeste adquirió para servicio de sus líneas gallegas y asturianas. Fueron construidas por Koechlin en Francia en 1865. A Asturias no llegarían hasta una década después, debido al retraso en la apertura del ferrocarril de Pola de Lena a Gijón. (Original de la colección del Museo del Ferrocarril de Asturias, reg. P.37.12.4977)

3. LAS LOCOMOTORAS DE AGL

La crisis de la compañía del Noroeste obligó finalmente a su incautación por el Estado⁶ en 1878, para posibilitar proseguir la explotación y terminar las obras pendientes, incluyendo el puerto de Pajares, que estaba apenas iniciado. Un Consejo de Incautación se encargó de gestionar las líneas hasta que en 1880 las concesiones se traspasan a una nueva compañía, la denominada de «Asturias – Galicia – León». Esta entidad era, en realidad, una unión de empresas de capital francés, en la que el todopoderoso Ferrocarril del Norte de España, que tanto deseaba hacerse con las líneas del Noroeste para completar su monopolio, tenía una influencia escasamente velada.

Tanto el Consejo de Incautación como Norte activaron las obras. Así, el 23 de enero de 1881 una locomotora pudo recorrer por primera vez la prolongación del ferrocarril desde la Pola hasta Fierros. Se había buscado ese propósito, para ese simbólico acto, a la Vaessen que portaba el nombre de «Lena». Aunque se trataba de un tren de trabajos con tres plataformas con ladrillos, a él se unió otro vagón descubierto sobre el que viajaron, sin duda que con no poco alborozo, varios empleados y «otras personas», que suponemos eran próceres del concejo. El 28 siguiente se hicieron las pruebas de los puentes. Para ello, se usó una de las dos locomotoras potentes y pesadas, de cuatro ejes, que A.G.L. había adquirido muy poco tiempo atrás en Alemania. Eran las bautizadas como «Busdongo» y «Trubia», construidas en Chemnitz por Hartmann.

Esas dos locomotoras fueron las primeras adquiridas por A.G.L. para sustituir a las deficientes belgas Vaessen, en previsión del aumento de tráficos que sin duda causaría la apertura de las líneas de Asturias y Galicia, en cuyas

obras se trabajaba con intensidad. A.G.L. había apostado por tipos en los que se apreciaba perfectamente la influencia de Norte, y resultaban diseños ya conocidos en este ferrocarril. Esto dice mucho de cómo Norte estaba influyendo a todos los niveles en la empresa en previsión de su compra, adquisición que, en efecto, se produciría en 1885.

De las tres series encargadas, una se destinaba para viajeros. Eran máquinas de tipo 220, es decir, de sólo dos ejes motores con ruedas de gran diámetro, aptas para desarrollar buena velocidad pero con trenes ligeros. Se fabricaron veinticuatro de estas elegantes máquinas por Hartmann, entre 1882 y 1884. Fueron bautizadas todas con nombres de personajes históricos españoles, desde «Magallanes» a «Berruguete», pasando por «F. Luis de León» y «Hernán Cortés». Tras su llegada asumirían trenes de viajeros tanto por el interior de Asturias como por el puerto de Pajares. Sin embargo, su escasa potencia no les permitió un eficaz papel en las durísimas rampas payariegas.

Otro segundo conjunto de locomotoras venía representado por otras nueve potentes unidades entregadas en 1884. Eran de tipo 040, es decir de cuatro ejes motores, idénticas las dos «Busdongo» y «Trubia» que ya citamos y con ellas se pretendía hacer frente a los tráficos de mercancías. Eran máquinas fabricadas también por la alemana Hartmann, pero bebían de diseños franceses. Se trata de las famosas «Verraco», apodo debido al característico sonido que producía su sistema de freno, que algunos asociaban al gruñido de un cerdo en celo.

No es casualidad que resultaran idénticas a otras ya adquiridas por Norte, que con la previsión de adquirir las líneas gallegas y asturianas, deseaba disponer de mate-

⁶ *Gazeta de Madrid*, AÑO CCXVII, núm. 42, 11 de Febrero de 1878.

rial igual al que ya tenía, conocido y fiable. Realmente fueron un acierto, y durante más de cuarenta años estas locomotoras protagonizarían la tracción de los trenes de mercancías por Asturias y Pajares, constituyendo, desde el punto de vista de la historia industrial de Asturias, uno de sus hitos básicos.

El tercer lote encargado por A.G.L. fue construido entre 1881 y 1883, a la par para cumplir plazos, por dos fábricas alemanas. Esslingen y la ya conocida Hartmann. Eran treinta y seis fiables locomotoras 030, es decir de tres ejes, diseñadas específicamente para prestar servicios mixtos, por lo que resultaban igualmente aptas para arrastrar trenes de viajeros y de mercancías. De un modelo bastante moderno para aquella época, estaban dotadas de mejoras como el escape variable. En Asturias, sería habitual identificarlas como las «alemanas».

La empresa, que repartiría el lote por sus líneas asturianas y gallegas, optó por bautizarlas con personajes históricos, muchos de ellos personas oriundas de ambas regiones. Así, las primeras, construidas por Esslingen, recibirían, no por casualidad, los nombres de «D. Pelayo» y «Jovellanos». Ambas serían las escogidas para tener el honor de remolcar el tren inaugural de la vía férrea por Pajares el 15 de agosto de 1884, fecha en la que Asturias rompía la secular muralla que tanto dificultaba su comunicación terrestre con el resto de España.

A partir de esa fecha, y hasta la puesta en servicio definitivo de la electrificación de La Rampa en 1925, las locomotoras de vapor cruzarían constantemente puerto, arrastrando penosamente trenes de viajeros y mercancías sin cesar, con apenas unas pocas horas sin circulaciones cada noche para los mantenimientos más urgentes de la vía. El esfuerzo que ello suponía para el personal que mantenía y manejaba las máquinas, constituye, sin duda, uno de los grandes hitos del ferrocarril español. ■

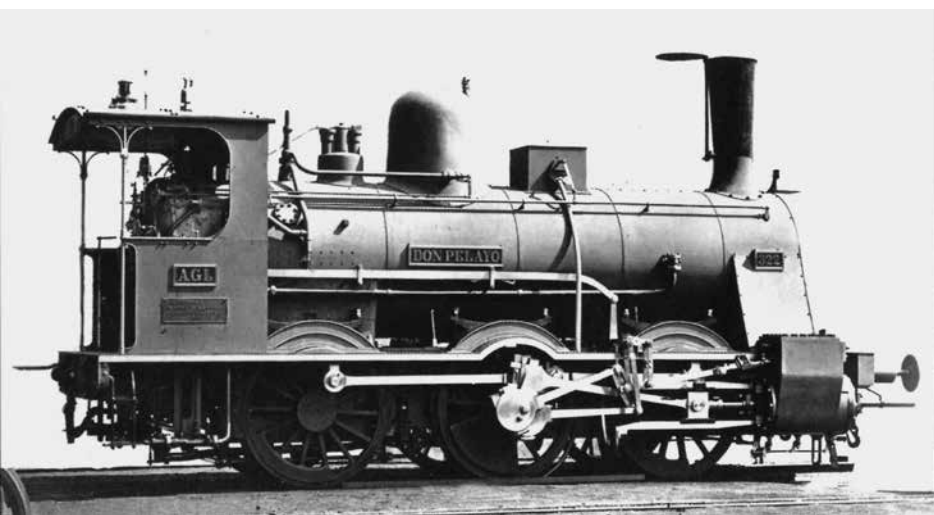


Figura 7. Fotografía de fábrica de la locomotora «Don Pelayo», primera de la serie de 36 estupendas locomotoras que los fabricantes alemanes Hartmann de Chemnitz y Kessler de Esslingen suministraron para la Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León (A.G.L.). Con ese nombre en sus placas, no es extraño que esta máquina, junto con la bautizada «Jovellanos» remolcaran el tren que la Familia Real en su interior, inauguró el puerto de Pajares el 15 de agosto de 1884. (Cortesía Fernando Fernández Sanz)

4. LAS LOCOMOTORAS DEL NORTE

En marzo de 1885, como ya se veía venir desde hacía tiempo, la compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, abreviadamente Norte, se hace con las líneas de Asturias, Galicia y León. Dada su influencia en la compra de las tres series principales ya mencionadas, no es raro que Norte no modificara sustancialmente el parque de locomotoras para servicio habitual en Pajares. Así, junto con las tres series adquiridas por AGL, también arrastrarían trenes por La Rampa las antiguas inglesas Neilson y francesas Koechlin del Noroeste datadas en 1863 y 1865. Obviamente, también rodaron a lo largo de los años otras unidades del amplio y heterogéneo parque de la compañía. Fue el caso de las pequeñas 030T fabricadas por Schaeffer en 1864 que, por su pequeño tamaño, se usarían

en 1888 para prestar servicio provisional en la variante de curvas muy cerradas que hubo de instalarse para suplir al puente de Matarredonda, arrastrado por una avalancha de nieve.

Los diferentes tipos de locomotoras podían arrastrar por la rampa continua del dos por ciento y curvas de 300 metros de radio del puerto, trenes más o menos pesados y a mayor o menor velocidad, según fuera su tipo. La velocidad de itinerario, es decir, la velocidad media prevista en los horarios para el correo, que era el tren de viajeros más rápido, era 25 a 29 kilómetros por hora entre Fierros y Busdongo. Eso implicaba que, para los 43 kilómetros entre ambas estaciones, incluyendo las paradas para



Figura 8. Desde la estación de Puente de los Fierros el fotógrafo pudo captar un tren de viajeros bajando cautelosamente la pendiente con una locomotora Hartmann 220 en cabeza. A pesar de la cercanía en línea recta, al tren aún le restan casi dos kilómetros de recorrido para llegar a la estación. A ella llegará tras un prolongado descenso con giro de más de 180 grados por el interior de los célebres túneles de Orriá y El Batán. (*Postal comercial, original de la colección del Museo del Ferrocarril de Asturias, reg. P.1.11.42*)

aguadas, cruces y alcances con otros trenes, el correo emplease dos horas. Los trenes mixtos, que no superaban en ningún caso los 25 kilómetros a la hora, empleaban dos horas y media. Los de mercancías, con velocidades grafiadas de alrededor de 15 kilómetros por hora, 20 en el mejor de los casos, podían emplear hasta cuatro horas en su penosa ascensión.

Respecto de las cargas, las máquinas más antiguas apenas podían remolcar entre Fierros y Busdongo, a la velocidad de itinerario, trenes de viajeros de 70 toneladas. Las 220 Hartmann se atrevían sólo con 85. Las 030 «alemanas» como la «D. Pelayo», más potentes, remontaban el puerto con viajeros de 110 toneladas. En aquellos años finales del siglo XIX, eso suponía que una locomotora antigua difícilmente podía arrastrar más de cinco de los pequeños coches de dos ejes que componían los trenes correos y mixtos. Una «alemana» llegaba a los ocho o nueve.

En lo que se refiere a los demás trenes de mercancías, las locomotoras 030 «alemanas», aptas como hemos dicho para servicios mixtos, se atrevían con 135 toneladas subiendo hasta Busdongo; esto equivalía sólo a unos ocho o nueve vagones. Por su parte, las «verraco» y otros tipos de cuatro ejes motores diseñados específicamente para trenes de mercancías podían remolcar entre 180 y 200 toneladas.

Estas limitaciones de tracción llegaron a suponer un gran cuello de botella, sobre todo para los trenes de mercancías, tan numerosos por Pajares, porque el puerto era, en realidad, la única salida de las producciones mineras e industriales de Asturias hacia el resto de España. La Rampa admitía en estas condiciones, como máximo, un tráfico ascendente diario de unas 2.000 toneladas, muy justo para las crecientes demandas de Asturias ya entrado el siglo XX.

Por todo ello, no era raro que, para poder arrastrar convoyes más largos y pesados, la primera solución fuera colocar en cada tren dos locomotoras, que podían remolcar juntas casi el doble de carga, en concreto hasta 320 toneladas. En Pajares, normalmente esta segunda máquina se colocaba al final del tren, en lo que se conocía como «doble tracción por cola», para evitar así sobreesfuerzos a los enganches. Sin embargo, esa disposición añadía aun mayor penosidad al personal, especialmente al de la segunda locomotora, por el problema de los humos.

Ciertamente el humo se había manifestado desde el principio de la explotación del puerto como una de las mayores dificultades de la tracción vapor. Cada locomotora que subía las duras rampas, a toda máquina literalmente, expulsaba densas nubes sulfurosas producto de la combustión del carbón, que convertían a los túneles (que suponían más de la mitad del recorrido) en verdaderas cámaras de gas, especialmente los que por su disposición en curva tenían mala ventilación. Y si el humo acumulado resultaba tan molesto y peligroso para el propio personal de la máquina, no lo era menos para los frenistas que subían en las precarias garitas abiertas de los vagones para asegurar el frenado a mano del tren, ni para el personal de los furgones ni, desde luego, también para los viajeros.

Javier Marquina, que llegó a ser director de la compañía del Ferrocarril del Norte, describe la situación admirablemente:

«Los que hace años hayan hecho el viaje de regreso de Asturias, recordarán, seguramente, con qué angustia se salía de Puente de los Fierros y se metía uno en aquellos famosos y temibles túneles del puerto, empezando por los de Oria y El Batán, que después de unos minutos de ahogos y apuros, le colocaban a uno, como por sorpresa, encima de la estación de Fierros, de la que acaba-



Figura 9. Un tren de mercancías, ya casi a punto de coronar el puerto, atraviesa el paso a nivel de la carretera de Castilla entre los túneles Canto del Estillero y Loma del Asno. La densa nube de humo que, tras el paso del convoy, aún sigue saliendo del túnel, denuncia las penosas condiciones de trabajo del personal de los trenes de vapor por Pajares.
(*Postal comercial, original de la colección del Museo del Ferrocarril de Asturias, reg. P.2.22.160*)

ba de salir, y que quedaba, allá abajo, reluciendo al sol, como una figura de Nacimiento, mientras el tren continuaba, al acompasado jadeo de sus dos locomotoras, su penosa ascensión. A lo largo de ella ¡cuántos sofocos, cuántos ahogos y sudores! Los niños lloraban, los mayores tosían, estornudaban otros y se abalanzaban, en cuanto se salía del túnel, a abrir ventanillas, que la mayor parte de las veces quedaban a medio abrir porque el tren se metía en otro túnel... y el humo avanzaba poco a poco por el pasillo, invadiendo todo el coche, la lámpara de aceite se iba apagando (por falta de oxígeno) y la oscuridad lo llenaba todo...

Y si esto decimos de los viajeros, ¿qué no se dirá del personal del tren, y sobre todo del de la máquina auxiliar de la doble tracción por cola? ¡Cuántas asfixias en aquel terrible túnel de La Sorda, en aquel fatídico túnel 44 de tan difícil ventilación! Cuántas veces se ha tenido que apoyar el palo de la escoba contra la pared del túnel para apreciar si la máquina avanzaba o retrocedía, pues estaba sumida en una endiablada danza, en un fatídico patinaje en el que parecía que iba a quedar deshecha, teniendo (el maquinista) que abrir la puerta del hogar para poder ver la aguja del manómetro que iba siempre, siempre, hacia abajo, manómetro que se tapaba frecuentemente con la gorra para librarse de su terrible acusación... y se seguía tirando, tirando, mientras el óxido de carbono abrasaba los pulmones y las orejas se iban calentando hasta casi cocer...».⁷

Norte iría adoptando diversas medidas para intentar hacer frente a los problemas de escasa capacidad y

penosidad que la tracción vapor suponía por Pajares. El recurso a locomotoras más poderosas se descartó por varias razones. Por un lado, la existencia de puentes metálicos que limitaban el peso de las máquinas. Por otro, locomotoras más potentes implicarían un aumento del esfuerzo en los enganches en trenes pesados, con catastrófico peligro de rotura. Finalmente, y muy importante, mayor potencia implicaba mayor consumo de combustible y eso significaba más humo aún.⁸

Ante ello, se optó por mejorar, en lo posible, las condiciones de la combustión de las máquinas en doble tracción, siguiendo la práctica para reducir las emisiones seguida en los grandes pasos ferroviarios alpinos a los que tanto se parece Pajares. A título de ensayo se llegó a instalar una especie de prolongación de la chimenea tumbada sobre la caldera para reducir el humo que llegaba a la cabina. Otras mejoras intentadas, afectaron al establecimiento de comunicación directa entre las locomotoras de cabeza y cola por medio de un telégrafo eléctrico para mejorar la sincronización del servicio.

Como colofón a estas precarias mejoras, a finales de la primera década del siglo XX, Norte encargaría un lote de doce locomotoras de vapor, similares a las «verraco» que tan buenos resultados estaban dando en el puerto, pero mejoradas con algunos avances, especialmente el recalentador de vapor, que por entonces era una novedad. Con ellas se pretendía reducir en lo posible los humos y obtener, de paso, una economía de combustible.

Nada de ello realmente significó una eliminación del problema del humo, que siguió torturando al personal y a los viajeros que subían el puerto, ni permitió el aumento de capacidad de la vía que la economía asturiana precisaba para desarrollarse con normalidad. ■

⁷ Pedro Aza Díaz y Javier Marquina, *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939)*. (Madrid: Ed. Espasa Calpe, 1940).

⁸ Felix Boix «Nota sobre los medios de aumentar la capacidad de tráfico de la subida de Pajares», *Revista de Obras Públicas*, número 1638, 14 de febrero de 1907.

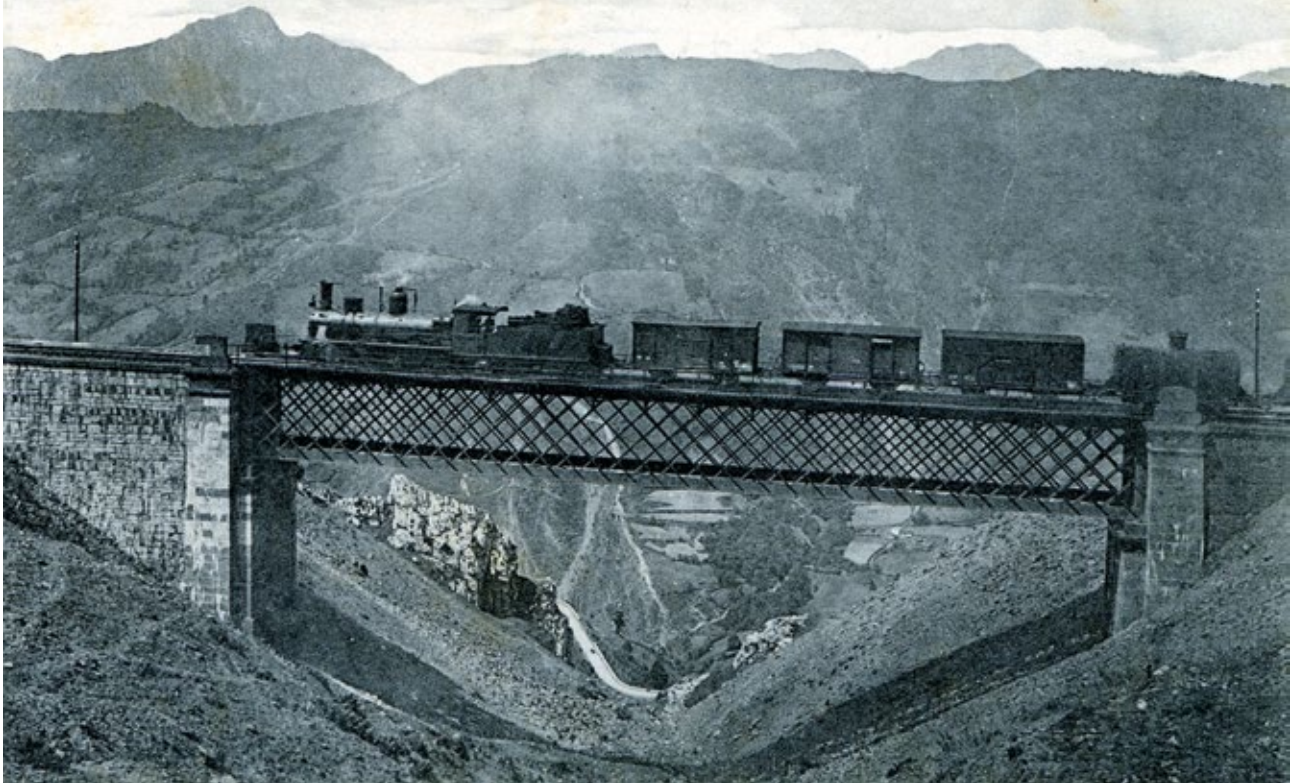


Figura 10. Una de las potentes «verraco» de cuatro ejes remonta Pajares con un mercancías. Está cruzando el reconstruido viaducto de Matarredonda. El original fue arrastrado hasta la carretera situada al fondo de la vaguada por una avalancha causada por la «nevaona» de 1888. (Postal comercial, original de la colección del Museo del Ferrocarril de Asturias, reg. P.3.3.169)

5. EL SERVICIO EN LAS LOCOMOTORAS DE VAPOR POR EL PUERTO DE PAJARES

Como tantas cosas del pasado, es difícil hacerse hoy una idea exacta de lo que suponía el durísimo trabajo en aquel tiempo en los trenes por Pajares. Gente de todos los oficios pasaba la mayor parte de su vida en el puerto por y para el ferrocarril. Frenistas en las garitas, jefes de tren en los furgones, interventores en los coches, obreros de vía y obras en las asillas, jefes, factores y mozos en las estaciones, enganchadores y guardagujas en las vías, guardesas en los pasos a nivel... Todo un conjunto de labores especializadas, con jornadas interminables, mal pagadas y sometidas a una disciplina casi militar. Cientos de personas que, con su esfuerzo anónimo, permitieron que los trenes siguieran circulando cada día.

Sirva el personal de tracción, como ejemplo de estas tareas. La pareja de maquinista y fogonero que pasaba su vida a bordo de locomotoras que apenas ofrecían abrigo, siempre atentos a lo que la máquina y el tren demandaban.

El fogonero debía encargarse, esencialmente, de que la caldera siempre tuviera la presión necesaria para prestar servicio y, para ello, tenía que ocuparse de alimentar el hogar paleando combustible (normalmente carbón y no muy bueno) en el momento y cantidad precisa, que para remontar el puerto era una cantidad enorme. Además,



Figura 11. La principal obra de fábrica de Pajares, el viaducto de Parana, sostiene un tren ascendente de mercancías remolcado por una «verraco». Este espectacular puente fue proyectado en los talleres de Eiffel y es una de sus obras más atrevidas, a la par que más desconocidas a nivel internacional. Colocado en curva de 300 metros y rampa de 20 milésimas, sobrevivió en servicio hasta los años posteriores a la Guerra Civil, cuando fue sustituido por un pedraplén para permitir el paso de nuevas locomotoras eléctricas más pesadas. Sus pilares de celosía aún permanecen allí enterrados. (Postal comercial, original de la colección del Museo del Ferrocarril de Asturias, reg. P.3.4.174)



Figura 12. A pesar de la leyenda de la postal, se trata en realidad de la estación de Linares donde un variopinto mercancías espera un cruce. Lo encabezan dos «verracos», una de ellas sin duda de retorno, probablemente de dar una doble tracción. En primer plano material de vía usado en los continuos trabajos de mantenimiento que el trazado del puerto ha exigido desde su apertura.
(Postal comercial, original de la colección del Museo del Ferrocarril de Asturias, reg. P.3.1.163)

debía verificar de continuo que la caldera dispusiera de agua suficiente para evitar que la transformada en vapor se redujera el nivel de forma peligrosa, usando bombas o inyectores para reponerla. Entre muchas otras ocupaciones, debía hacerse cargo del freno del tender en caso necesario, engrasar cuando así se le requiriera, colaborar con el maquinista en la observación de las señales, limpiar el fuego, cargar agua y carbón en el tender y, en fin, cualquier otra tarea precisa para que la caldera sobre todo y la locomotora en general prestara servicio con regularidad.

El maquinista era quien gobernaba la máquina. Sólo llegaba a maquinista quién tras una carrera de años de trabajo como fogonero, demostraba que tenía los conocimientos y la pericia suficiente para tan importante labor. No era para menos, porque en manos del maquinista estaba, literalmente, la vida de todos los que viajaban en el tren, en una época en la que no se contaba con más mecanismo de seguridad adicional que su propia responsabilidad. El maquinista tenía como obligación básica manejar la locomotora de tal forma que se cumplieran los horarios y cargas previstos. Para ello, debía atender y respetar las señales e indicaciones del personal de las estaciones y la vía, accionando el regulador del vapor y la palanca de cambio de marchas, para conseguir obtener la mayor potencia y la más regular velocidad, siempre con el menor consumo de vapor. También debía controlar el frenado del tren en las pendientes, sincronizando los mecanismos de la locomotora con los frenos servidos a mano en los vagones, todo a base de señales con el silbato. La comunicación, en muchos casos ya sin palabras, de la pareja de conducción era casi también una condición imprescindible para obtener de una máquina tan temperamental como la locomotora de vapor lo que podía dar.

Si llevar un tren exigía tanto cuando la locomotora, los vagones, la vía y el clima estaban en sus más óptimas condiciones, si alguna de estas variables se torcía, que era lo más habitual, las cosas se complicaban aún más. Y Pajares tenía de todo: rampas pronunciadas, curvas cerradas, largos túneles con desprendimientos, máquinas mal mantenidas, carbón de variable calidad, vagones con defectos en rodaje y enganches, vías agotadas, lluvia, frío, nieve...

Si manejar cualquier locomotora es un verdadero arte, que sólo se logra tras largos años de experiencia y un profundo conocimiento de la máquina y la línea, en Pajares el arte del vapor llegó a sus máximas expresiones.

Pocos autores, sin embargo, se preocuparon de recoger las vivencias y testimonios de aquellas personas anónimas, muchas de cuyas experiencias se han perdido para siempre. Una de las escasas excepciones fue Luis Zurdo Olivares, maquinista de Norte desde 1872. Represaliado por sus actividades sindicales y políticas, desarrolló luego de forma autodidacta una amplia labor editorial. Zurdo conoció de primera mano el trabajo en las locomotoras en Pajares, porque trabajó en ellas cuando solicitó destino en Asturias a finales de los años 80 del XIX.

Algunos de sus cortos relatos, introducidos como notas en la traducción que realizó en 1905 del libro «La máquina locomotora, manual práctico» de Edouard Sauvage, merecen ser reproducidos literalmente:

«Ahora, que el secreto no puede comprometer a nadie, diré en mi proyectado libro original, como procedíamos cada noche en la estación de Puente de los Fierros para ascender las penosas



Figura 13. Un tren de mercancías entra en la estación de Navidiello, tras salir penosamente del túnel del mismo nombre. Los sillares corresponden a los trabajos de ampliación de la longitud de las vías de la estación, que requirieron excavar un túnel gemelo a «La Polea». La aguada, el gálibo de carga para proteger los túneles y las «pitas» del personal de la estación, completan la escena.
(Original de la colección del Museo del Ferrocarril de Asturias, reg. P.37.7.4968)

y agrestes cumbres del Pajares, peligrosas por sus rampas de 20 y 30 sus 70 túneles, ninguno recto, y sus curvas de 200 con contra-carril. El reglamento manda que los enganches fuesen apretados de nuevo, allí donde la composición era definitiva, y aquel bloque de 15 unidades y 200 toneladas, no se inscribía en las curvas ni a cañonazos, por virtud de una incontrovertible ley matemática. Y como circulaban wagones de todas series, longitudes y procedencias, esperando á que en España se realice la tan deseada unificación del material fijo y móvil, el peligro era de dos órdenes, y las consecuencias, en épocas repetidas, siniestras: los patinajes, la causa. Y a pesar de todo, yo mismo aflojaba cada noche los tensores, porque estaba harto de escribir en los boletines de tracción la consabida fórmula de «El tiempo perdido, lo fue por.....etc.» ¡Suerte y tacto, de que no se cortase un tren, y bajase á estrellarse á Linares, como aquel célebre 1.252!».

«En la línea de Asturias, que sin necesidad de dobles o triples tracciones, es irrespirable el aire por la excesiva longitud y curvatura de sus 81 túneles, se ha recurrido a ese expediente, a las chimeneas prolongadas articuladas hacia atrás, y a las marchas tender adelante. Algo se ha remediado, pero las asfixias son corrientes».⁹

⁹ Edouard Sauvage, *La máquina locomotora. Manual práctico*, (Barcelona: librería Penella y Bosch, edición traducida por Luis Zurdo Olivares, 1905).



Figura 14. A las dificultades propias del trabajo en la época del vapor por Pajares se sumaban, casi todos los inviernos, las fuertes nevadas. Los temporales obligaban al uso masivo de mano de obra para despejar las vías, toda vez que el puerto era la única arteria que unía Asturias con el resto de España y cada día de cierre tenía una enorme repercusión económica. Los obreros para «espalar» la nieve, se solían contratar eventualmente entre los propios habitantes de la zona. H. 1910.
(Original de la colección del Museo del Ferrocarril de Asturias, reg. P.37.15.4983)



Figura 15. La estación de Pajares entre la nieve. Las dos locomotoras de vapor a la derecha de la imagen están unidas por sus tenderes, lo que demuestra que se trata de «exploradoras», es decir máquinas que, en días de nevada, recorrían continuamente las vías del puerto para intentar mantenerlas despejadas. H. 1915.
(Original de la colección del Museo del Ferrocarril de Asturias, reg. 15.38)

Por su parte, en su celebrado libro autobiográfico «Veinte años de vida ferroviaria, memorias de un maquinista», Zurdo describe también otros episodios de su paso por el puerto a finales de la década de los ochenta del XIX. Su visión de la célebre «nevaona» del 88, muestra la sorpresa que le causó, como recién llegado a Asturias, el impresionante trazado de la divisoria ferroviaria astur leonesa.

«El invierno se presentó por aquellas serranías cruel y duro. Una grande y memorable nevada cerró el puerto de Pajares, por lo que se suprimieron los trenes y se organizó la exploración con quitanieves y brigadas de espaladores.

[...] Siguió nevando: sopló furioso el vendaval y el 15 de febrero se tuvo noticia en León de que

las avalanchas y aludes habían arrancado desde cimientos el puente metálico de Matarredonda, kilómetro 62 entrada al túnel, volcado la máquina del tren 1450 num 1604 que conducían Bouha y El Pasiego, y arrasado medio pueblo de Pajares. La catástrofe presentaba caracteres de gravedad, que parece no paraba ahí.

[...] tres días después, dos máquinas acopladas por tender provistas de quitanieves, se internaban rambla abajo por el famoso túnel de la Perruca, largo de 3.077, 40 metros, y cuya boca asturiana estaba tapada herméticamente por nivea helada muralla: durante el trayecto caían sobre las deleznablez marquessinas aquellos lingotes, fantásticas estalactitas formadas por la filtración de las aguas subterráneas del macizo y fabricadas en puro hielo.

[...] Armado con largo bastón de acerada punta y alcayata, y enfundado en dormán y bota alta (las nuevas, estrenadas por reemplazo de las quemadas en el choque de Ávila) trepé con la comisión. y a las diez de una mañana de espléndido sol acometíamos el descenso por los desiertos valles del hielo ¡Ni un grito, ni un pájaro! Estaba perplejo, absorto, mudo creyéndome en los desfiladeros de la muerte, abajo; en el regazo de la vida, azul, arriba! Sacome de esta abstracción pueril Amunátegui con una valiosa lección:

- Sabe usted lo que es esto? - me dijo hurgando y trazando una circunferencia en derredor de un somero cuerpo de punta dura.
- No, señor - repuse yo ¿El extremo de un poste telegráfico; 4 o 5 metros?
- Exactamente - me dijo - y sobre la trinchera estamos».¹⁰ ■

¹⁰ Luis Zurdo Olivares, *Veinte años de vida ferroviaria. Memorias de un maquinista*. (Barcelona: Imprenta de Henrich y Compañía, 1911), 188 y ss.

6. EL FIN DEL VAPOR EN PAJARES

En la segunda década del siglo XX resultaba más que obvio que las dificultades de la tracción, en un paso tan difícil y de tanto tráfico como Pajares, no se podían resolver con locomotoras de vapor. Ninguna de las opciones de mejora intentadas se había demostrado viable y los continuos incrementos del tráfico exigían una solución definitiva. Con los avances tecnológicos que se iban produciendo, y vista la experiencia aplicada en otros pasos de montaña europeos, singularmente los alpinos, parecía claro que sólo la electricidad permitiría un avance sustancial.

Por ello, no es de extrañar que la electrificación de la tracción en Pajares estuviera ya decidida en 1918 y Norte la acometería con ayuda del Estado. Era la primera obra de este tipo e importancia que se llevaba a cabo en España y en 1924 doce locomotoras eléctricas de 3000 voltios en corriente continua, de dos tipos diferentes ambos de tecnología americana, ya estaban circulando por La Rampa. El 1 de enero de 1925 comenzaron oficialmente el servicio comercial. Con ellas se incrementó de forma enorme la capacidad de transporte de la vía y se desterró el penosísimo trabajo en las máquinas de vapor. Desaparecieron de los túneles del puerto los humos y los ahogos para el personal y los viajeros.



Figura 16. Locomotora eléctrica 6102 en Pola de Lena en cabeza de un tren de mercancías. La electrificación del tramo entre Ujo y Busdongo, puesta en servicio oficial el 1 de enero de 1925, puso fin a la época del vapor en el puerto. En pocos lugares estaba más indicada la electrificación de la tracción que en Pajares, y aunque las máquinas eléctricas permitieron evitar la enorme penosidad del trabajo en las locomotoras de vapor en la línea, en realidad su implantación se debió sobre todo a razones económicas: el vapor simplemente no podía hacer frente a los crecientes tráficos. (Original de la colección del Museo del Ferrocarril de Asturias, reg. P.85.9312)

Desde esa fecha las locomotoras de vapor ya sólo circularían por Pajares para su traslado o en caso de estricta necesidad, como sucedería en los momentos de restricciones eléctricas en la posguerra.

Las locomotoras de vapor más características que habían servido en Pajares durante cuatro décadas, correrían suerte diversa. La mayor parte de las ligeras y poco potentes veinticuatro 220 de viajeros serían retiradas en los años treinta. Sólo la Guerra Civil permitiría a nueve de ellas sobrevivir algunos años más y llegar a formar parte de Renfe en 1941. A finales de los años 50 todas habían desaparecido ya.

Sin embargo, las potentes 040 «verraco», tanto las originales de A.G.L. como las aportadas luego por Norte, pasarían en su totalidad a Renfe, permaneciendo en servicio repartidas por toda la geografía nacional, hasta incluso los años sesenta del siglo XX. Tristemente, solo tres se han preservado. Una de ellas, adquirida por Norte a Hartmann, de nombre «El Cavado», sobrevivió mila-

grosamente en discretas tareas de maniobra en el pozo Olloniego de Hunosa hasta los años setenta. Aunque en muy mal estado, de allí fue rescatada por el Museo del Ferrocarril de Asturias, que la conserva celosamente en Gijón, a la espera de una futura restauración que permita ponerla a disposición de la sociedad como merece.

De las eficaces 030 «alemanas», responsables de la mayor parte de los trenes de viajeros por el puerto hasta la electrificación, sólo se conserva una, la «Varela de Montes». Es gemela de la celeberrima «D. Pelayo», que inauguró arrastrando el Tren real el puerto de Pajares en agosto de 1884 y que tan negligentemente fue desguazada en 1983.

La «Varela de Montes», perfectamente restaurada, permanece hoy orgullosa en el más preferente lugar de la exposición del Museo del Ferrocarril de Asturias, el lugar al que indudablemente se ha hecho acreedora como representante de aquellas máquinas y, sobre todo, de aquellas personas, que a través de las vías de Pajares cambiaron la historia de Asturias para siempre. ■

Figura 17. La locomotora «Varela de Montes», conservada en el Museo del Ferrocarril de Asturias, restaurada al aspecto que mantuvo durante su época en manos de la compañía del Norte, entre 1885 y 1941. La «Varela de Montes» estuvo trabajando al servicio de la minería en Mieres hasta los años 70 del siglo XX, cumpliendo casi noventa años en servicio. Única preservada de su tipo, se trata de una de las piezas más relevantes del patrimonio industrial y ferroviario español. (Fotografía del autor)

