

VINDONNUS

REVISTA DE PATRIMONIO CULTURAL DE LENA

Revista de padremuñu cultural de Llena

Trajes tradicionales en Llena. Los orígenes de la indumentaria tradicional de los grupos folclóricos | El jardín de la Casa Benavides. Una visión revisada de un espacio ajardinado único | Estaciones de ferrocarril en la Rampa de Pajares (2). El siglo xx. Electrificación y gestión estatal | «El guetu de Retruyes» y «Los pelos del filanguiru». El habla de Lena en dos poemas de Alfredo García Dóriga

NA COREXA. MEMORIA GRÁFICA DE LENA: LA FUENTE DE LOS CUATRO CAÑOS DE LA POLA | LA INFLUENCIA DEL COLEGIO DE EL PILAR EN LAS CUENCAS MINERAS | NOTAS SOBRE LA HISTORIA DEL ASILO Y RESIDENCIA DE ANCIANOS «CANUTO HEVIA» | L'ASCUELA CASORVÍA



ÍNDICE

-5- **Presentación / Entamu**

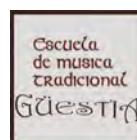
ARTÍCULOS

- 6- **Trajes tradicionales en Llena**
Los orígenes de la indumentaria tradicional de los grupos folclóricos
Aurelia Villar Álvarez, Mari Ángeles Nespral Prada, Tania García Nespral
- 34- **El jardín de la Casa Benavides**
Una visión revisada de un espacio ajardinado único
José Valdeón Menéndez
- 50- **Estaciones de ferrocarril en la Rampa de Pajares (2)**
El siglo xx. Electrificación y gestión estatal
José María Flores
- 68- **«El guetu de Retruyes» y «Los pelos del filanguiru»**
El habla de Lena en dos poemas de Alfredo García Dóriga
José Fernández Fernández

NA COREXA

- 78- **Memoria gráfica de Lena: La Fuente de los Cuatro Caños de La Pola**
Miguel Infanzón González
- 84- **La influencia del colegio de El Pilar en las cuencas mineras**
Francisco Canseco, SM
- 90- **Notas sobre la historia del asilo y residencia de ancianos «Canuto Hevia»**
José Antonio Vega Álvarez
- 104- **L'ascuela Casorvía**
Rufino Ceferino Vallejo Castañón y Xulio Concepción Suárez
- 110- **LA ASOCIACIÓN**

Colaboran:



ESTACIONES DE FERROCARRIL EN LA RAMPA DE PAJARES (2)

El siglo xx. Electrificación y gestión estatal

José María Flores
Licenciado en Historia del Arte
talandoria@gmail.com



PALABRAS CLAVE: Estaciones, ferrocarril, Pajares, patrimonio histórico
KEYWORDS: Railway Stations, Railroad, Pajares, Historic Heritage

RESUMEN

La Guerra Civil española (1936-1939) actúa como un inciso, una brecha más bien, que permite diferenciar dos etapas claves en la historia de la rampa de Pajares durante el siglo xx. La primera estuvo dominada por la gestión de una declinante Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte), con el hito incontestable de la electrificación del trazado entre Ujo y Busdongo. La segunda correspondió a la administración estatal encarnada en la todopoderosa Renfe; etapa en la que se efectuaron obras de renovación y ampliación, pero también en la que comenzó el abandono y la decadencia de unos inmuebles que habían presenciado casi un siglo de trabajos, penalidades y esperanzas.

ABSTRACT

The Spanish Civil War (1936-1939) acts as a subsection, or rather a gap, which makes it possible to differentiate between two key stages in the history of the Pajares ramp during the 20th century. The first was dominated by the management of a declining Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (North), with the indisputable milestone of the electrification of the route between Ujo and Busdongo. The second corresponded to the state administration embodied in the all-powerful Renfe; stage in which renovation and expansion works were carried out, but also in which the abandonment and decline of buildings that had witnessed almost a century of work, hardship and hope began.

1. HITOS DE LA ELECTRIFICACIÓN 1918-1936

1.1. Nuevas tipologías: subestaciones y cabinas de enclavamiento

Saturado el puerto de Pajares prácticamente desde los inicios del siglo XX, fueron varias las alternativas planteadas para aumentar su capacidad; desde la incorporación de locomotoras con mayor poder de arrastre hasta el establecimiento de apartaderos intermedios, en la práctica nuevas estaciones, para reducir el intervalo entre circulaciones. Todas encontraron alguna dificultad que lastró su eficacia cuando no impidió totalmente su puesta en funcionamiento. Finalmente se llegó a la conclusión de que sólo la utilización de energía eléctrica en la tracción de los trenes permitiría solucionar el problema.

Los fundamentos de la obra se basaron en un proyecto de Ley auspiciado por Francisco Cambó, leído y discutido apasionadamente en el Congreso el 23 de mayo de 1918. Las limitaciones que las rampas asturianas imponían al tráfico ferroviario, sobre todo para los trenes de mercancías, ejercían como principal justificación para la misma. La Ley fue aprobada el 24 de julio de ese mismo año y el 5 de agosto el Consejo de Ministros autorizaba un convenio con Norte, mediante el cual, el Estado concedía a dicha sociedad un anticipo reintegrable con el que ejecutar la obra. Ésta fue adjudicada a General Electric y estaba basada en el sistema seguido en la mayor electrificación de un tendido férreo acometida hasta entonces, la de la línea Chicago-Milwaukee-St. Paul. De manera un tanto críptica, el historiador Francisco Wais señala que «el asunto sufrió alguna demora por las circunstancias del momento», efectuándose los trabajos durante los años 1921 y 1922¹. El 15 de agosto de 1924, el dictador Primo de Rivera efectuó el primer viaje oficial con tracción eléctrica, retrasando hasta el 1 de enero siguiente el inicio efectivo de la explotación con los nuevos medios².

Además de todas las ventajas aportadas por el cambio de tracción, desde nuestro punto de vista, la consecuencia inmediata de la electrificación del trazado fue la aparición en la red asturiana de ancho ibérico de una nueva tipología constructiva: la subestación convertidora también llamada subestación eléctrica o rectificadora.

Conviene explicar aquí, aunque sea de forma muy básica, el proceso de alimentación eléctrica de un tendido férreo. Las electrificaciones ferroviarias debieron solventar, entre otras, las siguientes cuestiones: Primero, obtener un suministro regular de energía eléctrica, y segundo, transmitirla de forma continua a los motores de los coches o locomotoras. La primera cuestión fue resolviéndose a medida que se implantaban las redes de generación y distribución de energía eléctrica en corriente alterna trifásica, garantizando un suministro seguro y a bajo coste. La invención de los transformadores de tensión, patentados por primera vez en 1885 por la firma Ganz de Budapest, resultó fundamental para el desarrollo de esta industria. Mediante estos aparatos era posible generar energía a altas tensiones en puntos alejados de los centros de consumo ya que se reducían notablemente las pérdidas en el transporte, permitiendo el aprovechamiento de los recursos hidráulicos y dando origen a las redes actuales de distribución. El segundo problema se solucionó mediante la construcción de subestaciones rectificadoras, donde se reducía la tensión procedente de la red de distribución (habitualmente a 30.000 voltios en corriente alterna trifásica) para proceder a su transformación en corriente continua según el valor propio de la electrificación. Las caídas de tensión en distancias superiores imponían la presencia de una subestación cada veinte kilómetros aproximadamente³.

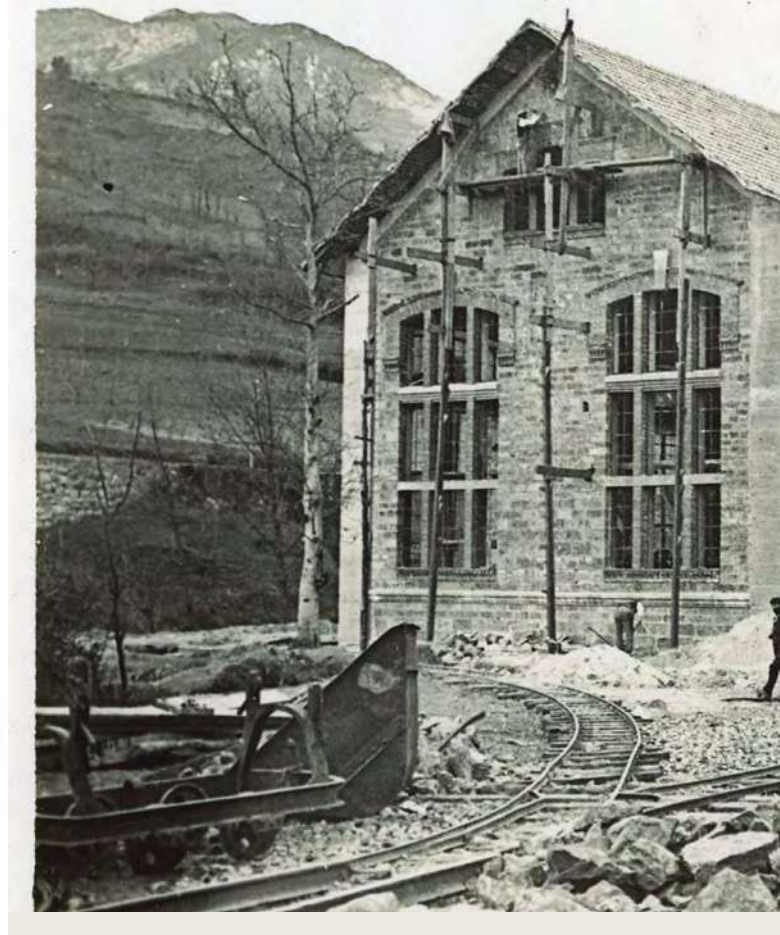
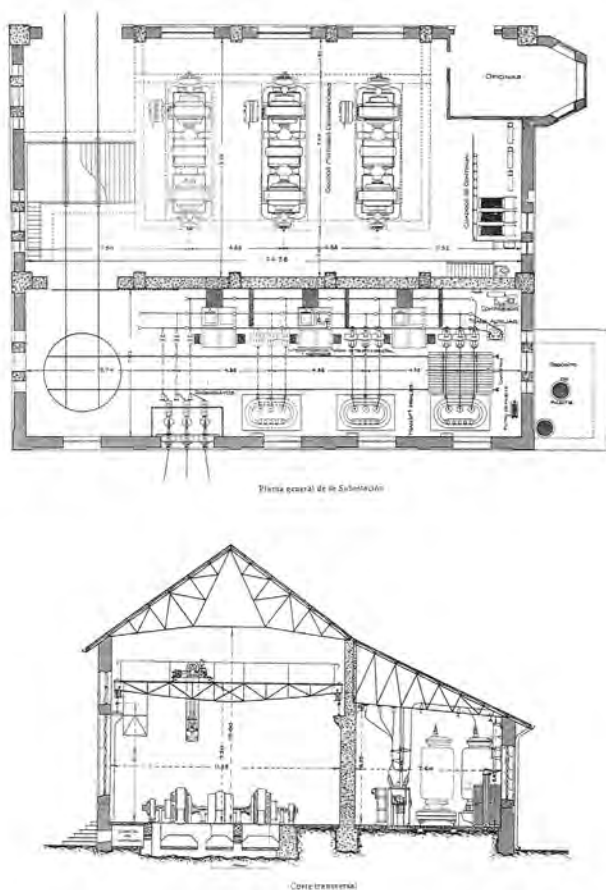
Para la alimentación del tendido entre Busdongo y Ujo se instalaron dos subestaciones situadas en Pajares y La Cobertoria; ambas estaban conectadas por una línea trifásica a 30.000 voltios y los edificios y equipos eran idénticos. Los ingenieros encargados de la dirección de las obras, Ricardo F. Hontoria y José María García Lomas, dentro de su exposición general del proceso, describieron sucintamente estos inmuebles:

«El edificio es de sillería y ladrillo, con amplios ventanales y cubiertas de gran inclinación sobre cerchas metálicas, para evitar la acumulación de la nieve. Las bancadas de los grupos motores-generadores

1 Francisco Wais, *Historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Editora Nacional, 1974, 2ª edición corregida y aumentada, págs. 594-597. Como complemento de esta instalación se sustituyeron las señales de discos y pantalla cuadrada hasta entonces existentes en las estaciones de este trayecto por señales luminosas eléctricas con tres colores, verde, rojo y amarillo anaranjado, siendo, según este autor, la primera vez que se utilizaron en España tanto en ferrocarriles como en carreteras. Pág. 596.

2 Estas son las fechas oficiales. Por la prensa de la época, sabemos que a principios de febrero de 1924 circuló una locomotora eléctrica entre La Cobertoria y Ujo, efectuándose posteriormente pruebas remolcando un tren de carbón hasta Puente de los Fierros. El 14 de agosto del mismo año se verificaron las pruebas definitivas, desde Ujo hasta Busdongo, y desde el 12 de octubre el nuevo tipo de tracción ya se aplicaba a los trenes de viajeros.

3 Juanjo Olaizola Elordi, *100 años de tracción eléctrica en los ferrocarriles de Euskadi*, Bilbao, Ferrocarriles Vascos S.A., 2003, págs. 13-53. El texto consultado describe otros sistemas de electrificación ferroviaria, desde la aplicación directa de la corriente trifásica hasta el más reciente de corriente alterna monofásica en alta tensión; nos abstenemos de abundar sobre ellos por cuanto el sistema señalado arriba fue el adoptado en Asturias y en él se encuentra el origen del objeto arquitectónico que es nuestro campo de investigación. En otro orden de cosas, el autor también explica de forma muy asequible el significado y función de los distintos elementos que intervienen en el complejo proceso de la tracción eléctrica ferroviaria, y a él remitimos a los interesados en el tema.



y el piso de la sala de éstos sobre las galerías de ventilación son de hormigón armado, así como las pilastras que, embebidas en la fachada principal de la subestación y en el muro de separación de ambas salas, sostienen las cerchas de la cubierta y las vigas-carriles sobre las que corre el puente grúa»⁴.

Cada una de ellas partía de una planta rectangular (20,50 x 25,75 metros) dividida longitudinalmente en dos naves hasta cierto punto independientes. Originalmente, en la de menor superficie (7,60 x 25,75 metros) se dispusieron los transformadores principales y auxiliares, así como todos los aparatos de alta tensión (barras ómnibus a 30.000 voltios, interruptores de aceite, pararrayos, etcétera). Una estructura metálica, colgada de la armadura de la cubierta, servía de soporte para estas barras ómnibus, así como para todo el material: aisladores para bobinas, desconectadores y seccionadores. La nave mayor (11,85 x 25,75 metros) contenía los grupos motores generadores y los cuadros de distribución y sobre éstos, formando voladizo, una galería de interruptores para los generadores y *feeders* y un cuarto para una batería de socorro.

Estas salas no sólo tenían superficies distintas sino que también diferían en elevación. La mayor disfrutaba de diez metros de altura hasta el arranque de la cercha

de la cubierta mientras que en la menor esta altura se reducía a 6,25 metros; diferencia impuesta por los medios empleados para el desplazamiento de las piezas en casos de reparación, montaje y limpieza. Los grupos motores serían izados por un puente grúa tendido de extremo a extremo de la nave mayor, a 7,20 metros de altura, mientras que los transformadores se desplazarían por medio de una vía sobre un carretón hasta un foso dispuesto al efecto. En el momento de su puesta en servicio contaban con dos grupos de tracción y se había dejado espacio suficiente y todos los elementos accesorios necesarios para la instalación de un tercero.

La aparente regularidad de los edificios queda desmentida si se examinan con cierto detalle. En primer lugar, la uniformidad de la planta se rompe por la inclusión en una de las esquinas, la noroeste en La Cobertoria, de una pequeña oficina autónoma, parte de la cual sobresale de la línea de fachada. Además, en el extremo opuesto se adosaba un pequeño recinto destinado a proteger unos depósitos de aceite. Por otra parte, la articulación interna del espacio es más compleja que la mera agrupación de dos naves paralelas; existe un ámbito de conexión entre ambas, una suerte de transepto perpendicular al sentido de las salas que forma parte de ellas y al mismo tiempo es un ámbito diferenciado. El alzado no sólo acusa las

⁴ Ricardo F. Hontoria y José María García Lomas, «Electrificación de la rampa de Pajares» en *Revista de Obras Públicas*, número 2.408, pág. 241, 1924. García Lomas se convertiría en Director de Renfe en 1951, permaneciendo en el cargo hasta 1962.



● **Figura 1** página anterior.

La Cobertoria. Edificio de Servicio en fechas próximas a su inauguración. (Museo del Ferrocarril de Asturias)

■□ **Figura 2.**

Esquema de instalaciones para las subestaciones de La Cobertoria y Pajares. (Revista de Obras Públicas)

□■ **Figura 3.** *La Cobertoria. Subestación eléctrica en construcción. (Museo del Ferrocarril de Asturias)*

□■ **Figura 4.** *La Cobertoria. Vista general de las instalaciones. En el centro de la imagen la Cabina de Enclavamientos. (Museo del Ferrocarril de Asturias)*



diferentes alturas de las naves sino también la diferente estructura de la cubierta: a dos aguas la mayor y a una sola vertiente la menor, resultando una volumetría asimétrica en la que una de las faldas del tejado se prolonga mucho más que la otra. Hasta donde fue posible se buscó y obtuvo el máximo grado de iluminación natural, abriendo la mayor parte de la superficie mural en grandes ventanales, todos ellos recercados en llamativo ladrillo de color rojo. Además, en la de Pajares al menos, aparece la fecha de construcción, 1923, inscrita en el hastial occidental.

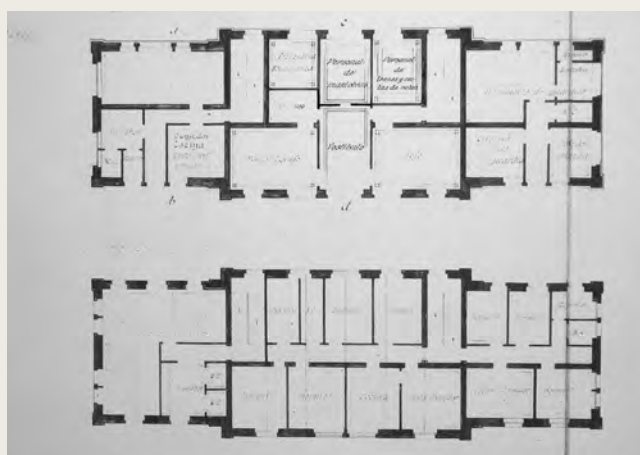
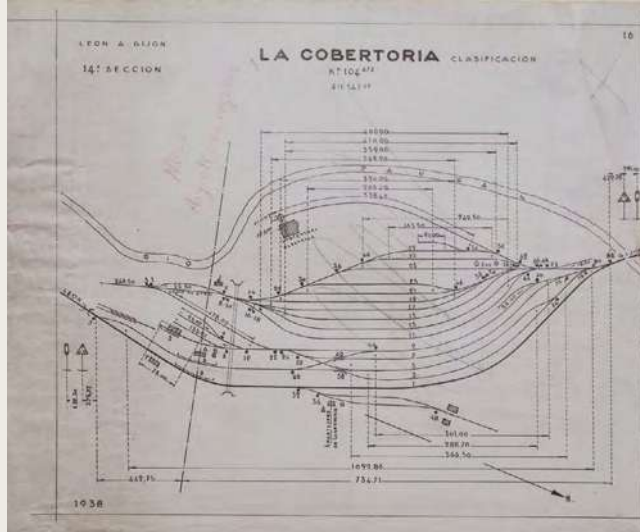
La electrificación del trazado entre Ujo y Busdongo vino acompañada de una serie de actuaciones complementarias que incluían el tendido de vía doble entre León y Palencia, el aumento de las instalaciones en Busdongo, y la creación de estaciones de clasificación en Lugo de Llanera, La Cobertoria y León. Resultado de estas actuaciones fue la aparición de otra tipología hasta entonces ausente de las estaciones asturianas: las cabinas de enclavamientos⁵.

Las cabinas de enclavamientos constituyen uno de los elementos arquitectónicos que más poderosamente contribuyen a configurar el paisaje ferroviario. Aunque sus antecedentes se remontan a los años centrales del siglo XIX, su expansión generalizada en España se

produce a partir de la segunda década del siglo pasado y está relacionada con la aplicación de una serie de innovaciones técnicas encaminadas a aumentar el rendimiento productivo, la seguridad en el tráfico, reduciendo al mismo tiempo el número de empleados. La función de las mismas consiste en albergar las palancas, poleas y transmisiones que permiten accionar a distancia las agujas de una estación, estableciendo los itinerarios de entrada o salida así como los movimientos necesarios en las maniobras de los trenes. De aquí que también sean conocidas como puestos de concentración de palancas. Las cabinas de enclavamiento se relacionan, y en ellas se pueden encontrar sus precedentes, con las garitas de guardia, atalayas, torreones y todo tipo de construcciones militares destinadas a la defensa mediante la observación y la vigilancia.

En el ámbito que estamos tratando, la rampa de Pajares, se levantaron puestos de este tipo en La Cobertoria y Busdongo. En cada una de estas estaciones, una sola cabina atendía los movimientos a realizar; la de Busdongo en un punto aproximadamente intermedio de la playa de vías mientras que la de La Cobertoria lo hacía desde el extremo meridional. Ambas desaparecieron hace ya tiempo.

⁵ En Asturias, el primer enclavamiento mecánico del que tenemos noticia se realizó en Sama (Langreo) en 1894, para proteger el cruce a nivel de la línea de Soto de Rey a Ciaño Santa Ana con el ferrocarril minero de los hermanos Herrero. El puesto fue modificado dos años después al añadirse el cruce con los dos anteriores del ramal de Sama a Samuño perteneciente a la Compañía del Ferrocarril de Langreo. Si bien este puede considerarse el primer enclavamiento de agujas asturiano documentado, su puesta en marcha no supuso la aparición de una cabina como tal pues únicamente dio origen a una construcción a ras de suelo, ajena a las características que las definen.



1.2 Nuevas estaciones y nuevos edificios de viajeros: La Cobertoria, Campomanes y Pajares

LA COBERTORIA

La estación de La Cobertoria está considerada por muchos aficionados al ferrocarril como la estrella de la arquitectura ferroviaria asturiana. Hay motivos para pensar así. El inmueble, magno, distinguido y quizá algo desproporcionado se impone al viajero y al visitante. Es un éxito visual y arquitectónico y en cierta medida es también el testigo de un relativo fracaso como estación. Salvando las diferencias en ambiciones, recursos, dimensiones y resultados, La Cobertoria es el equivalente asturiano a la estación de Canfranc.

Situada en el inicio de la subida a Pajares, sobre una planicie formada por una vega del río Lena, se planteó como estación de clasificación coetáneamente a la electrificación de la rampa ferroviaria. El objetivo a cumplir era adecuar los convoyes vacíos recibidos de Castilla para su distribución en los distintos cargaderos de la red asturiana. De aquí la amplia superficie de terreno dedicada a la formación y descomposición de trenes, el gran edificio destinado a gestionar estas operaciones y albergar al personal necesario para ello y la presencia de elementos auxiliares como la cabina de enclavamientos

ya mencionada, un pequeño taller para reparaciones puntuales a los vagones y un grupo de viviendas exentas para empleados. El anteproyecto del enclave se remonta a 1918 aunque el contrato para la construcción del mismo no se firmó hasta finales de 1922 y los planos de los edificios no se remitieron a la superioridad hasta octubre del año siguiente⁶.

La Cobertoria fue la primera estación de clasificación asturiana concebida ex profeso para esta función, puesto que los casos de Lugo de Llanera o Soto de Rey obedecieron a ampliaciones efectuadas sobre instalaciones ya existentes. En las proximidades del futuro enclave ya constaba desde finales del XIX un cargadero de carbón sobre la línea general, cuyos productos se obtenían de unas minas propiedad de Fábrica de Mieres de las que la estación tomó el nombre. La ubicación elegida permitió el desarrollo de una dilatada playa de vías, distinguiéndose diez para la clasificación y maniobras, dos para la recepción y formación de trenes y otras tres, incluida la general, para efectuar el cruce de circulaciones, además de varias vías muertas, toperas y vías mango. El conjunto

⁶ Guillermo Bas Ordóñez, «El enclave ferroviario de La Cobertoria» en *Vindonnus* nº 1, Pola de Lena 2017, págs.78-91. El proyecto definitivo para el edificio de servicio y el taller fue firmado en Madrid el 17 de octubre de 1923 por el ingeniero-jefe de Vía y Obras, Francisco Castellón. Los trabajos de construcción se adjudicaron a Antonio Rodríguez Arango el 27 de diciembre de 1922.



■ □ **Figura 5.**

La Cobertoria. Distribución de vías e instalaciones en 1938.
(Adif, Archivo UN de Infraestructura, Oviedo)

■ □ **Figura 6.** *La Cobertoria. Edificio de Servicio. Distribución interior. Planta Baja.* (Guillermo Bas)

■ □ **Figura 7.** *Impresionante fachada de La Cobertoria. Estado en 2022.* (Esperanza Mencía)

alcanzó a mediados de los años 30 una longitud entre agujas extremas de casi mil doscientos metros (1.177,46 metros).

Lo que en otras condiciones denominaríamos Edificio de Viajeros toma aquí la consideración de Edificio de Servicio pues las funciones comerciales u orientadas a los usuarios externos del ferrocarril en un principio estaban descartadas. De esta forma, desaparecen de la distribución de la planta baja dependencias habituales en otras estaciones: Taquilla, Equipajes, Sala de Espera, etc. Permanecen en cambio actividades inherentes a la explotación: Jefe de Estación, Telégrafo, Factor o Estadística, esta última una pieza clave dado el objetivo de clasificar por destinos el material móvil, ocupando significativamente el espacio central de la estación. Más extraña resulta la asignación de todo un pabellón, el ala norte de la planta baja, a un Cuerpo de Guardia con una jefatura propia. ¿Acaso la agrupación de considerables efectivos obreros hacía necesaria una vigilancia especial sobre los mismos?

Por el porcentaje total del espacio ocupado, la función dominante en La Cobertoria era la residencial, bien de forma permanente, caso del Jefe de Estación con domicilio en el piso superior, bien en forma provisional, obligada por la interrupción o finalización en este punto de la jornada

laboral. De aquí la aparición de dormitorios colectivos, dos en la planta baja y uno en la superior, acompañados por cocinas, retretes y lavabos igualmente comunes.

Si bien el servicio de viajeros no estaba contemplado en un principio, a mediados de los años treinta, el 5 de julio de 1934, una vez solucionada la conexión viaria con varios pueblos de los alrededores situados en la orilla opuesta del Lena y tras la solicitud municipal correspondiente, se autorizó la parada a un número determinado de trenes de pasajeros. Esta es la razón que explica y justifica la presencia de un pabellón exento de retretes, pues, como señalamos, las dependencias interiores, tanto las destinadas a uso colectivo como al individual, disponían de lavabos y W.C. propios. El objeto se afilia formalmente el conocido modelo Norte y adapta al material dominante en el enclave: la piedra sillar.

El edificio de servicio, actual Aula de Interpretación del Prerrománico, está compuesto por un cuerpo central realizado en altura, anchura y profundidad (14,80 x 10,00 metros) al que se adosan dos alas menores simétricas (8,40 x 8,60 metros) determinando una línea de fachada de casi 32 metros de largo. En su momento, esta dimensión, de por sí superior a la media regional aplicada en estaciones de paso, se conjugaba con una altura inusitada en edificios de viajeros de idéntica categoría para ofrecer un aspecto

grandioso y monumental. En efecto, a los habituales planta baja y piso superior, La Cobertoria aumenta un piso en cada uno de los cuerpos hasta obtener tres alturas en el central y dos en los laterales. La cubierta, de fuerte inclinación en consonancia con un lugar cuya climatología se preveía adversa, se apoya en cerchas metálicas, diferenciándose al exterior la múltiple vertiente del bloque central de la cubierta pluvial achaflanada en los pabellones extremos. Diferencia acentuada por el alero perimetral que, en ángulo distinto al de la cubierta, rodea el volumen noble del edificio. En cuanto a las fachadas, la doble vinculación del inmueble generó en el tracista el deseo de eliminar la habitual simetría compositiva, creando dos caras diferentes mediante la combinación en distintas secuencias de los vanos con dintel y los arcos de medio punto. Resulta curiosa esta figura dado que el arco de medio punto, en estas fechas, estaba prácticamente excluido de la arquitectura de uso industrial, sustituido por el escarzano o rebajado. Recurrir al arco de medio punto, así como al vano Paladiano presente en ambas caras de los pabellones laterales de La Cobertoria, fue una opción voluntaria e intencionada. Compartimos con Guillermo Bas la opinión de que la cercanía de la reliquia prerrománica de Santa Cristina de Lena influyó en los ingenieros de Norte a la hora de proyectar este edificio.

En lo que afecta a los materiales combina una fábrica tradicional a base de mampostería, sillar y ladrillo prensado con la relativa novedad de introducir cerchas metálicas en el soporte de la cubierta. El resultado abunda en los patrones habituales en la estética industrial mediatizados al alza por el uso generoso de piedra de buena calidad, tanto en los sillares de las esquinas como en el recubrimiento con losetas pétreas poligonales, así como por el empleo de un tipo de arco poco corriente en construcciones de este estilo.

Al margen de sus dimensiones y de una fábrica notable, contribuía a aumentar su imponente aspecto la incorporación de diversas artes aplicadas; por ejemplo, la rejería de las puertas de acceso, los faroles de iluminación (desaparecidos hace tiempo) o el nombre de la estación inscrito en paños de pared mediante una superficie de cerámica vidriada. También puede incluirse en este apartado la prevista rejería de coronación.

Cabe preguntarse por las razones que impulsaron a levantar tan oneroso edificio en un enclave del que en principio estaban excluidos los viajeros y en el que sus usuarios pertenecían mayoritariamente a los niveles inferiores del escalafón. No hay una respuesta clara y las que hay se quedan en meras hipótesis. La cercanía de Santa Cristina de Lena puede influir en el deseo de no desentonar con tan noble vecino. También recaía sobre las compañías ferroviarias la demanda de estaciones si no más lujosas al menos mejor acondicionadas, y La Cobertoria, primera estación de nueva planta que Norte levantaba en Asturias desde hacía muchos años y situada al pie de la línea general, ofrecía un activo propagandístico considerable. Y además pagaba el Estado a través de los anticipos reintegrables pactados para llevar a cabo la

electrificación. Esto permitía a Norte, siempre quejosa en las memorias de esos años de los gastos conllevados por la explotación y por los beneficios sociales obtenidos por los agentes, aumentar el valor de primer establecimiento con vistas a una previsible nacionalización de los ferrocarriles.

CAMPOMANES

La localidad de Campomanes, aunque a cierta distancia del núcleo habitado, contó con una parada de trenes desde mayo de 1881. Tras un primer momento atendido con una barraca provisional, el servicio pasó a prestarse en un remedo del prototipo aprobado oficialmente para las líneas concedidas a la Compañía del Noroeste y posteriormente empleado por sus sucesoras. Hacia 1891 acompañaban al edificio de viajeros, el preceptivo retrete exento, un muelle cubierto de materiales igualmente efímeros y una casilla que protegía el paso a nivel de la carretera al barrio de Corneyana. En lo que afecta al edificio de viajeros, parece ser que se aplicó una versión provisoria del mismo al estar realizado en ladrillo y vigas de madera vistas. A pesar de las quejas de vecinos y municipales, esta interinidad se prolongó hasta finales de los años veinte del siglo pasado.

La fantasiosa y en cierta medida extravagante estación actual de Campomanes presenta muchas similitudes con la situada en lo alto del puerto de Pajares y resulta evidente que ambas son hijas de una misma época. Sin embargo, dentro de sus semejanzas, no responden a un mismo proyecto ni son el resultado de un programa estándar como el utilizado durante la etapa de construcción del trazado. Hay que atribuir a los cambios registrados en la teoría constructiva de ferrocarriles la responsabilidad de estas variaciones. La uniformidad en la tracística ferroviaria fue rechazada desde la segunda década del siglo pasado, reclamando por el contrario la singularidad de cada enclave y una expresión acorde con la región y con su historia. Este discurso nacionalista dio origen a un episodio fructífero en la edificatoria de estaciones, de las



Figura 8.
Campomanes. Edificio de Viajeros y primera fundación de establecimiento dedicado a cantina. (Museo del Ferrocarril de Asturias)

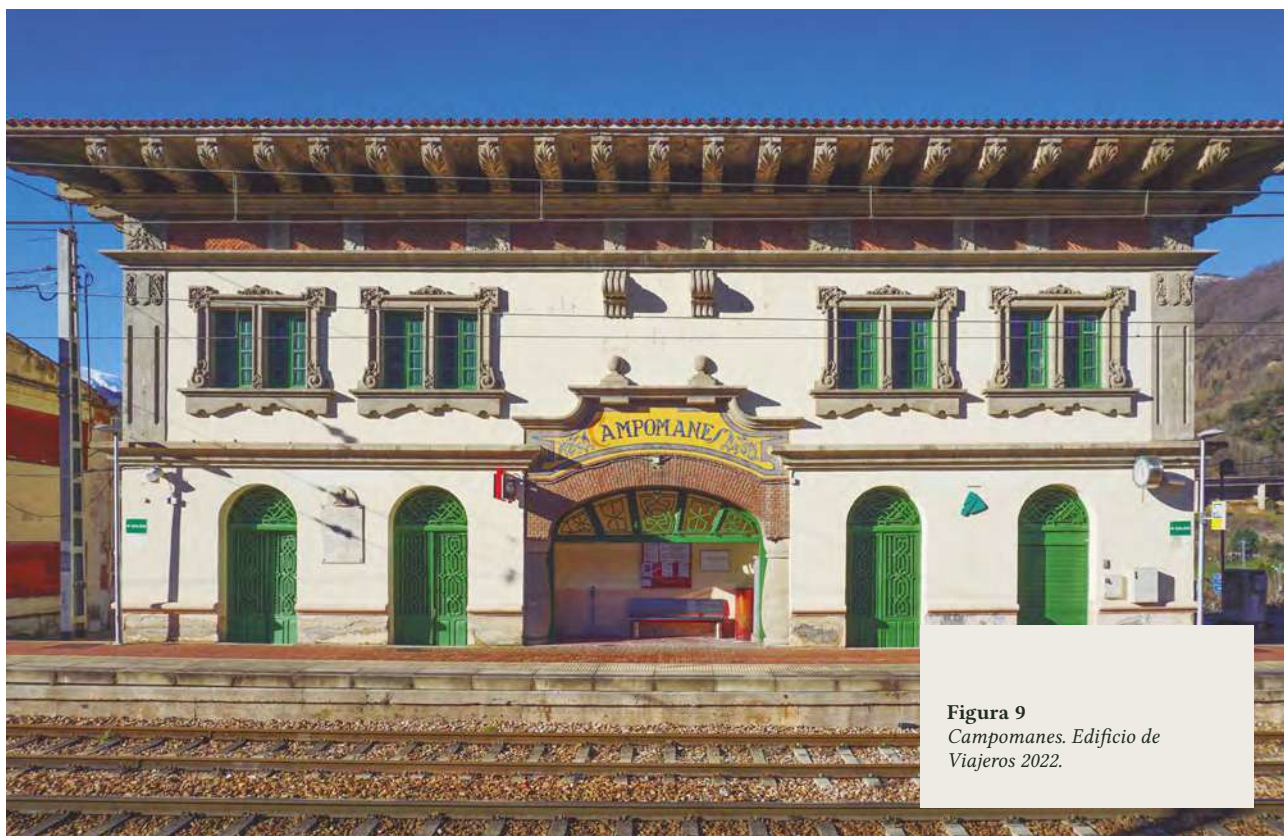


Figura 9
Campomanes. Edificio de
Viajeros 2022.

La fachada al andén se organiza en torno a un gran arco central de ladrillo apoyado en dos gruesas semicolumnas toscanas de baja altura. Sobre este arco una superficie de cerámica vidriada contiene el nombre de la estación inscrito entre volutas de motivos vegetales⁷. A ambos lados del arco central se disponen dos puertas rematadas en arco de medio punto. Una cornisa saliente señala el arranque del piso superior donde se abren cuatro ventanas dobles o bíforas enmarcadas por molduras de piedra artificial muy ornamentadas. Entre el piso superior y el comienzo de la cubierta aparece una gruesa línea de separación formada por tramos de ladrillo en diagonal y en cuña intercalados con placas de hormigón talladas con motivos igualmente vegetales. Dos modillones sin aparente utilidad señalan el eje central edificio. Un voluminoso y sobresaliente alero rodea el perímetro y casi oculta un tejado a múltiple vertiente cubierto con tejas lomudas. La fachada al camino, con una disposición mucho más sencilla, se compone de cinco puertas bajo arcos de medio punto y sobre ellas, en el piso superior, cinco ventanas dobles adinteladas y recercadas con ladrillo.

Observado en conjunto, llama la atención el contraste entre la acumulación de recursos decorativos en el piso superior, sobre todo en la fachada a la vía, y la desnudez parietal del inferior. También destaca la utilización profusa de un material como la piedra artificial o el cemento

Portland en las piezas de ornamentación. La posible innovación derivada del empleo de un material de este tipo se contradice con el mensaje arcaizante transmitido por el edificio. Otro aspecto de interés es la presencia de las denominadas artes aplicadas. Las grandes terminales de viajeros fueron un lugar apropiado para la integración de elementos decorativos producidos industrialmente: faroles, vidrieras, etc. La aparición de piezas de este tipo en estaciones intermedias o de tráfico reducido fue mucho menos habitual y por ello acrecienta el atractivo de un inmueble como el de Campomanes. Aquí, las puertas de acceso al vestíbulo o sala de espera están realizadas con una rejería artística siguiendo diseños geométricos art-decó; mismo estilo aplicado a dos grandes faroles que hasta no hace mucho escoltaban dicho acceso. El paso del tiempo añadió otros elementos como la placa en recuerdo del Manuel Suárez Fernández (1895-1954), religioso y jurista, hijo de ferroviario con residencia en la estación.

PAJARES

Aproximadamente en el lugar donde se levanta el actual edificio de viajeros de Pajares se había construido, con 1884 como fecha de entrada en servicio, una estación cuyas trazas y aspecto general ya señalamos en un capítulo anterior⁸. Al igual que sucede en Campomanes, desconocemos las causas que motivaron una transformación tan drástica como la efectuada en

⁷ El fabricante de estos rótulos fue la empresa domiciliada en Talavera de la Reina, Toledo, e impulsada por el reputado ceramista Juan Ruiz de Luna (1863-1945).

⁸ José María Flores, «Estaciones de ferrocarril en la rampa de Pajares (1). Las estaciones fundacionales» en *Vindonnus* nº 5, Pola de Lena 2021, págs. 28-41.

los años veinte del siglo pasado puesto que, hasta el momento, no se ha encontrado la documentación referida a estos proyectos. Podemos intuir que la disponibilidad de los recursos facilitados por los anticipos reintegrables ofrecidos por el Estado unido a la necesidad de acoger nuevos agentes en mejores condiciones que las padecidas hasta entonces, presumiblemente empujó a Norte a plantear su renovación.

La nueva estación construida en Pajares, vista desde el andén, responde al prototipo de bloque prismático cubierto con tejado a cuatro aguas usual en los edificios de viajeros de las paradas intermedias regionales. También sus dimensiones en longitud (18,00 metros) y en altura (7,00 metros hasta el arranque de la cornisa) se encuentran dentro de lo habitual en enclaves secundarios, especialmente en los fundados en Asturias a partir de 1890. No sucede lo mismo con su anchura (5,20 metros), exigua en comparación con ejemplos análogos y sin duda adaptada a las posibilidades ofrecidas por la difícil y angosta localización. Pero, lo verdaderamente sorprendente es la formalización de la fachada principal. Tres arcos rebajados, de 4,50, 6,00 y 4,50 metros de luz cada uno, se adosan al muro, aparentemente soportados por gruesas y achatadas columnas pétreas. Entre ellos se abren las verdaderas puertas de entrada al interior. Sobre el arco central una elaborada moldura enmarca el nombre de la estación, inscrito en artística y arcaizante tipografía sobre placas de azulejo. Un ventanal triple rematado en arcos de medio punto acentúa la importancia de este tramo central en la composición de la fachada. A ambos lados se abren dos ventanas adinteladas y sin ornamentación en sí mismas, pero con alféizar y guardapolvos barrocos. Finalmente, entre el remate del muro y el arranque de la cubierta asoma una faja de ladrillo aparejado en arista. La techumbre, con amplio vuelo sobre los lienzos del muro, se apoya en un armazón de carpintería muy ligero, constituyendo otra de sus señas distintivas.

La fachada posterior mantuvo, ampliándolas en la proporción correspondiente, las plantas subterráneas de su predecesora. A diferencia del frente a las vías, éste renuncia a cualquier atisbo de decoración historicista. No obstante, bien el proyectista, bien el constructor no pudo evitar jugar con los materiales dando una forma escalonada al remate de caliza rosácea que cubre las plantas inferiores de las fachadas norte, sur y oeste. En esta última se abren regular y ordenadamente veinticuatro vanos en grupos de seis por planta.

Figura 10.

Pajares. Edificio de Viajeros. Verano de 1928. Fotografía de Antonio Passaporte para su comercialización por la firma Loty. (Museo del Ferrocarril de Asturias)

De nuevo aquí, como en Campomanes, cobran importancia las artes aplicadas, especialmente el azulejo, presente como dijimos en la fachada principal pero también en las laterales donde paños rectangulares de este material ostentaban el nombre de la estación con una tipografía menos manual o arcaica. Al tiempo que la cerámica vidriada, faroles, lámparas y mobiliario fueron incorporados al nuevo inmueble creando una estación especialmente remarcable.

La ya referida falta de documentación relacionada tanto con Pajares como con Campomanes impide atribuir con seguridad una autoría a estos inmuebles. Las fechas calculadas para su puesta en servicio, 1928, con certeza al menos para Pajares, de donde se deducen planos con una fecha anterior, se sitúan en el tránsito en la Jefatura de Vía y Obras de Norte entre Francisco Castellón y Carlos Escolar. Este último tiene obras acreditadas dentro de Norte en las que manifiesta su gusto por la combinación de elementos historicistas y regionalistas por lo que no resulta descaminado pensar en él como responsable de estas estaciones⁹.

La puesta en servicio del sistema de control centralizado del tráfico (CTC) supuso la pérdida de funciones para el personal de la estación y su progresiva reducción hasta el cierre definitivo. La caída poblacional de las aldeas circundantes y el objetivo de mejorar los tiempos de viaje determinaron la restricción del número de trenes con parada comercial prevista en ella. En la actualidad, en previsión de que circunstancias meteorológicas impongan provisionalmente la necesidad de un agente de circulación y para el mantenimiento de los sistemas de señales y comunicaciones, el organismo gestor de las infraestructuras ferroviarias, Adif, conserva unas dependencias mínimas dentro del inmueble; el resto permanece sin ocupación y en avanzado estado de deterioro.



⁹ Guillermo Bas Ordoñez, *La arquitectura ferroviaria de la Compañía del Norte. El caso de la electrificación de Pajares. Estudio histórico, técnico y patrimonial*, tesis doctoral inédita, abril 2013. Carlos Escolar Aragón (1872-1958), ingeniero, pariente lejano del político liberal, vicepresidente de A.G.L. y consejero de Norte Práxedes Mateo Sagasta, desempeñó en Norte el cargo de Jefe del servicio de Estudios, Dibujos y Obras Nuevas entre 1920 y 1928, convirtiéndose este último año, tras la marcha de Castellón, en Jefe de la 4ª División de Vía y Obras. En esos mismos años también colaboraba con Norte el arquitecto José Enrique Marrero (1897-1956, titulado 1926). Probablemente estos edificios obezcan a una labor de equipo jerarquizada.

2. RENFE Y LA MODERNIZACIÓN. 1941-2005

2.1 Ampliación y renovación

El dominio más prolongado en el tiempo sobre la red asturiana de ancho ibérico correspondió a la empresa Renfe (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles). Entre 1941 y 2005, fecha en la que la gestión de la infraestructura se encomendó a un organismo de nueva creación denominado Adif mientras Renfe pasaba a convertirse en una compañía operadora en competencia con otras sociedades, se abren 64 años de gestión pública del ferrocarril que, obviamente, no pueden despacharse de un plumazo.

La institución surgida tras la Guerra Civil heredaba los activos de Norte en Asturias pero también sus rémoras y deficiencias, agravadas por los efectos del conflicto bélico sobre el material y las instalaciones ferroviarias. Al mismo tiempo, los dictados del nuevo gobierno otorgaban calificación estratégica al carbón asturiano dentro de la autosuficiencia energética forzada por las circunstancias internacionales. La confluencia de ambos factores determinó una serie de importantes inversiones estatales en la red provincial, exhibidas a su vez como muestra de la magnanimidad del Régimen con una de las consideradas regiones rebeldes. Una vez superados los momentos más duros de la postguerra, Renfe invirtió en Asturias cantidades importantes de dinero, concentradas en la adquisición de nuevas locomotoras, renovación de la vía y electrificación de toda la red incluidos ramales y apartaderos. En el ámbito concreto del puerto de Pajares, electrificado desde la mitad de los años veinte, las actuaciones se concentraron en aumentar la resistencia de puentes y viaductos, inexcusable tanto por el paso del tiempo sobre estructuras decimonónicas como por el mayor peso de las locomotoras adquiridas, y prolongar la capacidad de vías en las estaciones a fin de permitir el estacionamiento y cruce de trenes con mayor longitud. Menor fue el resultado en lo que afecta al plano arquitectónico. Los edificios originales o levantados al hilo de la electrificación del trazado continuaron prestando servicio y sólo en casos puntuales se produjo la sustitución de alguno o la incorporación de nuevos puntos de parada. Otro apartado no demasiado fecundo fue la incorporación de inmuebles auxiliares que complementasen la dotación inicial o heredada de la situación anterior a la Guerra Civil. Pocos enclaves exigieron o necesitaron acrecentar su dotación inmobiliaria, evidencia de que el desarrollo del área fomentado por el ferrocarril había tocado techo décadas antes. A otros motivos obedece el alzado de instalaciones relacionadas con la propia explotación,

caso de las subestaciones eléctricas; adiciones al parque inmobiliario derivadas del incremento de consumo de energía por la mayor frecuencia de circulaciones. Básicamente estas son las pautas de signo positivo que caracterizan la etapa Renfe.

En lo que atañe a la incorporación de inmuebles auxiliares al edificio principal de la estación, el lugar más favorecido

fue **Campomanes**. Un muelle cubierto y una cantina de nueva factura alzaron sus trazas al sur del edificio de viajeros.

El muelle cubierto nada tiene de particular como construcción, interesando únicamente como prueba de que en algún momento posterior al conflicto el aumento del tráfico y de las expediciones de mediano tamaño dirigidas o remitidas desde la estación justificó su alzamiento. Es la versión reducida y desnuda de los muelles cubiertos decimonónicos. Reducida porque sus dimensiones se limitan a un rectángulo sin excesiva altura, cuyas fachadas mayores permiten la apertura de solo un portón, y desnuda porque cualquier atisbo de decoración está suprimido. Recurre a los materiales básicos de la albañilería contemporánea: ladrillo hueco revocado soportando una cercha metálica, obtenida a partir de carriles de deshecho, que sirve de armazón a una cubierta pluvial. Se trata de un modelo unificado que en el ámbito cronológico y geográfico que nos ocupa se aplicó también en Malvedo y Linares-Congostinas ámen de otras estaciones de la red asturiana.

La cantina, por su parte, es la consecuencia de dos fases o etapas constructivas. Una primera actuación determinó la aparición de un pabellón de planta baja y techo supuestamente plano. Una segunda fase amplió verticalmente el espacio, situando un piso superior sobre la edificación previa. El modelo resultante afloró en otras estaciones asturianas como Olloniego, aunque en la actualidad sólo se mantiene en pie este de Campomanes. Con unas dimensiones en planta próximas a las de un cuadrado, alza sus muros sobre un zócalo de hormigón, combinando en la cara exterior las superficies horizontales revocadas en liso con fajas de plaqueta de ladrillo de altura igual a la de los vanos. Sobre el plano, la distribución de la planta baja comprende un salón comedor además del bar reservando espacios para cocina y almacenaje de suministros. El piso superior se destina a domicilio de los concesionarios. El acceso se efectúa a través del frente meridional abriendo al andén dos amplias ventanas. Las rejas metálicas que las protegen son aprovechadas para ostentar la dedicación del inmueble con expresivos y artesanales rótulos: «CANTINA» «CAMPOMANES».

No resulta fácil explicar la presencia de una cantina en esta estación. Aparentemente no es un lugar de gran tráfico, el núcleo habitado se encuentra a una distancia inferior a un kilómetro y tampoco la población es excesiva; sólo la perspectiva de nula competencia que durante años disfrutó el ferrocarril puede esclarecerlo. Alrededor de la estación se generó un pequeño eje de actividad fabril compuesto por un cargadero de mineral situado en el extremo sur, además de una serrería y un depósito de vinos y licores, negocios éstos situados más próximos al edificio de viajeros. Asimismo, cabe añadir el desplazamiento diario de trabajadores, mineros



■

□ **Figura 11.**

Campomanes. Muelle Cubierto. Prototipo aplicado por Renfe en varias estaciones asturianas. Estado en 2010. (José María Flores)

□

■ **Figura 12.**

Campomanes. Cantina. Último ejemplo conservado en Asturias del prototipo de cantinas utilizado por Renfe. Estado en 2010. (José María Flores)

□

■ **Figura 13.**

Navidiello. Edificio de servicio construido durante los años primeros años ochenta del siglo XX. Estado en 2016. (José María Flores)



principalmente, hacia las explotaciones de La Pola, el valle del Ayer y Mieres. La suma de todos estos factores proporcionaría la clientela suficiente para rentabilizar el negocio, situación sostenida hasta principios de los años setenta del siglo xx, declinando a medida que el automóvil particular se imponía como medio de acudir al trabajo y cayendo en picado con el cierre por agotamiento o reconversión de los yacimientos.

La siguiente aportación de la etapa Renfe corresponde a la sustitución de inmuebles fundacionales en determinadas estaciones. Cronológicamente, el primer caso aparece en **Puente de los Fierros**. El edificio de viajeros original, compuesto por un armazón de madera y tabiques de ladrillo enlucido, sufrió un incendio durante una madrugada de febrero de 1962. Para entonces, un edificio calificado en principio como provisional llevaba 81 años de servicio ininterrumpido. Renfe asumió entonces la necesidad de sustituirlo aun cuando los momentos de mayor actividad del enclave ya habían pasado. El nuevo inmueble inaugurado dos años después recurrió al hormigón armado como material de estructura cerrando exteriormente las fachadas con plaqueta de ladrillo. Cobijó entre sus muros la cantina que hasta entonces operaba exenta, así como los antiguos retretes, e incluyó un espacio diferenciado en altura como sala de espera. Al hilo de esta intervención, la cercana fonda, dedicada exclusivamente desde tiempo atrás a viviendas de empleados, fue modificada y adaptada a los nuevos usos constructivos. Tanto los usuarios externos como los ferroviarios y sus familias, especialmente estas últimas, acogieron las nuevas fábricas como una evidente mejora que incorporaba ventajas como el agua corriente y un buen aislamiento frente al frío exterior. De forma casi simbólica, con el cambio de edificio, la protohistórica estación que había servido de base a las operaciones de construcción y mantenimiento del puerto, variaba su orientación y comenzaba a mirar hacia el confín opuesto, convirtiéndose en la estación límite del naciente servicio de cercanías de Asturias.

También se sustituyó el edificio de viajeros fundacional por un inmueble de nueva planta en **Navidiello**. Tras Pajares, es la segunda estación asturiana situada a mayor altitud. Las condiciones de inaccesibilidad de esta parada ya fueron comentadas por los primeros viajeros del puerto: «Dista este punto en línea recta 2k,500 del pueblo de su nombre, que se recorren al bajar en hora y media, y al subir en cerca de tres. Hay de diferencia de nivel entre la estación y el pueblo unos 420 metros...»¹⁰. A esta situación de aislamiento obedeció la pronta dotación de viviendas para el personal de Explotación y de Vía y Obras, situadas en el extremo norte de la estación al pie del túnel número 37. A pesar de ello llegó a contar con

10 Ricardo Becerro de Bengoa, *De Palencia a Oviedo y Gijón, Langreo, Trubia y Caldas*. Palencia, Alonso y Z. Menéndez Editores, 1884, pág. 148.



Figura 14.

Puente de los Fierros. Nuevo edificio de viajeros que sustituyó al inmueble original de 1881. (Museo del Ferrocarril de Asturias)

dos cargaderos de carbón a los que afloraban productos de minas del entorno y de yacimientos situados en el valle del Ayer, y ya hemos mencionado que posibilitó la existencia de un establecimiento conocido como Hotel París. Quede para la anécdota que también fue el destino de unos pioneros en el deporte del *sky* desplazados desde Madrid para comprobar las posibilidades de las nieves asturianas¹¹.

La cronología del nuevo edificio es coincidente con el programa denominado Tratamiento Integral de la Línea (1983-1989) y de hecho es un producto más del mismo. En realidad, en Navidiello no se produjo la sustitución de un inmueble por otro emplazado en su mismo lugar, sino la construcción de un edificio de servicio a unos doscientos metros al sur del original y la posterior demolición de todos los componentes originarios del enclave. Poco se puede decir de la obra resultante: un anodino galpón de planta baja realizado con materiales contemporáneos (hormigón, ladrillo, etc.) del que está desechada toda concesión a posibles viajeros. En la fecha citada, años ochenta del siglo xx, esa batalla ya estaba perdida para esta y para todas las estaciones del puerto. La despoblación y envejecimiento demográfico del área, el cese de la actividad minera y la automovilización masiva había reducido al mínimo el número de usuarios de la línea. En el caso que nos ocupa, agravado por la difícil accesibilidad del enclave¹². En cierto sentido, con el nuevo edificio, Navidiello retornaba a su estado primordial: una estación creada exclusivamente por y para el ferrocarril.

Otra huella constructiva de la etapa Renfe son las **subestaciones eléctricas** que reforzaron el caudal de energía suministrado a la catenaria por las centrales

primorrriveristas. En los primeros años setenta la línea asturiana concentraba el veinte por ciento de las circulaciones de mercancías nacionales. Trenes carboneros, siderúrgicos, butaneros, vagones dispersos, material vacío y los por entonces recientes trenes TECOs (de contenedores) saturaban las vías de las estaciones del puerto buscando el encaje entre los preferentes trenes de viajeros y demandando un abastecimiento extraordinario de energía eléctrica. A través del Plan de Infraestructura Ferroviaria 1970-1976, Renfe orquestó un programa de inversiones con el objetivo de aumentar la capacidad de transporte hasta los nueve millones de toneladas. Las actuaciones programadas consistían en la renovación de la vía, la ampliación de las estaciones para permitir la circulación de convoyes de mayor longitud, el aumento de potencia de las subestaciones eléctricas para reforzar la tracción y la instalación del C.T.C que posibilitaba elevar el número de circulaciones y mejoraba las condiciones de seguridad. El refuerzo de potencia de la electrificación consistía en la instalación de cuatro nuevas subestaciones (Villamanín, Linares-Congostinas, Mieres y Villabona) y dotar de telemando tanto a éstas como a las ya existentes en la red asturiana: Pajares, La Cobertoria, Oviedo, Veriña, Villalegre y Peñarubia¹³.

La nueva subestación de Linares puesta en servicio en 1975 se asentó sobre el espacio anteriormente ocupado por el pabellón de retretes y muy próxima al edificio de viajeros. La evolución tecnológica en materia de electrificación de ferrocarriles determinó la posibilidad de inmuebles más pequeños y más compactos que sus predecesores. Al mismo tiempo, el progreso constructivo permitió darles un aspecto más neutro, más técnico, sin referencias a la arquitectura del pasado. Si las centrales

¹¹ *La Época*, domingo 14 de marzo de 1915, pág. 2.

¹² «Navidiello (que llegó a contar con un hotel) tiene en la actualidad un solo vecino», *La Nueva España* sábado 14 de Febrero de 1970, pág. 11.

¹³ *ABC*, domingo 19 de agosto de 1973, pág. 29



Figura 15.
Linares-Congostinas. Muelle Cubierto, Edificio de Viajeros y Subestación eléctrica. Estado en 2016. (José María Flores)

de los años veinte entroncaban con la estética habitual de las construcciones de uso industrial del ochocientos y las de los años cincuenta, con su acabado parietal en piedra, devenían en fortalezas algo siniestras, las subestaciones setenteras, dominadas por la plaqueta de ladrillo rojo, son claramente hijas del desarrollismo español. Son el producto de un país que pretendía modernizarse a pasos agigantados aunque ello implicase anular los logros del pasado. Por ello, la proximidad con el edificio de viajeros produce una disonancia visual puesto que son obras de dos épocas no sólo diferentes sino antagónicas. En su cercanía, el edificio de viajeros y la subestación eléctrica de Linares no dialogan entre sí, más bien se estorban mutuamente.

En tiempos más recientes, a comienzos de la última década del siglo xx, una nueva central se añadió al parque inmobiliario de esta categoría. Está situada en Navidiello, en el extremo norte de la estación, sobre el solar ocupado antaño por las casillas de agentes y al pie de la boca sur del túnel número 37. Aporta como novedad con respecto a sus predecesoras la ausencia del parque de intemperie, cobijando en su interior todo el equipo necesario, compuesto en este caso por dos grupos paralelos de 3.000 kilovatios cada uno. Al exterior se resuelve en un bloque hermético de planta rectangular, sin más aberturas que las puertas de acceso y los imprescindibles vanos de ventilación de mínimas dimensiones. La apuntada cubierta a doble vertiente se ve interrumpida por un volumen elevado que recibe la línea de alta tensión a través de la que llega la energía proporcionada por la empresa suministradora. No cabe hablar aquí de consideraciones estéticas de ningún tipo;

es un edificio contenedor solventado de la forma y con los materiales más elementales y al que, creemos, ni siquiera el paso del tiempo otorgará una pátina de respetabilidad. Paradójicamente, la aportación más importante de la etapa Renfe a las estaciones de la rampa de Pajares tal vez sea el objeto más modesto desde el punto de vista arquitectónico: El apeadero de La Frecha.

Conocido asimismo por los habitantes del entorno como La Figarina, el apeadero de **La Frecha** fue una creación y una obra comunitaria, un verdadero ejemplo de solidaridad vecinal. Tras la solicitud a Renfe de la creación de un nuevo punto de parada subyacía el deseo de servirse del incipiente servicio de cercanías entre Gijón y Puente de los Fierros con la doble intención de compatibilizar la casería agrícola y ganadera con el trabajo remunerado en el sector industrial, habitualmente la mina o el propio ferrocarril, y proporcionar estudios superiores a los hijos, en una meritoria esperanza de promoción social, si no para ellos mismos, al menos para sus descendientes.

Así, los vecinos de Erías, La Frecha, Eros, Malveo, Casorvía y Congostinas, muchos de ellos ferroviarios, constituyeron formalmente una Junta Vecinal como organismo canalizador de la petición, dirigiéndose a Renfe en la primavera de 1963 solicitando el punto de parada y comprometiéndose a realizar las obras bajo la dirección y asesoramiento de la empresa pública. La respuesta fue positiva, garantizando además el material necesario para el relleno del andén y la gratuidad del transporte del mismo. El presupuesto aproximado de la obra calculado por Renfe ascendía a 125.000 pesetas, incluyendo en ella el arreglo del puente llamado del Molín, el camino

de acceso desde la carretera general y la iluminación del mismo. La financiación se obtuvo a través de una cuestación pública en la que 85 particulares aportaron cantidades que oscilaron entre las 25 y las 1.500 pesetas. La insuficiencia de las aportaciones quedó compensada con la cantidad de 25.000 pesetas proporcionada por el Ayuntamiento de Lena. En conjunto se recaudaron 80.833 pesetas ascendiendo los trabajos a 66.761 pesetas. El saldo positivo pasó a un fondo para adquirir la cantidad mínima de billetes exigida por Renfe para rentabilizar el apeadero.

La información oral recopilada por el investigador lenense Xulio Concepción avisa del trabajo comunal efectuado por los vecinos una vez finalizada la jornada laboral oficial, jornada agravada en el caso de los ferroviarios por el trabajo a turnos en estaciones alejadas de la zona. Siguiendo los planos facilitados por Renfe y durante los meses más duros del año, personas con una experiencia mínima en tareas de este tipo acometieron el encofrado y hormigonado del terraplén, la nivelación de los andenes y finalmente el refugio para los viajeros. También advierte Concepción de la labor ofrecida por las mujeres atendiendo y proporcionando vituallas y refrigerio a los implicados¹⁴.

Una vez recibidas las obras, el 28 de junio de 1964 comenzó oficialmente a prestar servicio el apeadero de La Frecha; en él efectuaban parada seis circulaciones descendentes y siete ascendentes. La dotación era y sigue siendo ínfima: un andén, que en el caso de determinados trenes se quedaba corto, y un abrigo para los viajeros formado por tres paredes cubiertas con un tejadillo en talud; dentro, un banco de madera y hierro construido también de forma artesanal. Así y todo, la apertura del apeadero supuso un cambio sustancial en la forma de vida de toda una generación. No sólo evitaba tener que trasladarse por malos hasta la estación de Campomanes, sino que ofrecía la posibilidad de ir y volver en el día a La Pola, a Mieres o a la lejana Oviedo. También los desplazamientos a la playa u otros acontecimientos lúdicos (Día de América durante las fiestas de San Mateo) quedaban asegurados. Sin duda, toda una revolución encarnada en el más pequeño de los enclaves.

2.2 Pérdidas patrimoniales

En la otra cara de la moneda se sitúa la pérdida de elementos constructivos iniciada a partir de los años setenta y continuada hasta hoy. A este respecto, los sucesivos planes de modernización, Tratamiento Integral de la Línea y renovaciones menores, si bien contribuyeron a sostener y mantener las condiciones de circulación por el puerto, fueron un auténtico desastre desde el punto de vista patrimonial. Sin la menor sensibilidad, altos cargos de la empresa menospreciaron una serie de construcciones



Figura 16.
La Frecha. Una construcción modesta que prestó un inestimable servicio vecinal. (Museo del Ferrocarril de Asturias)

de enorme valor histórico, decidiendo arbitrariamente su demolición. Especialmente deplorable fue el caso de Busdongo. El conjunto inmobiliario de mayor envergadura de la rampa y dotado en apariencia con las fábricas con mayor solidez perdió todos sus componentes históricos, reduciéndose en la actualidad al edificio de viajeros y al antiguo cuartel de zapadores, desvinculado ahora de la actividad ferroviaria y convertido en establecimiento hotelero con actividad intermitente.

¹⁴ Página web de Xulio Concepción Suárez: <http://www.xuliocs.com/apeadlerlafrh.html>. Consultada el 21 de febrero de 2016. En la página quedan registrados los nombres de los participantes así como numerosas anécdotas, tanto de la construcción como de la fiesta celebrada con motivo de la inauguración del apeadero.

Siguiendo una pauta histórica, cantinas y urinarios fueron los primeros de estos activos ociosos en desaparecer del paisaje ferroviario. Las cantinas, una vez reducido al mínimo el personal de las estaciones y el número de trenes que efectuaban parada en ellas, perdieron su atractivo como negocio, cerrando a continuación. En cuanto a los pabellones de retretes exentos, su condición de obra modesta y molesta los convirtió en presas fáciles de la avidez destructiva disfrazada de modernización. En Puente de los Fierros lo hicieron a la vez al integrarse ambos en el cuerpo del nuevo edificio de viajeros. Lo mismo sucedió en Pola de Lena a raíz de la ampliación del inmueble principal. En el resto de estaciones fueron barridos del mapa en distintas fases de los años setenta y ochenta.

Por su parte, casillas, aguadas, almacenes, cantinas, etcétera, una vez invalidada su función o desalojados por sus moradores, fueron derribados al hilo de los distintos programas de renovación y mantenimiento de la rampa. Es preciso señalar la ausencia de presión inmobiliaria o especulativa dada la ubicación de estas estaciones al margen de núcleos urbanos, los más afectados por la fiebre liberalizadora de terrenos que, como una segunda desamortización, sacudió a la red ferroviaria durante el último cambio de siglos. Tampoco existe, al menos documentalmente, un plan premeditado para deshacerse de activos ociosos; más bien da la impresión de obedecer al afán iconoclasta de los distintos encargados de los trabajos, auspiciado o al menos consentido por la jefatura correspondiente.

En algún ejemplo concreto, caso del pabellón de retretes en Linares o de las viviendas de agentes en Navidiello, las edificaciones decimonónicas fueron demolidas para alzar sobre ese mismo espacio las nuevas subestaciones eléctricas, aduciendo quizás como justificación la falta de suelo donde instalar el moderno equipamiento. Una situación parecida en cuanto a que las construcciones previas ceden su espacio a nuevos elementos de la infraestructura se produjo en Pajares, donde la casilla del extremo sur de la estación y una orgullosa torre de aguada, conservada en perfecto estado justo al lado de las viviendas, sucumbieron para dejar paso a una tercera vía y a la prolongación del túnel número 19. En otros casos como en Puente de los Fierros o en el muelle cubierto de Pola de Lena, un oportuno o inoportuno incendio disculpó su derribo y posterior sustitución por un nuevo elemento.

La maldición demoledora también recayó sobre las torres de aguada. Entraría dentro de lo razonable pensar que la temprana electrificación del trazado *payariego* influyó en su caída en desuso y posterior ruina y derribo. Sin embargo, sorprende comprobar cómo los depósitos de agua, testimonios por excelencia de la etapa dominada por la tracción vapor, conservaron su porte hasta fechas bastante más recientes de lo pensado en un primer momento. En toda la rampa de Pajares sólo se conserva el castillete, una base cilíndrica de perfectos sillares, de la aguada de Navidiello. Dolorosa situación si tenemos en



■ **Figura 17.**
Navidiello. Base del depósito de agua. Estado en 2016
(José María Flores)

□ ■ **Figura 18.**
Casilla ferroviaria a pie de vía entre Navidiello y Pajares.
Estado en 2016 (José María Flores)

cuenta que fue precisamente la toma de agua por parte de las locomotoras una de las razones que fundamentó la creación de los puntos de parada del puerto.

Las casillas y viviendas de agentes por su parte fueron víctimas de la concentración de efectivos en puntos concretos de la línea: La Pola, Oviedo o Gijón. La facilidad de desplazamiento en casos de incidencia, acompañada de una política en la que prima la intervención puntual antes

que el mantenimiento sostenido y continuo, permitió prescindir del personal a pie de vía y, en consecuencia, el desahucio de las numerosas viviendas que jalonaban la ascensión hasta Busdongo. En esta categoría la demolición se cebó sobre aquellas piezas asentadas en el entorno de las estaciones, mientras que las situadas en plena vía simplemente fueron abandonadas a su suerte, encargándose el paso del tiempo, la climatología y los depredadores humanos de acelerar su decadencia.



3. CONCLUSIONES

Si en el capítulo anterior intentamos justificar la necesidad de preservar los testimonios arquitectónicos originales del siglo XIX queremos hacer lo mismo con los levantados en el siglo XX.

En primer lugar, las subestaciones de La Cobertoria y Pajares resultan dos estructuras atípicas dentro del panorama de la arquitectura ferroviaria y de la industrial. Responden a un modelo estándar pero sus trazas ni volvieron a repetirse sobre suelo asturiano ni tenemos noticias de otros lugares donde hayan podido seguirse. Son por lo tanto dos ejemplos únicos, casi pioneros al servicio de un tipo de tracción que revolucionaría el transporte por ferrocarril. Es cierto que no son las primeras subestaciones ferroviarias españolas como también es cierto que la de Pajares no fue la primera electrificación del país; pero sí fueron las primeras construidas por la Compañía del Norte y las primeras destinadas a alimentar una red según el sistema que posteriormente se extendería por el resto del Estado. El hecho de estar todavía en activo es la mejor garantía para su pervivencia, pero con el horizonte puesto en la variante de Pajares, cuya puesta en servicio a medio plazo supondrá la desafectación de estos inmuebles, su conservación como objeto de interés histórico arquitectónico debería empezar a plantearse.

Segundo, sobre los edificios de viajeros de Pajares, Campomanes y La Cobertoria simplemente mencionar que no existen equivalentes, no sólo en la red asturiana sino en ámbitos superiores. La conjunción de facturas notables con la integración de artes aplicadas se reservó para estaciones de poblaciones importantes, usualmente

capitales de provincia y centros regionales de cierta entidad. Su alzamiento en lugares aislados o alejados de núcleos de población significativos, además de una incógnita, supone un argumento para su reivindicación. En la actualidad, el caso más sangrante es el de Pajares. Una joya de la arquitectura ferroviaria no ya regional sino estatal; valioso por la historia del enclave, por la altitud a la que se encuentra y como símbolo de una obra titánica. Y también como edificio singular en sí mismo, con su original disposición sobre y bajo el nivel de carriles y su caprichosa decoración e integración de artes aplicadas. Ningún país civilizado desearía un inmueble cargado de historia y significación y no puede escapársele a nadie sus posibilidades como centro de interpretación de la montaña y del ferrocarril, punto focalizador de excursiones y rutas tanto a pie como en bicicleta, e incluso como albergue para esos mismos excursionistas. Son estos solo unos apuntes a vuelapluma provocados por la sangrante situación comprobada in situ durante el trabajo de campo realizado para esta investigación.

En general, las edificaciones vinculadas a la rampa de Pajares y todo el trazado en su conjunto constituyen un hito importantísimo en la historia de las comunicaciones terrestres asturianas. Como ya señalamos, con ellas finalizó un aislamiento secular e incorporaron nuestra comunidad al mundo contemporáneo. Como testimonio y recuerdo de los hombres y mujeres que participaron en su construcción y de las generaciones que se beneficiaron de su esfuerzo conviene comenzar a articular mecanismos que garanticen su preservación y proyección hacia el futuro.

Figura 19.
Pajares. Edificio de viajeros. Estado en febrero de 2016.
(José María Flores)



| FUENTES |

ARCHIVOS CONSULTADOS

Adif. Archivo Departamento de Infraestructura (Oviedo)
Archivo General de la Administración (AGA)
Archivo General del Principado de Asturias (AGPA)
Biblioteca Virtual de Defensa (<https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/inicio/inicio.do>)
Fondo documental del Museo del Ferrocarril de Asturias
Hemeroteca digital Biblioteca Nacional de España (<http://www.bne.es/es/Catalogos/HemerotecaDigital/>)
Revista de Obras Públicas (<http://ropdigital.ciccp.es>)

BIBLIOGRAFÍA REFERENCIADA¹⁵

BAS ORDOÑEZ, Guillermo. *La arquitectura ferroviaria de la Compañía del Norte. El caso de la electrificación de Pajares. Estudio histórico, técnico y patrimonial*, tesis doctoral inédita, abril 2013.

BAS ORDOÑEZ, Guillermo. «El enclave ferroviario de La Cobertoria» en *Vindonnus; revista de patrimonio cultural de Lena*, nº 1 (2017): 78-91.

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

FLORES, José María. «Estaciones de ferrocarril en la rampa de Pajares (1). Las estaciones fundacionales» en *Vindonnus; revista de patrimonio cultural de Lena*, nº 5 (2021): 28-41.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo. *100 años de tracción eléctrica en los ferrocarriles de Euskadi*. Bilbao: Ferrocarriles Vascos S.A., 2003

WAIS SAN MARTÍN, Francisco. *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Editora Nacional, 1974

¹⁵ Remitimos al lector interesado en consultar la bibliografía general al artículo publicado en el número anterior de la revista.

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 rechazar aquellos textos que no se ajusten a la política editorial. Posteriormente, todos los originales recibidos serán evaluados por miembros del Comité Científico u otros revisores externos mediante el sistema de revisión por pares. 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 30 de junio de cada año.

Política de acceso abierto

Los contenidos se ofrecen en línea, en la página web de la asociación Vindonnus: <https://asociacionvindonnus.com/revista-vindonnus/>, 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

Base de datos: Dialnet

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/revista?codigo=25589>

EQUIPO EDITORIAL

Dirección:

David Ordóñez Castañón. *Universidade do Porto (Portugal)*

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*

Alberto Fernández González; *Biblioteca Pública de Lena «Ramón Menéndez Pidal»*

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*

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; *Ex-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:

Luis Núñez Delgado, Aurelia Villar Álvarez, Isabel Rodríguez Suárez, María Dolores Martínez García, Miguel Infanzón González, 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 publicaciones.
- Las lenguas principales son el castellano y el asturiano.
- La extensión máxima de los originales será, por norma general, de 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: ÁREANORTE

Imprime: Gráficas Eujoa

Depósito legal: AS-01181-2017

ISSN: 2530-8769

e-ISSN: 2695-3714

Licencia: Obra bajo licencia Creative Commons:



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

Diciembre de 2022

Tirada: 800 ejemplares



GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

CONSEJERÍA DE CULTURA,
POLÍTICA LINGÜÍSTICA Y TURISMO



Conciyu L.lena